

**«Программа
комплексного развития
транспортной инфраструктуры городского округа город Кострома
на 2016-2025 годы»**

Паспорт
 Программы комплексного развития социальной инфраструктуры городского
 округа город Кострома на 2016-2025 годы
 (далее — Программа)

Основание для разработки программы	<ul style="list-style-type: none"> - Градостроительный кодекс Российской; - Федеральный закон от 06 октября 2003 №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»; - Генеральный план города Костромы; - Постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»
Разработчик программы, место нахождения	Администрация города Костромы
Цели Программы	<ol style="list-style-type: none"> 1. Развитие автомобильно — дорожной инфраструктуры, сохранение и совершенствование существующей сети автомобильных дорог городского округа города Костромы (далее — город Кострома), доведение ее технического состояния до уровня, соответствующего нормативным требованиям. 2. Обеспечение доступности транспортных услуг для населения.
Задачи Программы	<ul style="list-style-type: none"> - поддержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них на уровне, соответствующем категории дороги, путем содержания дорог и сооружений на них; - сохранение протяженности автомобильных дорог соответствующих нормативным требованиям за счет ремонта и реконструкции автомобильных дорог; - обеспечение потребности в перевозках пассажиров на социально значимых маршрутах.
Целевые показатели (индикаторы)	Рост объемов реконструкции и ремонта транспортной инфраструктуры
Укрупненное описание запланированных мероприятий	<ol style="list-style-type: none"> 1. Разработка паспортов дорог в границах города Кострома. 2. Ремонт дорог в границах города Костромы.
Сроки реализации Программы	2016-2025 годы

Объемы и источники финансирования Программы	Для финансирования Программы планируется привлечение средств бюджета города Костромы, областного и федерального бюджетов, внебюджетных источников: - федеральный бюджет – 305 803,53 тыс. руб. - областной бюджет – 52 053,75 тыс. руб; - местный бюджет – 3 605 210,75 тыс. руб; - внебюджетные источники – 553 356 млн. руб.
Ожидаемые результаты реализации Программы	Достижение целей предоставления качественных транспортных услуг населению города Костромы

1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры

1.1. Социально-экономическая характеристика, характеристика градостроительной деятельности, деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса.

Кострома – город областного значения, административный центр Костромской области, административный центр муниципального образования городской округ город Кострома. Развитие города в значительной степени определяется положением и ролью Костромской области в Центральном Федеральном округе и в Российской Федерации.

Кострома расположена на реке Волга у впадения в неё левобережного притока реки Кострома в центральной части Российской Федерации и в 360 километрах к северу от Москвы.

Численность населения города на 1 января 2013 года составила 271, 4 тыс. человек. В экономике города Костромы занято более 158 тыс. человек.

Внешние границы городского округа совпадают с внутренними границами Костромского муниципального района, окружающего город со всех сторон. На территории города выделены три административных округа: Центральный, Фабричный, Заволжский.

На территории города Костромы разведаны запасы общераспространенных полезных ископаемых (строительные пески) и подземных вод.

Отличительной особенностью размещения населения в современных границах Костромской области является концентрация большей части населения в Костроме и ближайших к ней городах и пригородных районах.

В юго-западной части области можно выделить формирующуюся Костромскую агломерацию, включающую Костромской, Красносельский, Нерехтский, Островский, Судиславский и Сусанинский районы примерно в радиусе 50 км от Костромы с общим населением 410 тыс. человек, т.е. 60% от общей численности населения области. Население г. Костромы на 01.01.2013 составляло 270,4 тыс. человек или 39,1% в общей численности населения области и 57,0% от численности городского населения. Концентрация населения и экономической деятельности в самом областном центре и вокруг него оказывает существенное влияние на характер территориальных взаимодействий.

Характерной особенностью Костромской агломерации в отличие от других агломераций, сложившихся на основе областных центров в ЦФО является слабая сформированность ядра агломерации. Большинство других подцентров агломерации (города Нерехта, Волгореченск, посёлки городского типа Красное-на-Волге, Судиславль, Сусанино) находятся на значительном расстоянии от Костромы, а в ядро агломерации помимо Костромы входят только сельские населённые пункты.

Кострома – важный транспортный узел: Северная железная дорога, автомобильная трасса Москва – Ярославль – Киров – Пермь – Екатеринбург, шоссейные дороги на Санкт-Петербург, Иваново, Нижний Новгород, Вологду, акватория реки Волги. В городе действуют речной порт и аэропорт.

Кострома обладает высоким производственным потенциалом. Ведущую роль в экономике города играет промышленность. Объем отгруженных товаров, работ и услуг, выполненных собственными силами промышленности Костромы, составляет около 50 % от общего объема Костромской области.

Кострома представляет широкие возможности для отдыха и туризма: благоприятную экологическую обстановку, богатство природных ресурсов, уникальность исторического комплекса, развитый ресторанный и гостиничный бизнес.

Территория Костромы разделена р. Волгой, являющейся естественным барьером для транспортного сообщения жителей. Два берега связывает единственный мост шириной 14 м и протяженностью 1 км. Альтернативный переезд через р. Волгу на автомобильном транспорте через р. Волгу на сегодняшний момент отсутствует. Пропускная способность моста составляет 2800 приведенный единиц в час в обоих направлениях. На сегодняшний день она практически исчерпана. Таким образом, дальнейшее развитие города зависит от возможности усилить связь планировочных районов города через р. Волгу строительством дублирующего автомобильного моста.

Планировочная структура существующей уличной сети левобережной части города характеризуется ярко выраженной радиально – полукольцевой системой. Исторически сложившиеся радиальные улицы сходятся в центре города на Сусанинской площади. За пределами городской застройки радиальные улицы служат направлениями, которые связывают Кострому, как с городами и населенными пунктами Костромской области, так и с городами соседних областей. Наибольшее значение из них имеют улицы Подлипаева, Сусанина, Калиновская, Полянская, Депутатская, которые формируют в средней части города важнейшее полукольцо, начинающееся от моста через р. Волгу, а также улицы Пятницкая, Князева, Долматова, которые формируют полукольцо в обход исторического центра. В периферийной зоне наибольшее значение имеет ул. Юрия Смирнова, которая проходит в одном коридоре с железной дорогой на ТЭЦ-1.

Микрорайоны Юго-Восточного жилого района Давыдовский, Юбилейный, Октябрьский, а также пос. Мелиораторов связываются с Центром города по Кинешемскому шоссе и ул. Профсоюзной и путепроводам через железную дорогу Нерехта – Кострома – Галич. Восточный промышленный район связывается с Центром города по Кинешемскому шоссе и ул. Галичской.

В отличие от левобережной части города, правобережная часть (Заволжье) не имеет четко выраженной планировочной структуры. Из уличной сети правобережной части наиболее значимыми являются улицы Московская и Ярославская, ул. Заволжская, связывающая улицы Московскую и Ярославскую с микрорайоном Паново, и ул. Магистральная, которая выходит на городской мост

через р. Волга и соединяет между собой три внешние автомобильные дороги на города Иваново, Ярославль и Нерехту.

Автомобильные дороги являются важнейшей составной частью транспортной системы. От уровня транспортно-эксплуатационного состояния и развития сети автомобильных дорог во многом зависит решение задач достижения устойчивого экономического роста города, повышение качества жизни населения.

В настоящее время социально-экономическое развитие города Костромы во многом сдерживается по причине неудовлетворительного транспортно-эксплуатационного состояния и недостаточного уровня развития автомобильных дорог. Действующая сеть автомобильных дорог города Костромы сформирована в 70-80-е годы XX века. По состоянию на 1 января 2015 года улично-дорожная сеть общего пользования местного значения в городе включает в себя:

- 482 улицы, в том числе 115 основных улиц с движением общественного транспорта площадью 1955,7 тыс. м² и 367 второстепенных улиц площадью 1187,3 тыс. м²;
- 7 мостов и путепроводов;
- система ливневой канализации протяженностью 107,9 км;
- 86 светофорных объектов.

1.2. Анализ положения городского округа в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации.

Кострома – важный транспортный узел: Северная железная дорога, автомобильная трасса Москва – Ярославль – Киров – Пермь – Екатеринбург, шоссейные дороги на Санкт-Петербург, Иваново, Нижний Новгород, Вологду, акватория реки Волги. В городе действуют речной порт и аэропорт.

Внешний транспорт в городе Костроме представлен железнодорожным, воздушным, внутренним водным и автомобильным транспортом.

Важное значение имеет планируемое в рамках совершенствования сети автомобильных дорог России развитие автодорожного маршрута Москва – Ярославль – Кострома – Киров – Пермь – Екатеринбург, которое должно привести к перспективному росту транзитного движения на этом маршруте. Расположение областного центра на окраинной части области и сложившаяся конфигурация существующей сети автомобильных дорог области приводит к тому, что транзитные транспортные потоки, связанные с обслуживанием связей большинства районов области с центральными областями России, концентрируются в г. Костроме.

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

Железнодорожный транспорт.

Железнодорожная магистраль Ярославль – Кострома - Галич Северной железной дороги ОАО «Российские железные дороги» пересекает город Кострому в широтном направлении. Магистраль однопутная электрифицированная от Ярославля до ст. Кострома – Новая, а далее до Галича однопутная неэлектрифицированная. В пределах городской черты железная дорога проходит: в Заволжье – вдоль городской черты, на левом берегу железнодорожная ветка на ТЭЦ-1 полукольцом огибает центральную жилую часть города, отделяя ее от микрорайонов Юбилейный, Давыдовский, Ребровка, Первомайский, восточной промзоны.

В границах города расположены две железнодорожные станции Северной железной дороги Кострома-Новая и Кострома, а также остановочный пункт Малышково и разъезд 5-й км.

Железнодорожная станция Кострома-Новая, расположенная между центральной частью и восточной промзоной, по характеру работы является грузовой железнодорожной станцией II класса. Она имеет 18 приемоотправочных путей и грузовой двор. Для обслуживания пассажиров на станции имеется низкий асфальтированный перрон и низкая асфальтированная платформа между I и II путями, а также здание пассажирского вокзала. Станция имеет парк на разъезде 5–ый км, расположенный между микрорайоном Якиманиха и торфоскладом ТЭЦ-1.

Станция Кострома, расположенная в Заволжье, по характеру работы является промежуточной станцией V класса.

Кроме железнодорожных станций Северной железной дороги, на территории Костромы размещается целый ряд ведомственных железнодорожных подъездных путей и различных сооружений железнодорожного транспорта, принадлежащих промышленным предприятиям.

Пассажирские перевозки со станции Кострома-Новая осуществляются: прямые - в г. Москву, Санкт-Петербург, Свечу, транзитные - в Хабаровск, Владивосток, а также пригородные – в г. Ярославль, Нерехту, Галич.

Основные виды грузов: - мука, продовольствие, лом черных металлов, контейнеры, зерно, автомобили, черные металлы, строительные материалы, лес, оборудование, машины, метизы.

Основными недостатками работы железнодорожного транспорта в городе являются:

- большое количество малодейственных подъездных путей;
- наличие большого количества железнодорожных переездов с большой интенсивностью автомобильного движения, в том числе на основных железнодорожных ветках: главный ход перегона Кострома-Новая – Галич, перегон Кострома-Новая – ТЭЦ-1;
- отсутствие электрификации линии Кострома-Новая – Галич.

Воздушный транспорт

Аэродром «Сокеркино», расположенный севернее пос. Ребровка, является аэродромом совместного базирования. Площадь аэродрома 352 гектара. Взлетно-

посадочная полоса бетонная длиной 1700 м, шириной 50 м. Класс аэродрома – 4. Взлетно-посадочная полоса позволяет принимать самолеты типа Як – 40, Ан – 24. Кроме того, аэродром оборудован для приема вертолетов всех типов. Костромскому авиапредприятию принадлежат здание аэровокзала и производственно-ремонтная база. Класс аэропорта – 3.

Авиапредприятие осуществляет авиаперевозки на местных линиях в пределах территории Костромской области. За последнее время авиапредприятие значительно утратило свои позиции в пассажирских перевозках. В настоящее время на балансе предприятия имеются вертолеты МИ-2, самолеты Ан-2, используемые на регулярных рейсах, а также самолеты Ан-26 и Ан-26-100, осуществляющие чартерные рейсы на территории РФ.

Для воздушных сообщений на более дальние расстояния населением г. Костромы используются аэропорты г. Иваново, г. Москвы, а с недавнего времени – аэропорт «Туношна», расположенный в 50 км от г. Костромы.

Внутренний водный транспорт

Речной транспорт уже в течение длительного времени продолжает терять свои позиции, не смотря на то, что является самым дешевым. Это связано с развитой инфраструктурой железнодорожного и автомобильного транспорта.

В настоящее время в Костроме имеется грузовой речной порт, расположенный в южной части на левом берегу в районе Васильевского шоссе. Порт имеет две причальные стенки общей протяженностью 485 метров. Состояние причальных стенок удовлетворительное.

Предприятие речного транспорта ОАО «Костромской речной порт», осуществляющее пассажирские перевозки на пригородных линиях, а также перерабатывающее грузы, перевозимые речным флотом, имеет на своем балансе 9 буксиров, баржи, бункера, понтоны, плавучий и порталные краны, земснаряд, нефтебункеровочную станцию, очистительную станцию, дебаркадер, грузопассажирскую переправу, 2 пассажирских судна «Москва-52» и «МО-97». Флот находится в технически исправном состоянии.

Пассажирские перевозки осуществляются от дебаркадера, расположенного в центральной части в районе ул. Молочная гора. Рядом располагается дебаркадер, к которому причаливают круизные суда.

Автомобильный транспорт

Важнейшим видом внешнего транспорта для г. Костромы является автомобильный.

Федеральные автомобильные дороги Подъезд к г. Кострома от автомобильной дороги М-8 «Холмогоры» и А-113 Кострома-Иваново проходят в Заволжской части города. Региональные автомобильные дороги, радиально отходящие от города, начинаются за его границами.

Распоряжением Федерального дорожного агентства от 09.08.2005 № СП-199-р одобрено обоснование инвестиций в реконструкцию федеральной автомобильной дороги Подъезд к г. Кострома от автомобильной дороги М-8 «Холмогоры» на участке км 55 – км 72 (км 56+500 – км 62+200 по нормативам I-б категории, км 62+200 – км 72+800 по нормативам III категории) и автомобильной

дороги А-113 Кострома-Иваново на участке км 72 – км 115 (км 72+800 – км 114+950 по нормативам II категории) в Костромской области. Уточнение размещения автомобильных дорог и их технических параметров будут определены при подготовке документации по планировке территории и проектной документации.

Также важное значение имеет планируемое в рамках совершенствования сети автомобильных дорог России развитие автодорожного маршрута Москва – Ярославль – Кострома – Киров – Пермь – Екатеринбург, которое должно привести к перспективному росту транзитного движения на этом маршруте. Расположение областного центра на окраинной части области и сложившаяся конфигурация существующей сети автомобильных дорог области приводит к тому, что транзитные транспортные потоки, связанные с обслуживанием связей большинства районов области с центральными областями России, концентрируются в г. Костроме.

В настоящее время весь объем транзитного транспорта проходит через город по единственному мосту через р. Волгу. Намеченное строительство позволит обеспечить не только пропуск транзитного транспорта, но и значительную часть связей, формируемых в восточном и северо-восточном промышленных узлах и других районах города, тяготеющих к направлению трассы обхода.

Пригородные и междугородные автобусные перевозки осуществляются с автовокзала расположенного по Кинешемскому шоссе, Пригородной автостанции, расположенной в Красных рядах и Заволжской автостанции, расположенной на ул. Ярославской.

Город Кострома связан автобусными маршрутами с городами: Москва, Ярославль, Вологда, Иваново, Нижний Новгород и др., а также со всеми районными центрами области. Пригородное сообщение осуществляется в пределах Костромского, Красносельского и Нерехтского районов.

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

По данным городского дорожного специализированного управления общая протяженность улиц города составляет 328 км, в т.ч. магистральных улиц общегородского и районного значения – 128 км. По типам покрытия: асфальто – бетонные - 293 км, без покрытия - 35 км. Другие количественные показатели по УДС г. Костромы показаны в таблице 1.

Таблица 1 – Количественные показатели улично-дорожной сети г. Костромы.

№ п/п	Показатели	Ед. измерения	Источник информации	2010 г.	2011 г.	2012 г.
-------	------------	---------------	---------------------	---------	---------	---------

№ п/п	Показатели	Ед. измерения	Источник информации	2010 г.	2011 г.	2012 г.
1.	Протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения (на конец года)	тыс. км	Данные муниципального образования	0,304	0,304	0,328
2.	в том числе: с твердым покрытием	-"-	Данные Комитета городского хозяйства	0,297	0,297	0,293
	Протяженность улично-дорожной сети	-"-		0,304	0,304	0,328
3.	Протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям	%	-"-	91	90	90
4.	Протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, в отношении которых произведен капитальный ремонт и ремонт	км.	-"-	14,08	14,85	7,13
5.	Доля дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах общего пользования местного значения, совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий	ед.		11,5	11,4	11,4

Перечень автомобильных дорог общего пользования города Костромы местного значения, а также их технические характеристики утверждены постановлением Администрации города Костромы от 17 июня 2013 года № 1267.

Улично-дорожная сеть г. Кострома представлена магистралями общегородского значения регулируемого движения (ул. Магистральная),

магистральными улицами районного и местного значения. Каркасом УДС являются магистрали городского значения, воспринимающие основные транзитные и местные потоки автотранспорта. Районные улицы выполняют функции связи в отдельных планировочных районах и перераспределяют потоки на более мелкую местную сеть.

Улицы и дороги определенного класса выполняют отведенную им функцию, поэтому ширина улицы в красных линиях задается в зависимости от её класса и назначения. В таблице 2 приведена классификация с техническими параметрами поперечного профиля в красных линиях.

Таблица 2 – Технические характеристики поперечного профиля улиц и дорог

Наименование (категория дороги)	Ширина в красных линиях (м)		В том числе:												
			центральная проезжая часть (м)					Боковая зона (правая и левая) (м)							
	норм. *)	миним. *)	ширина полосы	кол-во полос	разделительная	Кол-во и ширина полос безопасности		Итого	обочина /откос/ 3/2	тех.зона	зеленая зона	местный проезд	велодорожка	трогуар	Итого
						по краю проезжей части	у разд. полосы								
Магистральные дороги обычного типа (категория IB - II)	60	47	3, 75	4	5	2x0,75	2x1	23,5	3,75/ 3/2	0	6,5	0	3	0	18,3
Магистральные дороги обычного типа (категория III- IV)	50	30	3,5	2	0	0,5	0	8	2,5/3/2	0	10	0	3,5	0	21
Магистральные дороги обычного типа (категория IV- V)	30	23	3	2	0	0	0	6	2	3,5	3,5	0	3	0	12
Магистральные улицы общегородского значения, регулируемого движения первого класса	60	40	3,5	6	5	2x0,5	2x0,5	28	0	5	5	0	0	6	16
Магистральные улицы общегородского значения, регулируемого движения второго класса	45	25	3,5	4	0	2x0,5	0	15	0	5	5	0	0	5	15
Магистральные улицы районного значения	35	20	3,5	4	0	0	0	14	0	5	2,5	0	0	3	10,5
Улицы местного значения (в районах многоэтажной, в районах малоэтажной застройки, промышленных и коммунально-	25	10	3	2	0	0	0	6	0	5	2,5	0	0	2	9,5

Наименование (категория дороги)	Ширина в красных линиях (м)		В том числе:												
			центральная проезжая часть (м)					Боковая зона (правая и левая) (м)							
	норм. *)	миним. *)	ширина полосы	кол-во полос	разделительная	Кол-во и ширина полос безопасности		Итого	обочина /откос/	тех.зона	зеленая зона	местный проезд	велодорожка	тротуар	Итого
по краю проезжей части						у разд. полосы									
складских зон)															

Значительная часть автомобильных дорог общего пользования местного значения имеет высокую степень износа. Доля протяженности автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, на начало 2015 года составила 78%.

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

Автомобильный парк в г. Кострома в период с 2005 по 2015 г. значительно вырос. Резкий рост уровня автомобилизации является закономерным процессом в городах России в условиях рыночной экономики. Индивидуальный автотранспорт имеет следующие преимущества перед общественным: более высокая скорость сообщения, более высокая мобильность, не требуется ожидание транспорта, а, следовательно, сокращается время на перемещение пассажиров до пункта следования. Также важным фактором при выборе индивидуального автомобиля в качестве средства передвижения является высокий уровень комфорта по сравнению с общественным пассажирским транспортом.

Рост уровня автомобилизации требует соответствующего развития инфраструктуры для обслуживания и хранения индивидуального автотранспорта. На 2013 год зарегистрировано порядка 30 тыс. гаражей боксового типа и около 60 платных открытых парковок. Значительная часть транспортных средств жителей города хранится вдоль внутриквартальных проездов, на проезжей части улиц и дорог. На сегодняшний день центр города Костромы заставлен автомобилями трудящегося в нем населения. Из-за скопления автомобилей на проезжей части ухудшаются условия дорожного движения, снижается пропускная способность улиц, а также снижается комфортность пешеходных прогулок, а, следовательно, снижается туристическая привлекательность центра города.

Обеспечение населения доступными местами для постоянного и временного хранения автотранспорта увеличит пропускную способность улиц, повысит туристическую привлекательность города и создаст более благоприятную комфортную среду для жизни.

При определении необходимого количества мест для постоянного хранения автотранспорта следует учитывать следующие факторы:

- хранение в индивидуальной малоэтажной застройке осуществляется на приусадебных участках и не требует дополнительного места;

- хранения в историческом центре города осуществляется на внутриквартальных территориях и вдоль улиц из-за плотной исторической застройки;

- хранения в среднеэтажной и многоэтажной застройке осуществляется на внутриквартальных территориях, а также в гаражах боксового типа, расположенных в пешеходной доступности (500-800м).

Расчетом будет определена потребность населения в местах постоянного хранения автотранспорта для жителей среднеэтажной и многоэтажной застройки, а также жителей делового центра г. Костромы.

В соответствии с демографическим прогнозом численность населения городского округа г. Костромы вырастет с 270.4 до 292.4 тыс. чел. на расчетный срок. Доля жителей многоквартирного жилого фонда составляет 85 % от общего числа жителей города. Уровень автомобилизации в соответствии с Генеральным Планом г. Костромы 2005 г. на расчетный срок составит 300 автомобилей на 1000 жителей.

На сегодняшний день имеется около 30 тыс. гаражей боксового типа. Этого количества гаражей хватит для того, чтобы вместить менее 50% прогнозируемого автопарка. Внутриквартальные проезды должны использоваться только для кратковременного хранения. Следовательно, нехватка парковочных мест для постоянного хранения на расчетный год составит более 50% или порядка 37 тыс. машино-мест.

Предлагается выбрать следующие основные направления развития системы хранения индивидуального автотранспорта:

- Реорганизация гаражных кооперативов под многоярусные автостоянки вместимостью на 140 или 300 машино-мест в среднеэтажной и многоэтажной застройке;

- Строительство многоэтажных паркингов повышенной вместимости на 500 машино-мест в коммунально-складских зонах при условии обслуживания жилой зоны в шаговой доступности;

- Строительство встроенных в нижние этажи здания паркингов, подземных паркингов под дворовой территорией;

- Организация компактных автоматизированных многоэтажных паркингов в общественно-деловой зоне;

- Обеспечение временного хранения автотранспорта на подъездах к центру в многоэтажных и подземных паркингах для трудящихся;

- При застройке новых жилых кварталов необходимо размещать 100% автомобилей на постоянное хранение в подземных или надземных сооружениях.

Из расчета следует, что в городе наблюдается недостаток минимум 50 надземных и подземных паркингов вместимостью от 140 до 500 автомобилей. Их следует размещать в пешеходной доступности от жилья на незастроенных участках существующих жилых кварталов, в коммунально-складских зонах, в новых застраиваемых жилых кварталах, а также на месте существующих гаражей

боксового типа. Этажность подземных паркингов должна составлять не более двух этажей, а надземных не более 6-ти (2 подземных и 4 надземных). При размещении паркингов необходимо учитывать, что в сложившихся кварталах не хватит места для строительства необходимого количества сооружений для хранения. В таких кварталах разрешается использовать внутриквартальные проезды для хранения небольшого количества автомобилей. Рекомендуется создавать в жилых кварталах открытые автостоянки небольшой вместимости.

В таблице 3 рассмотрены основные характеристики следующих видов типовых паркингов:

Таблица 3 - Сооружения для хранения личного индивидуального автотранспорта

№п/п	Тип	Тип	Вместимость (машиномест)	Этажность	Площадь застройки, га	Площадь участка, га
1	Тип1	многоэтажный паркинг	140	4	0,11	0,26
2	Тип2	многоэтажный паркинг	300	6 (2 под землей)	0,14	0,44
3	Тип3	механизированный паркинг (CYLINDER)	108	9 (4 под землей)	0,04	нет данных
4	Тип4	подземный паркинг	от 10	различные, в зависимости от конструкции здания и гидрогеологических условий	площадь застройки здания	Площадь участка здания

1.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования.

Конфигурация улиц и проездов, по которым проходят трассы всех видов маршрутизированного транспорта (автобус, троллейбус, микроавтобус) составляет единую комплексную пассажирскую сеть города. Протяженность сети на конец 2015 года составила 765,70 км, в том числе автобусная 657,3 км, троллейбусная 108,4 км.

В городе Костроме функционирует 58 маршрутов, из которых 50 - автобусных маршрутов. При этом 6 автобусных маршрутов обслуживаются только муниципальным унитарным предприятием города Костромы "Костромагортранс", 34 автобусных маршрута - только перевозчиками частных форм собственности (далее - частные перевозчики), 10 маршрутов - совместно муниципальными и частными перевозчиками. Подвижной состав частных перевозчиков насчитывал в 2012 году 481 единицу, в 2013 году - 439 единиц, в 2014 году - 446 единиц, в 2015 году - 433 единицы.

На конец 2015 года задействовано 45 муниципальных автобуса, 22 троллейбуса, а также 441 единица.

Характеристики маршрутной сети и подвижного состава указаны в таблицах 4, 5, 6.

Табл. 4 – Показатели маршрутной сети г. Костромы

№ п/п	Показатели	Ед. измерения	2010 г.	2011 г.	2012 г.
1.	Покрытие территории муниципального образования маршрутной сетью по состоянию на конец отчетного периода	км	744,9	744,9	744,9
2.	Количество муниципальных автобусных маршрутов	ед.	56	52	55
3.	Протяженность муниципальных автобусных маршрутов	км	-	-	636,5
4.	железнодорожного сообщения	-"-	-	-	-
5.	Объем перевезенных пассажиров автомобильным транспортом	тыс. пасс.	73362,5	68868,4	70424,6
6.	Пассажирооборот автомобильного транспорта	млн. пасс.-км.	620,8	652,7	670,2

Табл. 5 - Характеристики маршрутов и подвижного состава муниципальных предприятий

<i>Наименование предприятия</i>	<i>Обслуживаемые маршруты</i>	<i>Марка ПС (списочное кол-во единиц)</i>
МУП города Костромы «Костромагортранс»	№ 1 «ВР «Солнечный» – улица Боровая»	Мерседес Бенц О345G (11) Мерседес Бенц О345 (20) ЛиАЗ 525636 (11) ЛиАЗ 6212 (3) ПА3-320402-03 (20)
	№ 2 «ВР «Солнечный» – поселок Волжский»	
	№ 6 «площадь Сусанинская – «ВР «Солнечный»	
	№ 7 «площадь Сусанинская – «ВР «Солнечный»	
	№ 9 «ВР «Солнечный» – площадь Сусанинская»	
	№ 10 «площадь Сусанинская – ПАТП № 4»	
	№ 13 «ВР «Солнечный» – Городок»	
	№ 14 «ПМК-2 – Поликлиника-2 (поселок Высоково)»	
	№ 15 «микрорайон Паново – з-д «Красная Маевка»	
	№ 18 «Калориферный з/д – Калориферный з/д (кольцевой)	
	№ 20 «микрорайон Венеция – площадь Сусанинская»	
	№ 21 «Городок – завод «Строммашина»	
	№ 22 «поселок Малышково – поселок Козелино»	
	№ 25 «площадь Сусанинская – поселок Малышково»	
№ 26 «Полиграфкомбинат – площадь Сусанинская»		
№ 99 «ВР «Солнечный» – Городок»		
МУП города Костромы «Троллейбусное управление»	№ 1 «микрорайон Паново – поселок Октябрьский»	ЗиУ-682В (3) ВМЗ-5298 (2) ЗиУ-682Г-012 (9) 52980000010 (4) ЗиУ-682Г-016-02 (2) ЗиУ-682Г-016-05 (6) ЗиУ-682Г-016 (11)
	№ 2 «Троллейбусное депо – площадь Широкова»	
	№ 3 «поселок Октябрьский – фабрика «Знамя труда»	
	№ 4 «фабрика «Знамя труда» – фабрика «Рабочий металлист»	
	№ 5 «поселок Октябрьский – фабрика «Рабочий металлист»	
	№ 6 «Троллейбусное депо – фабрика «Знамя	

	трудо»	
	№ 7 «Троллейбусное депо – Черноречье»	
	№ 9 «Троллейбусное депо – микрорайон Паново»	

Табл.6 - Вместимость используемого подвижного состава общественного транспорта

№ п/п	Транспортное средство	Полная	Мест для сидения
1	Троллейбус	118	27
2	Икарус сочлененный	162	37
3	Мерседес сочлененный	180	38
4	Мерседес	120	22
5	ЛиАЗ сочлененный	178	33
6	ЛиАЗ	110	23
7	ПАЗ	50	24
8	Газель	-	12,13
9	FIAT DUCATO	20	18
10	FORD TRANZIT	22	18
11	LD-10 (максус)	16	14
12	Peugeot BOXER L4H2-M18/22	22	18
13	IVECO	26	19
14	A09204 (ISUZU)	45	23

Сведения о количестве частных перевозчиков и транспортных средств, осуществляющих перевозку пассажиров в г. Кострома:

Подвижной состав частных перевозчиков насчитывал в 2012 году 481 единицу, в 2013 году - 439 единиц, в 2014 году - 446 единиц, в 2015 году - 433 единицы.

Газель – 138 единицы; ПАЗ – 31 единицы; IVECO – 18 единиц; FIAT DUCATO – 31 единиц; FORD TRANZIT – 51 единицы; Peugeot BOXER L4H2-M18/22 – 133 единиц; Citroen JUMPER – 1 единица; ЛУИДОР 22360С – 1 единицы; А09204 (ISUZU) – 8 единиц; LD-100 (максус) – 1 единицы, газель некст-5, бау -2, мерседес – 21.

ИТОГО: 441 единицы

В соответствии с данными статистики отдела мониторинга пассажирских перевозок, интервал движения на наиболее загруженных участках сети в часы пик составляет менее 3 минут. Наибольший интервал движения у автобусного транспорта и составляет от 8 до 112 минут. Троллейбусы обслуживают участки, оборудованные контактной сетью, с меньшими интервалами- 7-80 минут в зависимости от значения участка и от времени суток. Самым сменяемым видом ГОПТ в г. Костроме является маршрутное такси. Минимальный интервал движения в часы пик составляет 4 минуты.

Маршрутные такси пользуются популярностью из-за большого количества состава, обслуживающего пассажиров с небольшим интервалом, а также из-за наиболее высокой скорости сообщения по сравнению с остальными видами

общественного транспорта. Скорость сообщения составляет до 30 км/ч, в то время как автобус и троллейбус имеют скорость сообщения до 18 км/ч. Объем пассажирских перевозок за 2012 год : автобусами было перевезено 10,3 млн. пасс., троллейбусом – 7,3 млн. пасс., маршрутным такси – 43,4 млн. пасс. Таким образом, доля автобусов в пассажирских перевозках составляет 17%, троллейбусов- 12 % а остальные 71% пассажиров, использующих пассажирский транспорт для передвижения, предпочли маршрутное такси муниципальному транспорту. Маршрутная сеть маршрутного такси выглядит также наиболее развитой, по сравнению с сетью автобусов, и тем более, сетью троллейбусов.

Из приведенной выше статистики можно сделать следующие выводы:

Технические характеристики, удобство, а, следовательно, и использование муниципального транспорта для передвижения на сегодняшний день существенно ниже, чем у частного маршрутного такси.

Учитывая современные тенденции, количество муниципального подвижного состава в ближайшие годы уменьшится, а средний возраст автопарка увеличится без обновления парка транспортных средств. В таком случае качество перевозок снизится (интервал движения, скорость сообщения и др. показатели). Требуется обновление подвижного состава с увеличением его численности.

Учитывая перспективное развитие города, следует обеспечить тихим и экологически чистым транспортом новые застраиваемые районы. При условии создания полной замкнутой троллейбусной сети и обновления троллейбусного парка, провозная способность троллейбуса будет выше, чем у других видов транспорта. Следовательно, повысится качество пассажироперевозок на общественном транспорте в целом.

Перенасыщение пассажирского парка транспортными средствами особо малой вместимости привело к несоответствию организации пассажирских перевозок уровню потребности населения города Костромы в перевозках транспортом большой вместимости (автобусами, троллейбусами). Дальнейшее увеличение численности общественного транспорта малой вместимости наряду с всеобщей, ежегодно возрастающей автомобилизацией приводит к системным транспортным заторам в час пик, росту затрат на автомобильные перевозки, увеличению числа дорожно-транспортных происшествий, увеличению времени ожидания автобусов гражданами на остановочных пунктах.

Применение инновационных достижений в области электроники, инженерии, спутниковой навигации дает возможность их использования в повседневной жизни, в том числе и в транспортном комплексе. Путем создания электронного взаимодействия такие возможности позволяют осуществлять информирование пассажиров, расположенных на остановочных пунктах и в общественном транспорте, о режиме движения автобусов, месте их нахождения и прибытия к месту назначения в режиме реального времени. Использование существующих инновационных технологий будет способствовать повышению качества предоставления услуг общественного транспорта и информативности населения города Костромы.

В настоящее время на территории города Костромы проживает 274,7

тысячи человек, в том числе граждане, получающие муниципальную меру социальной поддержки в виде неполной стоимости проездных билетов для проезда на муниципальном автомобильном и наземном электрическом транспорте общего пользования, принадлежащем муниципальным унитарным предприятиям города Костромы, - 68,63 тысяч человек (пенсионеры, студенты, школьники), получающие льготы Российской Федерации и Костромской области - 71,87 тысяч человек. Услугами городского пассажирского транспорта пользуются ориентировочно 2/3 от общего количества граждан, проживающих на территории города Костромы.

В соответствии с планом развития регулярных перевозок в городе Костроме (далее – План развития), который предусматривает мероприятия по изменению маршрутной сети города Костромы, оптимизацию схемы движения общественного транспорта с 1 октября 2016 года предполагается объединение ряда маршрутов, а также установление новых. В результате проведенных мероприятий в действующую маршрутную сеть будут внесены следующие изменения:

- перевод маршрутов на регулируемые маршруты:

33 муниципальных автобусных маршрутов будут переведены на регулируемые тарифы, а также троллейбусные маршруты. Это предусматривает возможность проезда по льготным проездным документам и проезд социально-незащищённых категорий граждан на всех видах транспортных средств по муниципальным маршрутам города Костромы, работающим по регулируемым тарифам.

- ликвидация маршрутов:

Маршруты №№ 12, 17, 19, 27с, 28с, 45, 89, подлежащие ликвидации, в настоящее время не обслуживаются.

- объединение маршрутов:

Благодаря проведенным мероприятиям по объединению ряда маршрутов произойдет разгрузка маршрутной сети от автобусов малой вместимости и снимется напряжённость в транспортном движении за счёт снижения количества подвижного состава малого класса на центральных улицах города Костромы.

- установление новых маршрутов по нерегулируемым тарифам:

Маршрут № 29 «ВР «Солнечный» - улица Зеленая – ВР «Солнечный»;
Маршрут № 30 «ВР «Солнечный» - Троллейбусное депо»; Маршрут № 31 «ПМК-2 – улица Боровая»; Маршрут № 32 «ТЦ «РИО» - Мотордеталь»

Указанные маршруты обеспечат транспортную взаимосвязь с объектами социально-бытового назначения, а также промышленными предприятиями.

Кроме того, по нерегулируемым тарифам продолжают работать следующие автобусные маршруты: №№ 23, 33, 38.

- замена автобусов малого класса на транспортные средства большей вместимости.

Все маршруты, подлежащие объединению, на всем своем протяжении заменяются действующими маршрутами, по которым будет произведена замена существующих автобусов на более вместительные, а также будет увеличено их

количество, что позволит увеличить провозные возможности более чем на 30 процентов.

- ужесточение контроля за выполнением договорных условий перевозчиков, а также улучшения качества транспортного обслуживания путем введения штрафных санкций за невыполнение расписаний, за отклонение от маршрута, за несоблюдение требований безопасности и т.д.

В результате проведения электронных аукционов на каждом маршруте будет определен единственный перевозчик, отвечающий за его обслуживание. В связи с вступлением в силу Федерального закона №220-ФЗ будет возможно применение к перевозчику административных мер воздействия за невыполнение договорных обязательств.

Мероприятия по изменению маршрутной сети города Костромы, оптимизацию схемы движения общественного транспорта, направленные на снижение расходов и увеличение доходов муниципальных транспортных предприятий (МУП города Костромы «Костромагортранс» и МУП города Костромы «Троллейбусное управление) предусмотрены в программе «Развитие городского пассажирского транспорта на 2016 – 2018 г.г.».

1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения.

Пешеходное и велосипедное движение осуществляется по пешеходным дорожкам, в границах существующей линии застройки.

Интенсивность пешеходного и велосипедного движения не определялась.

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

Организация дорожного движения на территории города Костромы определена таким образом, чтобы исключить движение грузовых автомобилей и автомобилей, осуществляющих перевозку крупногабаритных и опасных грузов, внутри города. Для этих целей движение таких автомобилей организовано по объездным автодорогам: ул. Индустриальной, ул. Димитрова, ул. Зеленая, ул. Космонавтов, ул. Юрия Смирнова.

1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения.

Проблема аварийности, связанная с автомобильным транспортом, в последнее десятилетие приобрела особую остроту в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям жителей города в безопасном дорожном движении, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения и крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения.

В 2014 году в городе Костроме зарегистрировано 82 749 единиц транспортных средств при численности населения более 270 тысяч человек. Количество транспортных средств ежегодно увеличивается в среднем на 1,5 тысячи единиц, также растет количество дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП).

Самым распространенным видом ДТП является столкновение транспортных средств. Подавляющее большинство ДТП происходит по вине водителей - 88% от общего количества. Наезды на пешеходов являются вторым по распространенности видом ДТП. В более трети из общего числа случаев совершения ДТП сопутствовали неудовлетворительные дорожные условия.

К основным причинам ДТП и основным факторам, определяющим причины высокого уровня аварийности в городе Костроме, относятся:

- нарушение водителями Правил дорожного движения, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090 (далее - ПДД);

- недостаточное количество пешеходных ограждений, искусственных неровностей, светофорных объектов и дорожных знаков, недостаточный уровень освещения улично-дорожной сети, дефекты покрытия;

- недостаточность технического обеспечения мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, в первую очередь, несоответствие современным требованиям технического уровня дорожного хозяйства, транспортных средств, средств организации дорожного движения.

Ежегодно объемы выполняемых ремонтных работ значительно ниже необходимых. Несоблюдение межремонтных сроков службы дорожных покрытий увеличивает объемы ямочного ремонта и не дает необходимого эффекта в сохранении сети автодорог.

Содержание и ремонт улично-дорожной сети города Костромы осуществляется силами специально созданного для этих целей МКУ города Костромы "Дорожное хозяйство". В рамках работ по содержанию улично-дорожной сети в зимнее время все основные улицы регулярно убираются МКУ города Костромы "Дорожное хозяйство". В связи с недостатком финансирования вывоз снега осуществляется в первую очередь с мостов и путепроводов, с улиц с интенсивным движением общественного транспорта и с зауженных участков городских дорог. Второстепенные улицы очищаются от снега и наледи в разовом порядке (при обильном снегопаде и гололеде). В летний период учреждение осуществляет полив и подметание проезжей части основных улиц, устранение деформаций и повреждений дорожного покрытия ("ямочный ремонт"), уборку тротуаров и остановок общественного транспорта.

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

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

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

- 2) Отработавшие газы бензинового двигателя с неправильно

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

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

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

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

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

1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры города Костромы.

Основные направления развития улично-дорожной сети г. Костромы на ближайшую перспективу и расчетный срок:

1. Организация пересечений магистральной улично-дорожной сети с железнодорожными путями в разных уровнях. В первую очередь необходимо устроить путепроводные пересечения на основных выходах из города.

2. Разгрузка центра города от транзитных легковых и грузовых потоков.

3. Строительство второго дублирующего моста через р. Волгу в створе Индустриальной ул. с развитием прилегающей к нему магистральной сети.

4. Развитие системы общественного транспорта в увязке с дестимуляцией использования индивидуального транспорта (ограничение въезда в центральную часть города).

5. Регулирование стоянки автомобилей вдоль наиболее узких и загруженных улиц в историческом центре города.

6. Возможно введение нового вида пассажирского транспорта - «городской электрички» по существующим путям железной дороги. В этом случае необходимо развитие пересадочных узлов на остановочных пунктах электрички, настройка маршрутной сети общественного пассажирского транспорта и строительство недостающих участков УДС.

7. Развитие районной и местной сети улиц и дорог в новых проектируемых кварталах г. Костромы.

Основные мероприятия по строительству и реконструкции линейных участков улично-дорожной сети:

1. Строительство обхода г. Кострома с реконструкцией существующей ул. Индустриальной и строительством второго автодорожного моста через р. Волгу для отвода грузового и транзитного транспорта и разгрузки существующей УДС центра.

2. Строительство обхода центра г. Кострома с реконструкцией существующих ул. Димитрова, ул. Зеленая, ул. Космонавтов.

3. Строительство продолжения ул. Смирнова до ул. Береговой с реконструкцией ул. Смирнова и ул. Северной правды.

4. Строительство радиальных связей обхода г. Кострома в створе ул. Индустриальной с проектируемой федеральной объездной автодорогой.

5. Обеспечение районными и местными связями проектируемых жилых районов.

Строительство второго автомобильного моста через р. Волгу со строительством подходящей к нему сети магистральных улиц является приоритетным мероприятием на сегодняшний день. Существующий мост не справляется с нагрузкой, его пропускная способность исчерпана. Реконструкция существующего моста с расширением проезжей части до шести полос движения возможна, но она не даст нужного эффекта. Транзитные потоки будут увеличиваться, а подвижность жителей города, использующих личные автомобили расти. Поэтому в случае расширения моста будет наблюдаться временный положительный эффект, но к расчётному сроку недостаток пропускной способности единственного мостового перехода будет еще более ощутим. После строительства дублирующего моста через р. Волгу предлагается ввести движение общественного транспорта по существующему мосту в створе ул. Магистральной по выделенным полосам. Таким образом, реальное количество перевезенных пассажиров увеличится, качество их обслуживания

улучшится, а основной поток индивидуального транспорта перенесется на дублирующий мост в створе улицы Индустриальной.

Планируемые объекты в области развития улично-дорожной сети города Костромы приведены в таблице 7.

Таблица 7. Планируемые объекты в области развития улично-дорожной сети города Костромы

№	Класс улицы или дороги	Название	Мероприятие	Срок реализации мероприятия	Протяженность, м	Рекомендуемая ширина в красных линиях, м
1.	магистральная городская дорога	обход города Кострома в районе аэропорта	строительство	2019-2025 годы	3359	40
2.	магистральная городская дорога	продолжение улицы Зеленой до поселка Новый	строительство	2019-2025 годы	1929	40
3.	развязка в одном уровне	улица Галичская и улица Зеленая	строительство	2019-2025 годы		
4.	магистральная городская дорога	продолжение улицы Космонавтов	строительство	2019-2025 годы	1204	40
5.	развязка в одном уровне	улица Ленина и улица Космонавтов	строительство	2019-2025 годы		
6.	магистральная городская дорога	от улицы Красная Байдарка до шоссе Кинешемского	строительство	2019-2025 годы	3267	40
7.	магистральная городская дорога	улица Космонавтов	реконструкция	2019-2025 годы	597	40
8.	магистральная городская дорога	улица Линейная	реконструкция	2019-2025 годы	962	40
9.	магистральная городская дорога	обход города Кострома в районе поселка Кустово	строительство	2019-2025 годы	1339	40
10	магистральная городская дорога	продолжение улицы Линейной	строительство	2019-2025 годы	173	40
11	развязка в одном уровне	улица Линейная и проспект Речной	строительство	2019-2025 годы		
12	магистральная улица районного значения	улица Беленогова Юрия	реконструкция	2014-2018 годы	551	35
13	магистральная	улица Голубкова	реконстру	2014-	630	35

ПРОЕКТ

№	Класс улицы или дороги	Название	Мероприятие	Срок реализации мероприятия	Протяженность, м	Рекомендуемая ширина в красных линиях, м
	улица районного значения		кция	2018 годы		
14	магистральная улица районного значения	параллельно улице Радиозаводской от планируемого продолжения проспекта Студенческого	строительство	2014-2018 годы	573	35
15	магистральная улица районного значения	улица Заволжская	реконструкция	2019-2025 годы	571	35
16	магистральная улица районного значения	улица Заволжская	реконструкция	2019-2025 годы	1254	20
17	магистральная улица районного значения	проспект Студенческий	реконструкция	2014-2018 годы	1032	35
18	магистральная улица районного значения	улица Ярославская	реконструкция	2019-2025 годы	708	35
19	магистральная улица районного значения	от улицы Индустриальная до улицы Базовая	реконструкция	2019-2025 годы	3036	35
20	магистральная улица районного значения	от шоссе Галичского до улицы Базовой	строительство	2014-2018 годы	757	35
21	магистральная улица районного значения	от шоссе Галичского до улицы Базовой	реконструкция	2014-2018 годы	915	35
22	магистральная улица районного значения	улица Базовая	реконструкция	2019-2025 годы	624	35
23	магистральная улица районного значения	улица Сутырина	реконструкция	2019-2025 годы	1631	20
24	магистральная	улица Долгая поляна	реконстру	2019-	992	35

ПРОЕКТ

№	Класс улицы или дороги	Название	Мероприятие	Срок реализации мероприятия	Протяженность, м	Рекомендуемая ширина в красных линиях, м
	улица районного значения		кция	2025 годы		
25	магистральная улица районного значения	улица Черногорская	строительство	2014-2018 годы	1080	35
26	магистральная улица районного значения	улица Центральная	реконструкция	2019-2025 годы	2009	35
27	магистральная улица районного значения	улица Боровая	реконструкция	2019-2025 годы	1225	35
28	магистральная улица районного значения	улица Ленина	реконструкция	2014-2018 годы	1361	22
29	магистральная улица районного значения	улица Свердлова	реконструкция	2014-2018 годы	903	22
30	магистральная улица районного значения	улица Чайковского	реконструкция	2014-2018 годы	462	22
31	магистральная улица районного значения	улица Гагарина	реконструкция	2019-2025 годы	405	25
32	магистральная улица районного значения	улица Депутатская	реконструкция	2019-2025 годы	531	20
33	магистральная улица районного значения	улица Широкая	реконструкция	2014-2018 годы	574	16
34	магистральная улица районного значения	продолжение улицы Заволжской до улицы Городской	строительство	2014-2018 годы	441	35
35	развязка в одном уровне	продолжение улицы. Заволжской, улица Московская, улица	строительство	2014-2018 годы		

ПРОЕКТ

№	Класс улицы или дороги	Название	Мероприятие	Срок реализации мероприятия	Протяженность, м	Рекомендуемая ширина в красных линиях, м
		Городская, улица Вокзальная				
36	магистральная улица районного значения	продолжение улицы 1 Мая до улицы Островского	строительство	2019-2025 годы	882	35
37	магистральная улица районного значения	улица Нижняя Дебря	реконструкция	2014-2018 годы	1145	25
38	магистральная улица районного значения	подъезд от М-8 к улице Коминтерна	строительство	2019-2025 годы	2550	35
39	магистральная улица районного значения	переулок Крупяной	реконструкция	2019-2025 годы	156	35
40	магистральная улица районного значения	переулок Крупяной	строительство	2019-2025 годы	332	20
41	магистральная улица районного значения	продолжение улицы Гагарина до переулка Крупяного	строительство	2019-2025 годы	587	20
42	магистральная улица районного значения	продолжение улицы Гагарина до улицы Калинина	строительство	2019-2025 годы	1055	20
43	магистральная улица районного значения	улица Шагова	реконструкция	2014-2018 годы	924	22
44	магистральная улица районного значения	улица Космонавтов	реконструкция	2019-2025 годы	955	20
45	магистральная улица районного значения	улица Никитская	реконструкция	2014-2018 годы	363	14
46	магистральная улица районного значения	улица Линейная	реконструкция	2019-2025 годы	923	20

ПРОЕКТ

№	Класс улицы или дороги	Название	Мероприятие	Срок реализации мероприятия	Протяженность, м	Рекомендуемая ширина в красных линиях, м
47	магистральная улица районного значения	продолжение улицы Совхозной до улицы 5-я Рабочая	строительство	2019-2025 годы	209	35
48	магистральная улица районного значения	улица Рабочая 5-я	реконструкция	2019-2025 годы	555	35
49	магистральная улица районного значения	улица Задорина	реконструкция	2019-2025 годы	749	22
50	магистральная улица районного значения	улица Малышковская	реконструкция	2019-2025 годы	722	20
51	магистральная улица районного значения	улица Малышковская	реконструкция	2014-2018 годы	518	35
52	магистральная улица районного значения	улица Городская	реконструкция	2014-2018 годы	991	20
53	магистральная улица районного значения	улица Коминтерна	реконструкция	2019-2025 годы	2155	30
54	магистральная улица районного значения	улица Локомотивная	реконструкция	2019-2025 годы	1754	35
55	магистральная улица районного значения	улица Локомотивная	реконструкция	2019-2025 годы	1540	35
56	магистральная улица районного значения	улица Горная	реконструкция	2014-2018 годы	514	20
57	магистральная улица районного значения	продолжение улицы Петра Щербины до улицы Индустриальной	реконструкция	2019-2025 годы	599	35
58	магистральная улица	улица Петра Щербины	реконструкция	2019-2025	1820	35

ПРОЕКТ

№	Класс улицы или дороги	Название	Мероприятие	Срок реализации мероприятия	Протяженность, м	Рекомендуемая ширина в красных линиях, м
	районного значения			годы		
59	магистральная улица районного значения	улица Соловьина	строительство	2019-2025 годы	1835	30
60	магистральная улица районного значения	вдоль железной дороги, от улицы Камешники до шоссе Волгореченского и далее до планируемого обхода вокруг города Костромы	строительство	2019-2025 годы	5106	35
61	магистральная улица районного значения	улица Набережная, улица Широкая	реконструкция	2014-2018 годы	2059	22
62	магистральная улица районного значения	улица Самоковская	реконструкция	2019-2025 годы	756	30
63	магистральная улица районного значения	улица Южная	реконструкция	2019-2025 годы	1464	30
64	магистральная улица районного значения	продолжение проспекта Студенческого	строительство	2014-2018 годы	1075	35
65	магистральная улица районного значения	улица Стопани	реконструкция	2014-2018 годы	887	35
66	магистральная улица районного значения	улица Базовая	строительство	2019-2025 годы	1935	35
67	магистральная улица районного значения	проспект Мира	реконструкция	2014-2018 годы	1981	20
68	магистральная улица районного значения	улица 1 Мая	реконструкция	2014-2018 годы	1389	20

ПРОЕКТ

№	Класс улицы или дороги	Название	Мероприятие	Срок реализации мероприятия	Протяженность, м	Рекомендуемая ширина в красных линиях, м
69	магистральная улица районного значения	продолжение улицы Боровой	строительство	2019-2025 годы	2661	35
70	магистральная улица районного значения	улица Скворцова	реконструкция	2019-2025 годы	790	35
71	магистральная улица районного значения	улица Гагарина	реконструкция	2019-2025 годы	816	59
72	магистральная улица районного значения	улица Козуева	реконструкция	2019-2025 годы	1817	40
73	магистральная улица районного значения	улица Никитская	реконструкция	2014-2018 годы	1817	65
74	магистральная улица районного значения	улица Боевая	реконструкция	2019-2025 годы	606	24
75	магистральная улица районного значения	улица Боевая	строительство	2019-2025 годы	398	35
76	магистральная улица районного значения	улица Совхозная	реконструкция	2019-2025 годы	711	26
77	магистральная улица районного значения	улица Совхозная	реконструкция	2019-2025 годы	592	35
78	магистральная улица районного значения	улица Пятницкая	реконструкция	2014-2018 годы	1073	60
79	магистральная улица районного значения	проспект Текстильщиков	реконструкция	2014-2018 годы	1367	22
80	магистральная улица	улица Советская	реконструкция	2014-2018	1452	22

ПРОЕКТ

№	Класс улицы или дороги	Название	Мероприятие	Срок реализации мероприятия	Протяженность, м	Рекомендуемая ширина в красных линиях, м
	районного значения			годы		
81	магистральная улица районного значения	улица Князева	реконструкция	2014-2018 годы	523	20
82	магистральная улица районного значения	улица Долматова	реконструкция	2014-2018 годы	492	20
83	магистральная улица районного значения	Между продолжениями улицы Индустриальной и улицы Соловьиной, параллельно Васильевскому шоссе	строительство	2019-2025 годы	980	35
84	магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения	от улицы Камешники под железной дорогой на деревню Среднюю	строительство	2019-2025 годы	1750	45
85	развязка в разных уровнях	от улицы Камешники под железной дорогой на деревню Среднюю и железной дорогой	строительство	2019-2025 годы		
86	магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения	набережная Чернигинская	реконструкция	2014-2018 годы	1333	38
87	магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения	улица Московская	реконструкция	2019-2025 годы	672	36
88	магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения	улица Димитрова	реконструкция	2019-2025 годы	1503	45

ПРОЕКТ

№	Класс улицы или дороги	Название	Мероприятие	Срок реализации мероприятия	Протяженность, м	Рекомендуемая ширина в красных линиях, м
89	магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения	улица Деминская	реконструкция	2019-2025 годы	1216	45
90	магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения	продолжение улицы Деминской	строительство	2019-2025 годы	2925	45
91	развязка в одном уровне	улица Деминская и улица Зеленая	строительство	2019-2025 годы		
92	магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения	улица Красная Байдарка	реконструкция	2019-2025 годы	1578	45
93	развязка в одном уровне	улица Красная Байдарка и планируемый обход города Кострома	строительство	2019-2025 годы		
94	магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения	шоссе Васильевское	строительство	2019-2025 годы	813	45
95	магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения	вдоль железной дороги от улицы Костромской до проспекта Рабочего	строительство	2019-2025 годы	2935	45
96	развязка в разных уровнях	продолжение улицы Смирнова Юрия, проспект Мира и железная дорога	строительство	2019-2025 годы		
97	развязка в одном уровне	проспект Рабочий и улица Коммунаров	строительство	2019-2025 годы		
98	развязка в одном уровне	улица Ленина и планируемая улица	строительство	2019-2025		

ПРОЕКТ

№	Класс улицы или дороги	Название	Мероприятие	Срок реализации мероприятия	Протяженность, м	Рекомендуемая ширина в красных линиях, м
				годы		
99	магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения	продолжение улицы Шагова до улицы Галичской	строительство	2019-2025 годы	1255	45
10	развязка в разных уровнях	улица Смирнова Юрия и железная дорога	строительство	2019-2025 годы		
10	магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения	улица Свердлова	строительство	2019-2025 годы	1095	45
10	магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения	улица Калинина	строительство	2019-2025 годы	493	45
10	развязка в одном уровне	улица Калинина, улица Северной Правды	строительство	2019-2025 годы		
10	магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения	улица Калинина	реконструкция	2019-2025 годы	1501	45
10	магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения	улица Коммунаров, улица Ерохова	строительство	2019-2025 годы	2145	45
10	магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения	улица Октябрьская	реконструкция	2019-2025 годы	345	22
10	магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения	поселок Новый	реконструкция	2019-2025 годы	621	40

№	Класс улицы или дороги	Название	Мероприятие	Срок реализации мероприятия	Протяженность, м	Рекомендуемая ширина в красных линиях, м
	о значения регулируемого движения					
10	магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения	проспект Текстильщиков	реконструкция	2019-2025 годы	526	22
10	магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения	улица Свердлова	реконструкция	2019-2025 годы	882	45
11	магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения	улица Шагова	реконструкция	2019-2025 годы	856	20
11	магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения	обход города Кострома от Кинешемского шоссе до планируемого продолжения улицы Деминской	строительство	2019-2025 годы	2408	45
11	магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения	улица Береговая	реконструкция	2019-2025 годы	1920	35
11	магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения	мост через реку Костромку	реконструкция	2019-2025 годы	1149	45
11	магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения	улица Зеленая	реконструкция	2019-2025 годы	3642	35
11	магистральные	продолжение улицы	строитель	2019-	1193	45

№	Класс улицы или дороги	Название	Мероприятие	Срок реализации мероприятия	Протяженность, м	Рекомендуемая ширина в красных линиях, м
	улицы общегородского значения регулируемого движения	Радиозаводской до улицы Ярославская	строительство	2025 годы		
11	развязка в разных уровнях	улица Магистральная и улица Радиозаводская	строительство	2019-2025 годы		
11	магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения	между улица Московской и улица Ярославской	строительство	2019-2025 годы	1021	45
11	магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения	улица Магистральная	реконструкция	2019-2025 годы	3036	45
11	магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения	улица Московская	реконструкция	2019-2025 годы	2795	45
12	магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения	продолжение улицы Индустриальной ко второму мосту через реку Волга	строительство	2014-2018 годы	1126	45
12	развязка в разных уровнях	продолжение улицы Индустриальной ко второму мосту через реку Волга и шоссе Васильевское	строительство	2019-2025 годы		
12	магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения	улица Галичская	реконструкция	2019-2025 годы	2585	45
12	магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения	улица Ярославская	реконструкция	2019-2025 годы	3100	45

№	Класс улицы или дороги	Название	Мероприятие	Срок реализации мероприятия	Протяженность, м	Рекомендуемая ширина в красных линиях, м
	о значения регулируемого движения					
12	магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения	улица Волжская 2-я	реконструкция	2019-2025 годы	1648	30
12	магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения	улица Юбилейная	реконструкция	2019-2025 годы	1221	30
12	магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения	улица Радиозаводская	реконструкция	2014-2018 годы	570	45
12	магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения	продолжение улицы Радиозаводской до планируемого обхода города Костромы	строительство	2019-2025 годы	1013	85
12	развязка в разных уровнях	продолжение улицы Радиозаводской, планируемый обход города Костромы и железная дорога	строительство	2019-2025 годы		
12	магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения	в районе поселка Волжский	строительство	2019-2025 годы	3548	40
13	магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения	улица Ленина	реконструкция	2019-2025 годы	5212	90
13	магистральные улицы	улица Костромская	реконструкция	2019-2025	7505	90

ПРОЕКТ

№	Класс улицы или дороги	Название	Мероприятие	Срок реализации мероприятия	Протяженность, м	Рекомендуемая ширина в красных линиях, м
	общегородского значения регулируемого движения			годы		
13	магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения	продолжение проспекта Рабочего	строительство	2019-2025 годы	843	90
13	магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения	улица Полянская	реконструкция	2019-2025 годы	828	20
13	магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения	улица Депутатская	реконструкция	2019-2025 годы	635	20
13	магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения	шоссе Кинешемское	реконструкция	2019-2025 годы	4494	45
13	развязка в одном уровне	шоссе Кинешемское и улица Индустриальная	строительство	2019-2025 годы		
13	развязка в одном уровне	шоссе Кинешемское и улица Димитрова	строительство	2019-2025 годы		
13	развязка в одном уровне	шоссе Кинешемское и улица Профсоюзная	строительство	2019-2025 годы		
13	магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения	улица Советская	реконструкция	2014-2018 годы	1781	45
14	магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения	улица Профсоюзная	реконструкция	2019-2025 годы	4406	45

ПРОЕКТ

№	Класс улицы или дороги	Название	Мероприятие	Срок реализации мероприятия	Протяженность, м	Рекомендуемая ширина в красных линиях, м
	о значения регулируемого движения					
14	развязка в одном уровне	улица Профсоюзная, улица Волжская 2-я, улица Юбилейная	строительство	2019-2025 годы		
14	магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения	улица Индустриальная	реконструкция	2019-2025 годы	6643	45
14	магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения	улица Смирнова Юрия	реконструкция	2019-2025 годы	3698	22
14	магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения	улица Титова	реконструкция	2019-2025 годы	993	45
14	магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения	улица Северной правды	реконструкция	2019-2025 годы	1502	45
14	магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения	улица Подлипаева	реконструкция	2014-2018 годы	805	40
14	развязка в разных уровнях	улица Подлипаева, улица Ивана Сусанина, улица Советская	строительство	2014-2018 годы		
14	магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения	улица Ивана Сусанина	реконструкция	2014-2018 годы	1150	40

№	Класс улицы или дороги	Название	Мероприятие	Срок реализации мероприятия	Протяженность, м	Рекомендуемая ширина в красных линиях, м
14	развязка в одном уровне	улица Ивана Сусанина, улица Калиновская и улица Шагова	строительство	2014-2018 годы		
15	магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения	улица Калиновская	реконструкция	2014-2018 годы	1225	60
15	развязка в одном уровне	улица Ленина, улица Калиновская и улица Полянская	строительство	2014-2018 годы		
15	магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения	проспект Речной	реконструкция	2014-2018 годы	4782	36
15	магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения	проспект Рабочий	реконструкция	2019-2025 годы	733	45
	ИТОГО:	Реконструкция, м:		2014-2018 годы	35569	
				2019-2025 годы	99117	
		Строительство, м:		2014-2018 годы	5052	
				2019-2025 годы	55391	

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

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры города Костромы на 2016 - 2025 подготовлена на основании:

- Градостроительного кодекса Российской Федерации;
 - Федерального закона от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;
 - Федерального закона от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
 - Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;
 - постановления Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
 - Приказа министерства транспорта Российской Федерации от 16.11.2012 № 402 «Об утверждении Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог»;
 - Региональных нормативов градостроительного проектирования Костромской области, утвержденных постановлением администрации Костромской области от 1 октября 2010 года № 344-а;
 - Местных нормативов градостроительного проектирования города Костромы, утвержденных решением Думы города Костромы от 26 марта 2015 года №52;
 - Генерального план города Костромы.
- Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры города являются:
- применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;
 - координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;
 - координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти Костромской области, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);
 - разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов.

1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры.

ПРОЕКТ

		Годы реализации						ИТОГО по источникам финансирова ния:
		2016	2017	2018	2019	2020	2021 - 2025	
Источники финансирова ния, тыс.рублей	ФБ	56 050	9 909	10 375,7	10 397,83	9 909	209 162	305 803,53
	ОБ	0,00	2 123	2 223	2 227,75	2 123	43 357	52 053,75
	МБ	370 660	308 686	359 223	359 227,75	359 123	1 848 291	3 605 210,75
	ВНБ	9 000	26 165	48 750	61 550	66 500	341 391	553 356
ВСЕГО по годам:		435 710	346 883	420 571,7	433 403,33	437 655	2 442 201	4 516 424,03

Объемы финансирования муниципальной программы носят прогнозный характер и подлежат уточнению в установленном порядке.

2. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории городского округа.

Генеральным планом города Костромы предусмотрено строительство причала на набережной реки Волги, что должно способствовать развитию туристических и пассажирских перевозок по водным путям.

Также планируется совмещение железнодорожного и автовокзалов, со строительством автовокзала и обустройством связи между ними. Также планируется строительство автовокзала в Заволжской части города, чтобы снизить поток междугородних и пригородных перевозок, проходящий через улицы города. Необходимо устройство пересадочного узла, чтобы приезжающие могли пересест с междугороднего транспорта на общественный городской транспорт на окраине города, а транспортные средства не дублировали бы направления пассажиропотоков.

Основные направления развития улично-дорожной сети г. Костромы на ближайшую перспективу и расчетный срок:

1. Организация пересечений магистральной улично-дорожной сети с железнодорожными путями в разных уровнях. В первую очередь необходимо устроить путепроводные пересечения на основных выходах из города.

2. Разгрузка центра города от транзитных легковых и грузовых потоков.

3. Строительство второго дублирующего моста через р. Волгу в створе Индустриальной ул. с развитием прилегающей к нему магистральной сети.

4. Развитие системы общественного транспорта в увязке с дестимуляцией использования индивидуального транспорта (ограничение въезда в центральную часть города).

5. Регулирование стоянки автомобилей вдоль наиболее узких и загруженных улиц в историческом центре города.

6. Возможно введение нового вида пассажирского транспорта - «городской электрички» по существующим путям железной дороги. В этом случае необходимо развитие пересадочных узлов на остановочных пунктах электрички, настройка маршрутной сети общественного пассажирского транспорта и строительство недостающих участков УДС.

7. Развитие районной и местной сети улиц и дорог в новых проектируемых кварталах г. Костромы.

8. Основные мероприятия по строительству и реконструкции линейных участков улично-дорожной сети:

9. Строительство обхода г. Кострома с реконструкцией существующей ул. Индустриальной и строительством второго автодорожного моста через р. Волгу для отвода грузового и транзитного транспорта и разгрузки существующей УДС центра.

10. Строительство обхода центра г. Кострома с реконструкцией существующих ул. Димитрова, ул. Зеленая, ул. Космонавтов.

11. Строительство продолжения ул. Смирнова до ул. Береговой с реконструкцией ул. Смирнова и ул. Северной правды.

12. Строительство радиальных связей обхода г. Кострома в створе ул. Индустриальной с проектируемой федеральной объездной автодорогой.

13. Обеспечение районными и местными связями проектируемых жилых районов.

Строительство второго автомобильного моста через р. Волгу со строительством подходящей к нему сети магистральных улиц является приоритетным мероприятием на сегодняшний день. Существующий мост не справляется с нагрузкой, его пропускная способность исчерпана. Реконструкция существующего моста с расширением проезжей части до шести полос движения возможна, но она не даст нужного эффекта. Транзитные потоки будут увеличиваться, а подвижность жителей города, использующих личные автомобили расти. Поэтому в случае расширения моста будет наблюдаться временный положительный эффект, но к расчётному сроку недостаток пропускной способности единственного мостового перехода будет еще более ощутим. После строительства дублирующего моста через р. Волгу предлагается ввести движение общественного транспорта по существующему мосту в створе ул. Магистральной по выделенным полосам.

Таким образом, реальное количество перевезенных пассажиров увеличится, качество их обслуживания улучшится, а основной поток индивидуального транспорта перенесется на дублирующий мост в створе улицы Индустриальной.

Развитие сети общественного пассажирского транспорта

В генеральном плане г. Костромы предлагается развитие троллейбусной сети. Троллейбус является самым экологически чистым видом транспорта, а также практически бесшумным. Вместимость троллейбуса сопоставима с вместимостью сочлененного автобуса. Поэтому развитие троллейбусной сети в городе является приоритетным направлением при развитии сети общественного транспорта. Однако не стоит забывать о высокой стоимости развития сети троллейбуса. Необходимо строительство недешевой контактной сети, которая требует особого обслуживания, требуется устройство тяговых подстанций, специализированных ремонтных депо и т.д. К тому же, троллейбус является не самым маневренным видом транспорта с невысокой скоростью сообщения. Из-за описанных выше сложностей устройства и обслуживания троллейбусной сети стоит учитывать необходимость развития автобусных маршрутов на первую очередь строительства.

Развитие сети общественного транспорта, предложенное генеральным планом г. Кострома 2008 г. удовлетворит потребности населения в передвижении на расчетный срок. Генеральным планом предлагается проложить маршруты троллейбуса в мкр-н Давыдовский, продлить маршрут по ул. Магистральной до завода «Мотордеталь», проложить маршруты по ул. Сусанина, Калиновской и Рабочему проспекту в пос. Первомайский, по ул. Костромской в пос. Ребровка, а также через мост в жилой район за рекой Костромой. Со строительством второго городского моста проложить маршруты троллейбуса из Заволжья по ул. Малышковской, второму мосту в мкр-н Давыдовский. Для этой цели необходимо проложить 29,6 погонных километров контактной сети, а также диспетчерские пункты на конечных остановках и тяговые электрические подстанции. Существующее троллейбусное депо, находящееся на балансе муниципального автотранспортного предприятия «Троллейбусное управление», рассчитано на эксплуатацию 50 – 70 единиц троллейбусов. В связи с расширением троллейбусных линий и маршрутов потребуется строительство нового троллейбусного депо.

Автобусные маршруты предлагается продлить в соответствии с развитием улично-дорожной сети с соответствующим увеличением подвижного состава.

В генеральном плане г. Кострома был произведен расчёт подвижного состава для троллейбусных и автобусных муниципальных маршрутов:

- при соотношении автобус/троллейбус – 70%/30%
- в 2013 году – 121 автобус, 73 троллейбуса
- в 2025 году – 154 автобус, 93 троллейбуса

- при соотношении автобус/троллейбус – 60%/40%
в 2013 году – 105 автобуса, 98 троллейбуса
в 2025 году – 133 автобуса, 122 троллейбуса

Расчет показывает необходимость значительного увеличения подвижного состава на 2013 и 2025 годы. В описании существующего положения имеются данные о реальном количестве подвижного состава- 65 автобусов и 50 троллейбусов на 2013 год. Стоит отметить, что парк муниципального общественного транспорта отстает примерно в 2 раза от потребного количества. Недостаток подвижного состава муниципальных предприятий частично покрывается за счет частных перевозчиков.

На первую очередь реализации Генерального плана предлагается строительство 8 км контактной сети в зоне существующей застройки. Интервал движения в наиболее загруженные часы пик на участках с наибольшим пассажиропотоком должен составить не менее 5 минут. Следовательно, для того, чтобы обеспечить предлагаемую маршрутную троллейбусную сеть на первую очередь потребуются ввести в эксплуатацию дополнительно 20-30 троллейбусов. На расчетный срок потребуются ввести 50-70 троллейбусов для обеспечения пассажиров новых проектируемых районов общественным транспортом.

Стоит отметить, что прогнозы развития муниципального пассажирского транспорта являются достаточно оптимистичными, учитывая отсутствие достаточного финансирования в этой сфере. Развитие сети троллейбуса также напрямую связано со строительством второго моста через р. Волгу, без которого большая часть контактной сети окажется малосвязанной с центром города.

При неблагоприятном развитии ситуации со строительством второго моста через р. Волгу следует учесть возможность использования существующего железнодорожного моста для обеспечения пассажирских перевозок через р. Волгу. Существующая железнодорожная сеть связывает промышленные территории, территории перспективной застройки и железнодорожный вокзал, находящийся в пешеходной доступности до центра города Костромы.

Предложение по использованию существующих ж/д путей для внутреннего пассажирского сообщения

Существующие пассажирские перевозки обеспечиваются троллейбусами, автобусами и маршрутными такси. Однако транспортное сообщение между противоположными берегами упирается в мост в створе ул. Магистральной. В часы «пик» наблюдаются значительные задержки пассажиров при переезде реки Волги. В настоящий момент сроки строительства второго автомобильного моста достаточно размыты, и тяжело предположить в каком году появится дублирующий переход реки.

Пассажирские перевозки на костромском направлении железной дороги снижаются год от года. Учитывая неэффективное использование железной дороги и описанные выше проблемы, предлагается рассмотреть

возможность устройства внутреннего пассажирского сообщения по железной дороге. Предлагается рассмотреть возможность реализации проекта «городской электрички» от о.п. Кострома до ж/д вокзала. «Городская электричка» может работать на существующей ж/д инфраструктуре при условии строительства дополнительных остановочных пунктов. «Городская электричка» сможет перевозить значительный пассажиропоток в часы «пик» и будет работать по принципу скоростного трамвая, соединяя два берега р. Волги.

Однако при реализации проекта городу будет необходимо развивать маршрутную сеть в увязке с транспортно-пересадочными узлами на направлении электрички. При реализации проекта появится возможность пассажирского сообщения между центром города и периферийными районами противоположного берега р. Волги. Появляется возможность пассажирского сообщения, не зависящего от автомобильной ситуации на мостах через р. Волгу. Высокая скорость сообщения, высокая вместимость, а также, отсутствие пробок на переходе через р. Волгу, будут способствовать популяризации данного вида транспорта. «Городская электричка» воспримет значительную часть нагрузки от проектируемых жилых кварталов на западе г. Костромы, соединит не только западный берег р. Волги с деловым центром, но и соединит жилые массивы восточной части города с промышленностью в западной части.

Предлагается освоение железнодорожной сети протяженностью около 16 км. Учитывая количество остановочных пунктов не более 8-9 и скорость сообщения электрички до 42 км/ч (с учетом остановочных пунктов) можно предположить, что время сообщения между дальними остановочными пунктами сети «городской электрички» составит не более 30 минут. Таким образом, жителям будет предложена альтернатива автомобилю и автобусу.

Подобный проект пассажирского вида транспорта «городская электричка» реализован ООО «КрасПригород» в г. Красноярске и пользуется широкой популярностью среди жителей города.

Для реализации мероприятия по организации «городской электрички» необходима разработка специального проекта с технико-экономическим обоснованием. Предполагается, что финансирование мероприятия будет осуществляться за счет региональных и муниципальных средств, возможно с привлечением частных инвестиций.

ПРОЕКТ

1.	Количество мостов и путепроводов, находящихся на содержании	штук	12	12	12	12	12	12	12
2.	Количество установленных дорожных знаков	штук	2330	2540	2620	2800	2910	3000	3400
3.	Восстановление асфальто-бетонного покрытия (ямочный ремонт дорог асфальтобетонной смесью)	тыс. м2	64,2	67	69,35	72,62	74,62	77,87	87
4.	Количество обслуживаемых светофорных объектов	шт.	85	89	93	97	101	105	125
5.	Строительство светофорных объектов	шт.	4	4	4	4	4	4	4
6.	Устройство пешеходных ограждений	м	2354	2740	3140	3540	3940	4340	4740
7.	Доля протяженности автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям	%	80	82	84	86	88	90	100
8.	Количество дорожно-транспортных происшествий	случай	4950	4700	4450	4280	4060	3960	3500
10.	Количество внедренных технических средств организации дорожного движения	объект/шт. т.	9	15	20	25	30	35	60

4. Перечень мероприятий программы

Мероприятия программы направлены на решение вопросов развития транспортной инфраструктуры города Костромы с повышением уровня ее безопасности.

N п/п	Наименование мероприятия	Источник и финансирования ФБ ОБ МБ ВНБ	Период реализации программы					
			2016	2017	2018	2019	2020	2021 - 2025
1.	Строительство магистральной улицы общегородского значения - продолжение улицы Радиозаводской до планируемого обхода города Костромы	ФБ ОБ МБ ВНБ	-	<u>0,0</u> <u>0,0</u> <u>0,0</u> 1 000	<u>0,0</u> <u>0,0</u> <u>0,0</u> 3 250	<u>0,0</u> <u>0,0</u> <u>0,0</u> 5 650	<u>0,0</u> <u>0,0</u> <u>0,0</u> 5 850	<u>15 925</u> <u>3 412,5</u> <u>3 421,5</u> 7 000
2.	Строительство магистральной улицы районного значения (транспортно-пешеходная) - продолжение проезда Студенческого	ФБ ОБ МБ ВНБ	-	<u>0,0</u> <u>0,0</u> <u>0,0</u> 1 500	<u>0,0</u> <u>0,0</u> <u>0,0</u> 3 800	<u>0,0</u> <u>0,0</u> <u>0,0</u> 5 900	<u>0,0</u> <u>0,0</u> <u>0,0</u> 6 100	<u>17 279,5</u> <u>3 702,75</u> <u>3 702,75</u> 7 385
3.	Строительство магистральной улицы районного значения (пешеходно-транспортная) – улица Олега Юрасова	ФБ ОБ МБ ВНБ	-	<u>0,0</u> <u>0,0</u> <u>0,0</u> 2 300	<u>0,0</u> <u>0,0</u> <u>0,0</u> 2 900	<u>0,0</u> <u>0,0</u> <u>0,0</u> 5 700	<u>0,0</u> <u>0,0</u> <u>0,0</u> 5 900	<u>20 440</u> <u>4 380</u> <u>4 380</u> 18 100
4.	Строительство магистральной улицы районного	ФБ ОБ МБ	-	-	<u>0,0</u> <u>0,0</u> <u>0,0</u>	<u>0,0</u> <u>0,0</u> <u>0,0</u>	<u>0,0</u> <u>0,0</u> <u>0,0</u>	<u>38 570</u> <u>8 265</u> <u>8 265</u>

ПРОЕКТ

	значения - вдоль железной дороги, от улицы Камешники до шоссе Волгореченского и далее до планируемого обхода вокруг города Костромы	ВНБ			3 300	3 300	3 400	100 380
5.	Улица местного значения параллельно федеральной автомобильной дороге (А-113) II категории Иваново – Кострома	<u>ФБ</u> <u>ОБ</u> <u>МБ</u> ВНБ	-	-	-	<u>0,0</u> <u>0,0</u> <u>0,0</u> 3 500	<u>0,0</u> <u>0,0</u> <u>0,0</u> 5 500	<u>0,0</u> <u>0,0</u> <u>0,0</u> 14 400
6.	Строительство пешеходного бульвара с двумя тротуарами, шириной 4,5 (с возможностью размещения велосипедной дорожки, шириной 1м) в районе жилой застройки «Агашкина гора-2»	<u>ФБ</u> <u>ОБ</u> <u>МБ</u> ВНБ	-	-	<u>0,0</u> <u>0,0</u> <u>0,0</u> 2 500	<u>0,0</u> <u>0,0</u> <u>0,0</u> 2 500	<u>0,0</u> <u>0,0</u> <u>0,0</u> 3 500	<u>0,0</u> <u>0,0</u> <u>0,0</u> 24 030
7.	Строительство многоуровневых автостоянок	ВНБ	-	10 000	13 000	15 000	15 000	60 000
8.	Реконструкция улицы Давыдовской	<u>ФБ</u> <u>ОБ</u> <u>МБ</u> ВНБ	-	<u>0,0</u> <u>0,0</u> <u>0,0</u> 365	<u>466,7</u> <u>100</u> <u>100</u> 500	<u>488,83</u> <u>104,75</u> <u>104,75</u> 500	-	-
9.	Строительство дорог в районе поселка Волжский	ВНБ	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000	60 000
10.	Строительство улицы Шарьинской	<u>ФБ</u> <u>ОБ</u> <u>МБ</u> ВНБ	<u>0,0</u> <u>0,0</u> <u>5 100</u> 0,0	<u>9 909</u> <u>2 123</u> <u>2 123</u> 0,0	<u>9 909</u> <u>2 123</u> <u>2 123</u> 0,0	<u>9 909</u> <u>2 123</u> <u>2 123</u> 0,0	<u>9 909</u> <u>2 123</u> <u>2 123</u> 0,0	<u>49 544</u> <u>10 618</u> <u>5 518</u> <u>0,0</u>
11.	Строительство	<u>ФБ</u>	-	-	<u>0,0</u>	<u>0,0</u>	<u>0,0</u>	<u>1 974</u>

ПРОЕКТ

	улицы Черногорской	<u>ОБ</u> <u>МБ</u> ВНБ			<u>0,0</u> <u>0,0</u> 1 500	<u>0,0</u> <u>0,0</u> 1 500	<u>0,0</u> <u>0,0</u> 2 000	<u>423</u> <u>423</u> 1 580
12.	Строительство улицы Соловьиной	<u>ФБ</u> <u>ОБ</u> <u>МБ</u> ВНБ	-	-	-	-	-	<u>6 688,5</u> <u>1 430,75</u> <u>1 430,75</u> 0,00
13.	Строительство улицы Даремской	<u>ФБ</u> <u>ОБ</u> <u>МБ</u> ВНБ	<u>0,0</u> <u>0,0</u> <u>0,0</u> 2 000	<u>0,0</u> <u>0,0</u> <u>0,0</u> 2 000-				
14.	Строительство дороги по бульвару Маршала Василевского	<u>ФБ</u> <u>ОБ</u> <u>МБ</u> ВНБ	-	<u>0,0</u> <u>0,0</u> <u>0,0</u> 1 000	<u>0,0</u> <u>0,0</u> <u>0,0</u> 1 000	<u>0,0</u> <u>0,0</u> <u>0,0</u> 1 000	<u>0,0</u> <u>0,0</u> <u>0,0</u> 2 250	<u>0,0</u> <u>0,0</u> <u>0,0</u> 5 250
15.	Строительство транспортной развязки на пересечении ул. Магистральной и ул. Радиозаводской	<u>ФБ</u> <u>ОБ</u> <u>МБ</u> ВНБ	-	-	-	-	-	<u>6 825</u> <u>6 825</u> <u>31 850</u> 0,00
16.	Строительство магистральной улицы общегородского значения - от ул. Магистральной до ул. Ярославской	<u>ФБ</u> <u>ОБ</u> <u>МБ</u> ВНБ	-	-	<u>0,0</u> <u>0,0</u> <u>0,0</u> 5 000	<u>0,0</u> <u>0,0</u> <u>0,0</u> 5 000	<u>0,0</u> <u>0,0</u> <u>0,0</u> 5 000	<u>8 680</u> <u>1 860</u> <u>1 860</u> 35 000
17.	Строительство улицы местного значения в продолжение улицы Южной до проектируемого внутриквартальног о проезда и далее до ул. Магистральной	ВНБ	-	1 000	3 000	3 000	3 000	-
18.	Строительство магистральной улицы общегородского значения Чернигинской набережной	<u>ФБ</u> <u>ОБ</u> <u>МБ</u> ВНБ	<u>0,0</u> <u>0,0</u> <u>0,0</u> 2 000	<u>11 386</u> <u>2 440</u> <u>2 440</u> 6 266				

ПРОЕКТ

19.	Содержание и ремонт автомобильных дорог	МБ	355 910	299 563	350 000	350 000	350 000	1 750 000
20.	Реконструкция автомобильных дорог общего пользования города Костромы местного значения по улицам: Советской, Подлипаева, Сусанина Ивана, с устройством дополнительных полос для остановки общественного транспорта	<u>ФБ</u> МБ	<u>56 050</u> 2 950	-	-	-	-	-
21.	Строительство и реконструкция линейных объектов, элементов обустройства автомобильных дорог, инженерно-строительных объектов для муниципальных нужд города Костромы, не относящихся к объектам капитального строительства (строительство светофорных объектов, реконструкция и строительство сетей ливневой канализации)	МБ	6 700	7 000	7 000	7 000	7 000	35 000
		ФБ	56 050	9 909	10 375,7	10 397,8 3	9 909	209 162
		ОБ	0,00	2 123	2 223	2 227,75	2 123	43 357

ПРОЕКТ

	МБ	370 660	308 686	359 223	359 227, 75	359 123	1 848 291
	ВНБ	9 000	26 165	48 750	61 550	66 500	341 391
	ИТОГО:	435 710	346 883	420 571, 7	433 403, 33	437 655	2 442 201
	ВСЕГО:	4 516 424,03					