

Государственное унитарное предприятие Республики Татарстан
Головная территориальная проектно-изыскательская,
научно-производственная фирма
ТАТИНВЕСТГРАЖДАНПРОЕКТ

Заказ 2956

Заказчик: Главное инвестиционно- строительное управление РТ и
ООО "Агентство строительства и капитального ремонта - НК"

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН г. НИЖНЕКАМСКА

МАТЕРИАЛЫ ПО ОБОСНОВАНИЮ ПРОЕКТА
ТРАНСПОРТНО-КОММУНИКАЦИОННАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

ТОМ 5
ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

Генеральный директор	Файзуллин И.Э.
Заместитель генерального директора по техническим вопросам	Закиров Д. И.
Главный архитектор фирмы	Асадуллин И.Ш.
Начальник АПМ-5	Романова И.Ю.
Главный архитектор проекта	Морогова С.Л.
Главный инженер проекта	Прохоренко Б.И.
Главный инженер проекта	Валидова А.З.

Казань 2009

СОСТАВ РАЗРАБОТЧИКОВ ПРОЕКТА:

РАЗДЕЛЫ:

Архитектурно - планировочный раздел

Главный архитектор проекта

Морогова С.Л.

Главный инженер проекта

Валидова А.З.

Главный архитектор Нижнекамского
муниципального района РТ

Ханов Ф. Г.

Архитектор II кат.

Чернова Т. А.

Социально-экономический раздел

Главный инженер проекта

Зиганшина Г. А.

Руководитель группы

Гибадуллина Л. К.

Охрана объектов культурного наследия

Старший научный сотрудник, кандидат исторических наук
Института истории им. Марджани Национального
центра археологических исследований
Академии наук Татарстана

Набиуллин Н. Г.

Оценка воздействия на окружающую среду Охрана окружающей среды

Главный инженер проекта

Зиганшина Г. А.

Инженер - эколог I кат.

Шигабутдинов А. А.

Инженерное благоустройство территории

Главный инженер проекта

Прохоренко Б.И.

Руководитель группы

Хайруллина И.В.

Транспортная инфраструктура

Инженер I категории

Миннивалеев Р. Н.

Инженерная инфраструктура

Главный инженер проекта

Вербицкий Б. А.

Инженерно-технические мероприятия гражданской обороны. Мероприятия по предупреждению чрезвычайных ситуаций

Главный инженер проекта

Прохоренко Б.И.

Руководитель группы

Кузнецов В.Е.

Полный комплект чертежей		Том проекта и основной комплект чертежей			Примечание
Наименование	Обозначение	Наименование	Обозначение основного комплекта	Архивный номер тома	
Генеральный план	2956	I. Положения о территориальном планировании (утверждаемая часть)			
г. Нижнекамска		Том 1.1	2956-ГП		
		Мероприятия по социально-экономическому и территориально-пространственному развитию города			
		Том 1.2	2956-ГП		
		Мероприятия по развитию инженерной инфраструктуры			
		Том 1.3	2956-ГП		
		Инженерно-технические мероприятия гражданской обороны			
		Мероприятия по предупреждению чрезвычайных ситуаций			
		Том 2	2956-ГП		
		Графические материалы			
		II. Материалы по обоснованию проекта			
		Том 3	2956-ГП		
		Архитектурно-планировочный раздел			
		Социально-экономический раздел			
		Охрана объектов культурного наследия			
		Инженерное благоустройство территории			
		Пояснительная записка			
		Графические материалы			
		ЗАКАЗЧИК: Главное инвестиционно-строительное управление РТ и ООО "Агентство строительства и капитального ремонта - НК"			
		ЗАКАЗ № 2956/2000			
		2956 - СП			
		ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН И ПРОЕКТ ПЛАНИРОВКИ ЦЕНТРАЛЬНОЙ ЧАСТИ г. НИЖНЕКАМСКА РТ			
		ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН г. НИЖНЕКАМСКА		СТАДИЯ	ЛИСТ
				ГП	1
				ЛИСТОВ	
				2	
		СОСТАВ ПРОЕКТА		ГУП "ТАТИНВЕСТГРАЖДАНПРОЕКТ"	

[illegible]

Генеральный план г. Нижнекамска

Раздел Транспортно-коммуникационная инфраструктура

Содержание

№ п/п	Наименование	Стр.
1.	Внешний транспорт	6
1.1.	Железнодорожный транспорт	7
1.2.	Автомобильный транспорт и дороги	9
1.3.	Водный транспорт	14
1.4.	Воздушный транспорт	16
2.	Улично-дорожная сеть и городской транспорт	19
2.1.	Улично-дорожная сеть	19
2.2.	Городской общественный транспорт	32
	Станции технического обслуживания автомобилей (СТО)	50
	Автомобильные заправочные станции (АЗС)	51

ТРАНСПОРТНО - КОММУНИКАЦИОННАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

1. ВНЕШНИЙ ТРАНСПОРТ

Город Нижнекамск - третий по величине и численности населения город Республики Татарстан, административный центр Нижнекамского района, один из самых динамично развивающихся городов России, крупнейший в России центр нефтехимической промышленности.

Город расположен на левом берегу р. Кама – одной из крупнейших рек европейской части Российской Федерации, близ места впадения в нее р. Зай, в 35 км к западу от железнодорожной станции Круглое Поле (линия Агрыз-Акбаш), в 2 км от речного порта, в 237 км от столицы Республики Татарстан – г. Казани, в 1 100 км от столицы России города Москвы.

Нижнекамск связан железной дорогой с Бугульмой и Вятскими Полями, которая имеет выход на Горьковскую и Куйбышевскую железнодорожные магистрали. В 2 км от города в н.п. Красный ключ, расположена пассажирская пристань, грузовой причал Нижнекамской базы стройиндустрии находится в районе населенного пункта Нижнее Афанасово, на юго-западе города.

С г. Казань, а также с другими промышленными центрами Республики Татарстан, г. Нижнекамск связан автомобильными дорогами федерального, регионального и местного значения.

Выгодное географическое положение, мощный экономический потенциал, огромные грузовые и пассажирские потоки способствовали развитию всех видов транспорта.

Внешние транспортные связи г. Нижнекамска обслуживаются воздушным, водным, железнодорожным и автомобильным транспортом. В настоящее время в городе имеется: пассажирская пристань, грузовой причал, и автожелезнодорожный вокзал, в границах города проходит региональные автомобильные дороги «Чистополь – Нижнекамск» и «Набережные Челны – Заинск – Альметьевск» – Нижнекамск. В 30 км к юго-западу от города расположен Международный аэропорт «Бегишево».

1.1. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

Существующее положение

Вторым по объемам перевозок грузов и пассажиров в городе является железнодорожный транспорт. На долю железнодорожного транспорта приходится внутренние (дальние), межрегиональные и международные перевозки.

В восточном направлении от города проходит железная дорога линии Агрыз - Круглое Поле - Акбаш. В настоящее время пассажирские перевозки выполняются через автожелезнодорожный вокзал в городе Нижнекамск, а грузовые перевозки осуществляются со ст. Алань.

Основной железнодорожной станцией на ветке Нижнекамск – Никашновка служит станция Биклянь, на этой станции концентрируется вся работа по приему, отправлению и сортировке грузопотоков промузла и города.

Кроме того, на этой же ветке (Нижнекамск – Никашновка) расположен пост Соболеково, от которого на северо-запад отходит ветка на ст. Нижнекамск, а на юго-запад ветка на ст. Алань и пост Причальный.

Пассажирское железнодорожное сообщение в городе на сегодняшний день осуществляется одним маршрутом до станции Алнаши. Выполняются два рейса в 06.30 и 16.30 часов «рельсобусом» вместимостью 80 человек.

В городе расположена пассажирская железнодорожная станция, Нижнекамск, железнодорожный вокзал построен в 1984 году, сдан в эксплуатацию в 1988 году. На вокзале осуществляется реализация билетов в любом направлении по всей территории России. Железнодорожный вокзал совмещен с автовокзалом. Координацию действия служб и подразделений железной дороги в городе Нижнекамск осуществляет Камское представительство Куйбышевской железной дороги в Республике Татарстан.

Движение пассажирских поездов дальнего следования от станции Нижнекамск было приостановлено в 1997 году по распоряжению Ульяновского отделения Куйбышевской железной дороги.

В 35 км от города Нижнекамск расположена станция «Круглое поле» Куйбышевской железной дороги (линия Агрыз – Акбаш), железнодорожная линия

«Агрыз – Акбаш» обеспечивает выход городу на магистрали «Киров – Пермь» и «Москва – Казань – Екатеринбург». Станция «Круглое поле», осуществляющая грузовые операции, состоит из 5 приемоотправочных путей и 2 сортировочных путей.

Железнодорожный транспорт занимает второе место по грузоперевозкам, по прогнозам в последующих годах существует тенденция к стабилизации этого показателя.

При анализе существующего положения железнодорожного транспорта были выявлены следующие недостатки:

– обеспечение перевозок грузов по железнодорожным путям линии Агрыз - Круглое Поле - Акбаш для тяготеющих к ней крупных промышленных предприятий – ОАО «НКНХ», ОАО «Татнефть», химзаводов, в настоящее время существенно затруднено из-за недостаточного путевого развития и технического оснащения расположенных в этом полигоне основных станций.

– в соответствии с графиком движения поездов в настоящее время на ж.д. линии Агрыз-Акбаш обращаются 12-20 пар грузовых поездов в сутки. Наиболее загруженными являются перегоны на подходах к станции Круглое поле.

– пропуск возрастающего вагонопотока, помимо станций, сдерживается наличием однопутных перегонов большой протяженности, в связи с этим пропускная способность ряда перегонов ограничена, а уровень заполнения мощности приближается к критическому.

Мероприятия по развитию железнодорожного транспорта

1. Развитие и модернизация (реконструкция, капитальный ремонт, удлинение приемоотправочных путей, строительство дополнительных объектов) сортировочных станций Круглое Поле и Биклянь.

2. Строительство железнодорожных линий Чистополь-Нижнекамск.

3. Строительство железнодорожной ветки Камские поляны - Заинск - Нижнекамск, протяженностью 32 км, на период 2016-2030 г.

4. С целью обеспечения безопасности движения транспорта на пересечениях железнодорожной линии с автомобильными дорогами предлагается строительство развязок в разных уровнях.

1.2. АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ И ДОРОГИ

Существующее положение

В настоящее время к городу Нижнекамск подходит развитая сеть автомобильных дорог.

Основными автомобильными дорогами, обеспечивающими внешние транспортные связи города, являются:

1. Автодорога регионального значения «Набережные Челны – Заинск – Альметьевск» – Нижнекамск, II – технической категории, подходит к городу с юго-восточной стороны.

2. Автодорога регионального значения «Чистополь – Нижнекамск», III – технической категории, подходит к городу с юга-запада, обеспечивающая связь города Нижнекамск со столицей Республики Татарстан – г. Казань.

3. Автодорога «Нижнекамск – Красный ключ», IV – технической категории, подходит к городу с севера.

4. Автодорога «Нижнекамск – Прости», IV – технической категории, подходит к городу с северо-востока.

По внешним автомобильным дорогам проходит сеть автобусных маршрутов (междугородных и пригородных), связывающих город с Казанью, Набережными Челнами, Альметьевском, Елабугой, Бугульмой, Чистополем, Лениногорском, Заинском и другими городами Республики Татарстан и Российской Федерации.

Для обслуживания междугородных и пригородных перевозок пассажиров в городе имеется совмещенный железнодорожный – автобусный вокзал.

Внешние автобусные пассажирские перевозки в городе Нижнекамск осуществляет ОАО «Нижнекамское ПАТП-1». По данным ОАО «ПАТП-1», обслуживающего автобусные перевозки работа автопарка на междугородних и

пригородных маршрутах характеризуется следующими показателями (см. таблицу №1.2.1 и №1.2.2).

ОАО «Нижекамское ПАТП-1» осуществляет транспортное обслуживание населения города и района на междугородных и пригородных автобусных маршрутах. Автобусные пассажироперевозки, осуществляются по 33 междугородним маршрутам, из них 10 межобластных, 23 внутриреспубликанских.

На сегодняшний день почти все населенные пункты района охвачены автобусным движением. Кроме того, ежегодно с началом весенне-летнего сезона предприятие обслуживающее автобусные перевозки, возобновляет работу автобусов на оздоровительных маршрутах: Соль-Илецк, Заводоуковск, Геленджик, Сочи и Анапа. Среднесписочная численность работников на предприятии составляет 467 человек. Всего автобусный парк предприятия состоит из 171 автобусов.

В 2006 г. Нижекамским ПАТП-1 перевезено пассажиров – 6757,9 тыс. чел., в том числе на пригородных маршрутах – 752,2 тыс. чел., а на междугородних – 549,2 тыс. чел.

Таблица 1.2.1

Междугородные маршруты и их характеристика

№ п/п	Наименование маршрута	Протяженность маршрута, км	Количество рейсов
<i>Пригородные маршруты</i>			
1	Нижекамск – Очистные	12,3	10
2	Нижекамск – Ташлык	17,0	7
3	Нижекамск – Уська	29,5	6
4	Нижекамск – Красная Кадка (ч/з Сухарево)	45,8	5
5	Нижекамск – Нижняя Уратьма	45,0	2
6	Нижекамск – Трудовой	35,9	2
7	Нижекамск – Камские Поляны	47,5	11
8	Нижекамск – Красная Кадка (ч/з Уську)	35,2	6

9	Нижнекамск – Прости	19,4	2
Междугородные маршруты			
1	Нижнекамск – Актаныш	190	1
2	Нижнекамск – Агрыз	179,4	1
3	Нижнекамск – Базарные Матаки	200,3	1
4	Нижнекамск – Елабуга	68,6	1
5	Нижнекамск – Елантово	88	2
6	Нижнекамск – Муслюмово	171,1	1
7	Нижнекамск – Нурлат	227,4	1
8	Нижнекамск – Альметьевск	156,3	2
9	Нижнекамск– Старошешминск	60,9	2
10	Нижнекамск – Кулмакса	66,2	2
11	Нижнекамск – Благодатное	789,6	2
12	Нижнекамск – Набережные Челны	40,4	1
13	Нижнекамск – Казань	277,1	2
14	Нижнекамск – Аксубаево	171,2	1
15	Нижнекамск – Азнакаево	179,6	1
16	Нижнекамск – Бугульма	175	1
17	Нижнекамск – Заинск	65,3	1
18	Нижнекамск – Казань (ч/з Камские Поляны)	250	1
19	Нижнекамск – Лениногорск	166	1
20	Нижнекамск – Мамадыш	130	1
21	Нижнекамск – Чистополь	104,7	1
22	Нижнекамск – Агрыз	179,4	1
23	Нижнекамск – Черемшан	221,4	1
Межобластные маршруты			
1	Нижнекамск – Пермь	-	1
2	Нижнекамск – Ижевск	-	1
3	Нижнекамск – В. Поляны	-	1
4	Нижнекамск – Октябрьский	-	1
5	Нижнекамск – Уфа	-	1
6	Нижнекамск – Самара	-	1
7	Нижнекамск – Ульяновск	-	1
8	Нижнекамск – Москва	-	1
9	Нижнекамск – Киров	-	1
10	Нижнекамск – Бузулук	-	1

Существенной особенностью функционирования дорожной сети г. Нижнекамска является то, что в границах города проходят автомобильные

дороги регионального значения. Автодорога регионального значения «Чистополь – Нижнекамск», III –технической категории, подходит к городу с юга-запада, проходит по магистральной улице общегородского значения вдоль пос. Строителей, далее с южной части города по автодорогам промышленно-складских зон и выходит на юго-восток на автодорогу регионального значения «Набережные Челны – Заинск – Альметьевск» – Нижнекамск, II –технической категории. Функционирование данных автодорог в городе связано с определенными трудностями, в том числе – это наличие транзитных грузовых перевозок в составе транспортного потока, проходящего в пределах границы населенного пункта. А это в свою очередь означает, что функционирование данной магистрали негативно влияет на экологическую ситуацию в городе, поскольку основную долю в загрязнении атмосферного воздуха дает грузовой автотранспорт, доля которого в транспортном потоке велика. Кроме того грузовой автотранспорт вносит существенный вклад в разрушение дорожной сети города. Прохождение вышеперечисленных автомобильных дорог в границах города, к тому же, способствует снижению уровня безопасности и повышению вероятности ДТП.

Основные проблемы функционирования внешней автодорожной сети города Нижнекамск:

- Пропуск транзитного движения автотранспорта через улично-дорожную сеть города.

Предложения по развитию и совершенствованию дорожно-транспортной сети внешних автомобильных дорог

В соответствии со Схемой территориального планирования Республики Татарстан и Республиканскими целевыми программами по развитию автомобильных дорог на внешних подъездах к г. Нижнекамск, на расчетный срок реализации генерального плана и на перспективу, будут осуществляться работы по строительству и реконструкции автодорог с постепенным доведением их до норм I и I-а технической категории

Согласно нормам (СНиП 2.05.02-85* «Автомобильные дороги») нежелательно прохождение дороги I-й технической категории в городской черте.

На расчетный срок реализации Генерального плана предлагается строительство обьездной автомобильной дороги, предусматривающей проезд грузового и пассажирского автомобильного транспорта дальних направлений не заезжая в промышленную зону города, проходящей южнее промышленных площадок с выходом на внешнюю автомобильную дорогу регионального значения в направлении г. Набережные Челны, которая разгрузит транзитный поток автотранспорта в сторону г. Набережные Челны.

По протяженности данный участок будет сопоставим с ныне существующим, проходящим по территории города, в то же время у него будет ряд существенных преимуществ. Это в первую очередь: снижение негативного воздействия на состояние окружающей среды и улично-дорожной сети г. Нижнекамска, в то же время сократится время необходимое для преодоления данного участка из-за повышения скорости движения, в силу улучшения технических характеристик дороги и отсутствия необходимости простаивать на светофорах для транзитного потока.

***Мероприятия по развитию внешней сети автомобильных дорог и транспорта на расчетный срок реализации Генерального плана
(на период с 2007 – 2025 г.)***

- строительство обьездной автомобильной дороги, проходящей южнее промышленных площадок с выходом на внешнюю автомобильную дорогу регионального значения в направлении г. Набережные Челны, протяженностью 21,6 км.

- строительство отрезков обьездной автодороги, начинающейся от проектируемого въезда в город с юго-западного направления до существующей дороги (по дамбе) в районе населенного пункта Ильинка, и далее от населенного пункта Дмитриевка через поселок Красный ключ до пересечения с продолжением ул. Лесной в зону отдыха, далее в юго-западном направлении в обход города до пересечения с продолжением ул. Южная в коммунально-складской зоне, выходящей, в свою очередь, на существующую обьездную автодорогу.

- развитие сети местных автодорог на внешние направления: в загородную зону массового отдыха, формируемую на берегу реки Кама в продолжение ул. Лесной, к коллективным садам, к санаториям, к базам отдыха и летним оздоровительным лагерям.
- строительство сервисных центров обслуживания автотранспорта и автозаправочных станций на въездах в город с внешних направлений, в узлах пересечения автомобильных дорог регионального значения с магистралями общегородского значения.

1.3. ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

Существующее положение

Помимо железнодорожного и автомобильного транспорта важную роль играет речной транспорт.

Нижнекамск расположен на левом берегу крупной воднотранспортной магистрали – река Кама, по которой осуществляется связь с городами: Казань, Волгоград, Ростов на Дону, Астрахань, Нижний Новгород, Ярославль, Москва, Уфа, Пермь, Чистополь и другими городами и промышленными центрами, расположенными на Волге и на водных путях, имеющих связь с р. Кама и р. Волга. Благодаря рекам Волга и Кама обеспечивается связь между районами Урала, Сибири, районами юга, Поволжья и Северного Кавказа, а также с международной сетью водных путей.

Грузопассажирские причалы предназначены для обеспечения перевозок грузов водным транспортом для города и пассажирских перевозок.

Нижнекамский пассажирский комплекс располагается в н.п. Красный Ключ, пассажирский причал расположен на левом берегу реки Кама, на 1622,5 км, длина причала 372 метра, охранная зона по 100 м. ниже и выше причала. Пассажирский причал «Красный Ключ» предназначен для обслуживания скоростных, транзитных и местных пассажирских линии.

Грузовой порт Нижнекамской базы стройиндустрии размещается в 6 км от впадения протоки Старая Кама в р. Каму, в районе н.п. Н.Афанасово. В

Нижнекамске имеются искусственные и естественные причалы, расположенные в Афанасовской и Соболековской воложках и являются причалами клиентуры. Естественные причалы имеют: Нижнекамское ДУ, ОАО «Нижнекамск-ресурсы», ОАО «Железобетон», АО «Химокам», Сельхозхимия, ГУП «КЭСП». Искусственные причалы: АО «Транскама», ГУП «КЭСП», АО «Химокам», ООО трест «ТСНХРС».

В настоящее время, перевозки пассажиров речным транспортом по регулярным линиям не осуществляются, в течение навигационного периода производятся остановки туристических теплоходов на городском речном порту «Красный Ключ» (продолжительность навигации на р. Каме 180-190 дней с начала мая до второй половины ноября месяца). Здание речного порта находится на реконструкции. На текущий период разработки Генерального плана города, грузовые речные перевозки осуществляются через портовые терминалы на территории: ООО «Нижнекамская нефтебаза» и в пгт. «Камские Поляны». После реконструкции речного порта в н.п. Красный Ключ, пассажирские причалы будут обслуживать транзитные линии и линии местных сообщений.

Предложения по развитию и совершенствованию водного транспорта в г. Нижнекамске

Расположение города Нижнекамск на берегу реки – создает благоприятные возможности для осуществления грузовых и пассажирских перевозок, обуславливая необходимость устойчивого функционирования и развития водного транспорта.

Использование речного транспорта на перевозках грузов позволит снизить транспортные затраты, сократить удельные расходы топлива в два раза по сравнению с железнодорожным транспортом и в 20 - 25 раз – с автомобильным. Водный транспорт значительно экологичнее железнодорожного и автомобильного транспорта, водные пути менее уязвимы в форс-мажорных ситуациях (землетрясения, пожары и т.д.).

Выгодное положение города в системе транспортных связей создает благоприятные условия для развития водного транспорта. В целях оптимизации

работы речного транспорта предусмотрены следующие *мероприятия на расчетный срок реализации Генерального плана до 2025 г.:*

- реконструкция стационарного пассажирского причала г. Нижнекамска в н.п. Красный Ключ (на период 2010-2015 г.);
- ремонт здания речного порта в н.п. Красный Ключ (на период 2010-2015 г.).

1.4. ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

Существующее положение

В настоящее время воздушные связи г. Нижнекамска осуществляются через международный аэропорт «Бегишево», который расположен в 24 км к юго-западу от города.

Международный аэропорт «Бегишево» располагает:

- двумя взлетно - посадочными полосами: ИВПП размером 2506 х 42 м, класса В (покрытие – цементобетонное) с магнитными курсами взлета и посадки - 216° и 36°; ГВПП размером 2506 х 42 м (запасная грунтовая), с магнитными курсами взлета и посадки - 216° и 36°.
- тремя рулежными дорожками, аэровокзалом пропускной способностью 400 чел./час, международным сектором на 100 пассажиров в час, гостиницей на 230 мест, в состав аэропорта входят также грузовой склад ёмкостью 170 тонн, склад ГСМ с резервуарным парком свыше 10000 куб.м., цех бортового питания и авиационно-технической базой (АТБ).

Аэропорт предназначен для осуществления грузопассажирских перевозок согласно допуска аэродрома к ВС: Ту-154,-134, Як-42,-40, Ан-24,-12, Ил-76,-18 и других, Боинг 737, Airbus A320, CRJ-200, а так же ВС классом ниже, вертолетов всех типов.

В международном аэропорту «Бегишево» находятся три предприятия (организации), которые выполняют работы по обеспечению полетов:

- АМСГ;
- НЧФ ФГУП «Татаэронавигация»;
- Нижнекамский филиал ОАО «Авиакомпания Татарстан».

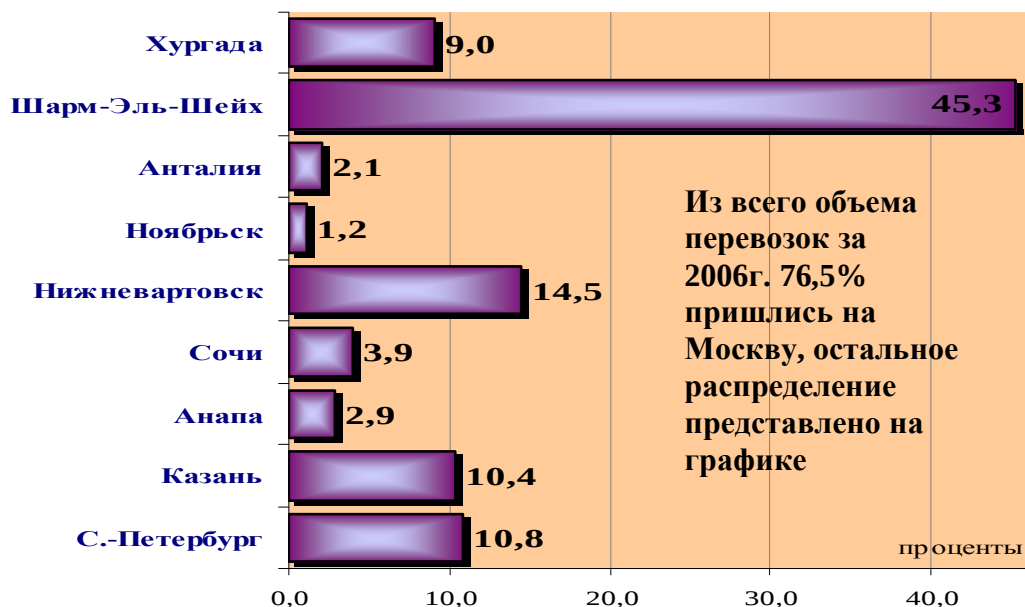
Аэропорт обеспечивает воздушную связь в 57 направлениях, в том числе с городами: Москва (аэропорт Домодедово), Санкт-Петербург, Екатеринбург, Нижний Новгород, Самара, Пермь, Челябинск, Казань, Уфа, Нижневартовск, Худжанд и др. Парк авиатранспорта представлен самолетами ТУ-134, АН-24, АН-12, АН-2, ЯК-42, ЯК-40. В течение года, по основным маршрутам совершается 1040 рейсов, из них на самолетах марки АН-24 – 338 рейсов, на самолетах марки ТУ-134 – 702 рейса.

Таблица 1.4.1

Показатели работы международного аэропорта «Бегишево»

Показатели		Ед. изм.	2006 год
Отправлено	пассажиров	тыс.чел.	56,4
	в т.ч.МВЛ	тыс.чел.	7,5
	грузов	тонн	166,0
	в т.ч.МВЛ	тонн	0,0
Прибыло	пассажиров	тыс.чел.	56,9
	в т.ч.МВЛ	тыс.чел.	6,6
	грузов	тонн	187,0
	в т.ч.МВЛ	тонн	0,0
Физические самолетовылеты		физ.ед.	1941,0
в т.ч.МВЛ		физ.ед.	165,0

Объемы перевозок по основным направлениям
по аэропорту «Бегишево» за 2006г.



Аэропорт связан с городом автобусным сообщением по автомобильной дороге Нижнекамск – Набережные Челны.

В соответствии с ТЭО развития аэропорта «Бегишево», он предназначен для обслуживания всего Набережночелнинского промышленного района. Зона, тяготеющая к аэропорту включает Тукаевский, Нижнекамский, Заинский, Актанышский, Муслимовский, Сармановский, Мензелинский районы Республики Татарстан, города Набережные Челны, Нижнекамск, Заинск, Елабуга.

Ориентировочно объем пассажироперевозок аэропорта, расчет которого осуществлялся с учетом численности населения района тяготения, составит:

- на первую очередь реализации генерального плана (до 2015 г.) – 207,5 тыс. пассажиров;
- на расчетный срок реализации генерального плана (до 2025 г.) – 523,4 тыс. пассажиров.

В соответствии с утвержденной Федеральной службой воздушного транспорта Программой «Развитие аэропортов России до 2000 года и на перспективу до 2010 года», необходимо выполнить реконструкцию аэропорта «Бегишево» (обновление объектов наземной авиатранспортной инфраструктуры и оснащение оборудованием авиационной безопасности). Аэропорту требуется реконструкция аэровокзала «Бегишево», взлетно-посадочной полосы,

пассажирского перрона, рулежных дорожек, установка нового светосигнального оборудования, а также замена радионавигационного оборудования.

2. УЛИЧНО-ДОРОЖНАЯ СЕТЬ И ГОРОДСКОЙ ТРАНСПОРТ

2.1. УЛИЧНО-ДОРОЖНАЯ СЕТЬ

Существующее положение

Общая протяженность улично-дорожной сети с асфальтобетонным покрытием г. Нижнекамска, составляет около 112,21 км, в том числе:

- магистральных улиц и дорог – 86,77 км;
- улиц и дорог местного значения – 25,44 км.

На сегодняшний день в городе в основном сложилась прямоугольная сетка улиц. По своему назначению и транспортным нагрузкам, наиболее важными существующими транспортными магистралями города являются:

- пр. Строителей, пр. Химиков, пр. Мира, пр. Мурадяна, ул. Вокзальная, пр. Вахитова, ул. Южная, ул. Корабельная, ул. Лесная, ул. Юности.

Указанные магистральные улицы, выполняют функции внутригородского распределения потоков массового пассажирского и грузового автотранспорта, обслуживание прилегающих районов и доставку трудящихся к местам приложения труда - трудовой деятельности.

Таблица 2.1.1

Характеристика существующей магистральной улично-дорожной сети

<i>№ п/п.</i>	<i>Название улиц и дорог</i>	<i>Протяжен- ность, км.</i>	<i>Примечание</i>
МАГИСТРАЛЬНЫЕ УЛИЦЫ ОБЩЕГОРОДСКОГО ЗНАЧЕНИЯ С РЕГУЛИРУЕМЫМ ДВИЖЕНИЕМ			
1	пр. Мира	2,11	от пр. Строителей до пр. Вахитова
2	пр. Мурадяна	1,5	от пр. Вахитова до ул. Лесная

3	пр. Химиков	6,27	от ул. Южная до ул. Лесная
4	ул. Вокзальная	2,11	от ул. Южная до пр. Строителей
5	ул. Южная	0,6	от пр. Химиков до ул. Вокзальная
6	ул. Корабельная	1,0	от пр. Химиков до ул. Вокзальная
7	пр. Строителей	2,79	от пр. Мира до ул. Вокзальная
8	пр. Вахитова	2,54	от пр. Мира до ул. Спортивная
9	ул. Лесная	1,82	от пр. Мурадыяна до пр. Химиков
10	Выход на внешнюю автомобильную дорогу	6,34	от пересечения ул. Вокзальная с пр. Строителей до границы города в районе пос. Стротелей
Всего улиц общегородского значения:		27,08 км	
МАГИСТРАЛЬНЫЕ УЛИЦЫ РАЙОННОГО ЗНАЧЕНИЯ			
1	ул. Сююмбике	1,97	от пр. Мира до ул. Менделеева
2	ул. Бызова	1,0	от ул. Менделеева до ул. Лесная
3	пр. Шинников	3,0	от ул. Урманче до ул. Лесная
4	ул. Студенческая	2,0	от пр. Строителей до ул. Юности
5	ул. Юности	2,75	от ул. Студенческая до пр. Строителей
6	ул. Первопроходцев	2,91	пос. Строителей
7	ул. Ахтубинская	1,43	от ул. Спортивная до дороги в направлении промзоны
8	ул. Спортивная	2,32	от ул. Ахтубинская до пр. Вахитова

9	ул. Гагарина	2,27	от ул. Спортивная до ул. Лесная
10	ул. Урманче	0,53	от пр. Мира до пр. Химиков
11	ул. 50 лет Октября	1,34	от пр. Химиков до ул. Спортивная
12	ул. Менделеева	2,80	от ул. Сююмбике до ул. Гагарина
13	участок ул. Лесная	0,60	от пр. Химиков до ул. Гагарина
Всего улиц районного значения:		24,92 км	
Всего магистральных улиц:		52,0 км	

Город Нижнекамск, являясь молодым городом, лишен ряда проблем, присущих «старым» городам, планировочная структура которых не проектировалась специально с учетом транспортного фактора, когда строительство улично-дорожной сети планируется под рост автомобильного парка города, как результата ожидаемого существенного роста численности населения и, соответственно – интенсивности транспортного потока, а развивалась стихийно исходя из текущих потребностей развития населенного пункта.

В городе, в основном, не существует недостатка пропускной способности основных магистралей. Организация улично-дорожной сети при существующей планировочной структуре создает определенные удобства, в том числе возможности расширения проезжей части в перспективе, если возникнет необходимость.

Из соображений экономии финансовых ресурсов возможно обеспечение второстепенных улиц дорогами с облегченным покрытием. Строительство данной категории дорог является менее ресурсоемким, в то же время подобный тип дорог относится к классу дорог с твердым покрытием и обеспечивает существенно более высокое качество связи.

Общая протяженность улиц и дорог города Нижнекамск составляет – 112,21 км, протяженность магистральных улиц общегородского и районного значения – 52,14 км.

При анализе существующей улично-дорожной сети города были выявлены следующие недостатки:

- Пропуск транзитного движения автотранспорта через улично-дорожную сеть города;
- Отсутствие грузовых магистралей, проложенных в обход города;
- Недостаточное количество подземных и надземных пешеходных переходов (необходимых, в целях реализации безопасности дорожного движения);
- Отсутствие развязок в разных уровнях, на пересечениях основных городских магистралей при значительных интенсивностях движения транспорта;
- Недостаточное количество открытых автостоянок и гаражей в микрорайонах.

Предложения по развитию улично-дорожной сети

Данный раздел выполнен на основе анализа существующего состояния, принятых архитектурно-планировочных решений формирования застройки г. Нижнекамска и улично-дорожной сети города, принятого в предыдущем генплане 1969 г., с учетом нереализованных, но сохранивших свою актуальность предложений, а также с учетом отдельных проектных разработок, выполненных в предыдущие годы.

Формирование улично-дорожной сети Нижнекамска определяется, прежде всего, развитием сети внешних автодорог на подходе к городу и наличием крупного комплекса нефтеперерабатывающих и нефтехимических заводов (ОАО «Нижнекамскнефтехим», ОАО «Нижнекамскшина», ОАО «ТАИФ-НК» и др.) с необходимостью доставки к ним максимальной смены трудовых и градообразующих кадров.

Основными магистралями города являются магистральные улицы общегородского значения с регулируемым движением транспорта – пр. Химиков, пр. Мира, пр. Строителей и пр. Вахитова, которые проходят через весь город, и связывают общегородской центр (административный, торговый и культурный – городские центры), с жилыми районами города и промышленной зоной.

В настоящем Генеральном плане полностью учитывается существующая уличная сеть с некоторой корректировкой, связанной с архитектурно-планировочными решениями Генерального плана.

В Генеральном плане сохранена существующая жилая застройка с частично реконструируемыми микрорайонами, а также предложены площадки для нового жилищного строительства:

I-очередь (2007-2015 гг)

- «Общегородской центр» (в т.ч. мкр. 15, 22, 23, 24, 30), мкр. 29, 31, 33, 34, 44, 45;

Расчетный срок (2015-2025 гг)

- мкр. 33, 33А, 46-56, 57, 58, 59, 60, 61, 63.

В проектируемых жилых районах и микрорайонах предусмотрен полный набор объектов социально-культурного и бытового назначения.

Также необходимо отметить, что ландшафтные, сложившиеся градостроительные, технологические (функционирование и обслуживание промышленных зон) особенности существенно влияют и определяют формирование пространственно-транспортных связей между вышеперечисленными отдельными структурными элементами городской среды.

В Генеральном плане сохраняется существующая сетка улиц. В связи с намечаемым развитием города, уличная сеть на проектируемых территориях будет являться продолжением существующей улично-дорожной сети с некоторым изменением направления в зависимости от планировочных условий.

Проектирование генерального плана основывалось на создании единой системы улично-дорожной сети и транспорта. Система эта в свою очередь тесно увязана с планировочной структурой центральной части города и прилегающими

жилыми районами с целью обеспечения удобных и безопасных связей между всеми частями городской территории.

Надо отметить, что отдельно решался вопрос о максимально возможном выделении транспортных грузовых потоков. Особое внимание обращено на транзитные автотранспортные потоки, строительство объездной магистральной автомобильной дороги.

Согласно СНиП 2.07.01-89*, магистральные улицы общегородского значения осуществляют транспортные связи между жилыми образованиями, промышленными зонами, общественным центром с выходом на внешние автомобильные дороги.

Основными формирующими систему улично-дорожной сети города определены следующие магистрали общегородского значения:

а) в широтном направлении

- пр. Мира – ул. Мурадьяна;
- пр. Химиков;
- ул. Вокзальная;
- вновь проектируемая улица в продолжении ул. Спортивная до ул. Лесная, вдоль микр.10, 12, 13 и 14.
- магистраль, проходящая от трамвайного разворотного кольца в промышленной зоне (в районе пос. Строителей) до границы населенного пункта на юго-западе города.

б) в меридиональном направлении

- ул. Южная;
- ул. Корабельная;
- пр. Строителей;
- пр. Вахитова;
- ул. Лесная;
- магистраль в продолжении пр. Строителей до трамвайного разворотного кольца в сторону промышленной зоны.

Городские магистрали, описанные выше, дополняются сетью магистралей районного значения. Магистрали районного значения связывают территориально и функционально жилые районы между собой, с центром города, имеют выходы на городские магистрали и городские дороги. Трассировка районных магистралей способствует целесообразному членению селитебной территории на кварталы.

Районными магистралями являются: ул. Сююмбике, ул. Бызова, пр. Шинников (главная улица города), ул. Студенческая, ул. Юности, ул. Тукая, ул. Первопроходцев, ул. Ахтубинская, ул. Спортивная, ул. Лесная, ул. Гагарина, ул. Урманче, ул. 50 лет Октября, ул. Менделеева, улицы в новых жилых образованиях.

Магистральная сеть, городские и районные улицы служат необходимым каркасом для пропуска общественного пассажирского транспорта.

Параметры районных магистралей должны соответствовать СНиП 2.07.01-89*, т.е. необходима реконструкция данных магистралей на существующих участках. Элементы поперечных профилей вновь проектируемых и реконструируемых магистральных улиц также должны соответствовать нормативным параметрам.

Для увеличения пропускной способности магистралей на отдельных участках, прилегающих к жилой застройке, предусматривается строительство местных проездов.

В пределах реконструируемой территории, где устройство местных проездов не предусматривается возможным, обслуживание жилой застройки обеспечивается с прилегающих улиц.

В свою очередь сеть улиц местного значения (жилые улицы) обслуживает жилые микрорайоны с выходом на районные магистрали.

Проектируемая сеть дорог коммунально-складских и промышленных районов для пропуска грузового и легкового транспорта имеет выход на магистральные городские дороги.

Внутримикрорайонные проезды обеспечивают подъезды к отдельным зданиям и связаны, в основном, с жилыми улицами. Данная классификация предлагается к реализации к расчетному сроку (до 2025 г.) в соответствии с

этапами формирования жилых зон, центра, зон отдыха, упорядочивания промышленных территориальных зон.

Внутрихозяйственные дороги подлежат укреплению (щебень, гравий) и ремонту, особенно обслуживающие отдаленные объекты коммунального назначения (круглогодично).

В основу схемы магистральной сети города (Схема транспортной инфраструктуры) заложено условие максимального обеспечения безопасности движения транспорта при минимальных затратах времени на передвижение. С этой целью в Генеральном плане предусматривается организация движения транспорта по магистральным улицам общегородского значения с организацией пересечений в разных уровнях общегородских магистралей между собой, а пересечение районных магистралей с общегородскими, как правило, с помощью саморегулирующихся островков. Пересечения районных магистралей между собой решаются по типу простых перекрестков со светофорным регулированием.

Движение транспорта регулируется на перекрестках – пересечениях городских, районных магистралей, городских дорог. Движение транспорта проектируется с максимально возможным разделением потоков право- и левостороннего движения там, где это невозможно по градостроительным причинам, в местах (точках) пересечения транспортных потоков вводятся светофоры.

С целью обеспечения безопасности движения для пешеходов на расчетный срок реализации генерального плана (2025г.), предлагается организовать строительство сети подземных и надземных пешеходных переходов через магистральные улицы с интенсивным движением транспорта по направлениям основных пешеходных путей.

По всем улицам предусматривается обязательное строительство тротуаров, у объектов соцкультбыта – пешеходных зон (площадок). На последующих стадиях проектирования, следует обратить внимание на обеспечение возможности движения по тротуарам и переходам инвалидов колясок, у объектов обслуживания предусматривать ограниченные уклоны – п. 6.24 СНиП 2-07-01-89*.

Одной из приоритетных задач дальнейшего развития города является обеспечение соответствующего уровня развития дорожной сети растущим потребностям экономики и населения города. Для этого, необходимо определение минимально гарантированного уровня вложений в дорожную отрасль, при котором не происходила бы деградация автодорожной сети, в противном случае ухудшение качества автодорог будет приносить все больший ущерб экономике и социальной сфере города с каждым годом, и дороги станут «тормозом» на пути развития города.

Предложения по развитию улично-дорожной сети на первую очередь реализации Генерального плана (на период с 2007 – 2015 г.)

Сложившаяся магистральная и местная сеть улиц и дорог сохраняется, реконструируется, развивается, в районах нового жилищного строительства предлагается строительство новых улиц и дорог.

Ключевым моментом является строительство отрезка продольной общегородской магистральной улицы регулируемого движения в продолжение пр. Мира до примыкания к внешней автомобильной дороги регионального значения в районе н.п. Н. Афанасово. А также строительство пригородных объездных автомобильных дорог в обход селитебной застройки, которые обеспечат дополнительную связь между жилыми районами города и внешними выходами автодорог, разгрузят улично-дорожную сеть города от транзитных грузовых перевозок в составе транспортного потока.

На первую очередь реализации Генерального плана, новые магистральные улицы общегородского и районного значения формируются в районе площадок нового жилищного строительства: Общегородской центр (мкр. 15, 22, 23, 24, 30); мкр. 29; мкр. 31, 33, 34; мкр. 44, 45. Общая протяженность новых магистральных улиц, на первую очередь (2015 г.), составляет – 6,3 км.

Движение транспорта в центральной части города, как и в настоящее время, будет регулироваться светофорами на пересечении городских и районных магистралей. На наиболее сложных перекрестках, примыканиях необходимо вводить островки безопасности.

По городским и районным магистралям предлагается организовать движение городского пассажирского транспорта (автобус и трамвай).

Расстояния между остановочными пунктами автобусов и трамваев на линиях общественного пассажирского транспорта необходимо принимать от 400 до 600 м. Все остановки обустраиваются павильонами, также павильоны необходимы на конечных остановках и площадках «отстоя» общественного транспорта.

Предложения по развитию улично-дорожной сети на расчетный срок реализации Генерального плана (на период с 2015 – 2025 г.)

В целях увеличения пропускной способности улиц на расчетный срок, по направлениям с интенсивным движением, необходимо сократить количество пересечений городских магистралей, посредством введения многоуровневых транспортных развязок.

Пересечения пр. Мира – пр. Строителей, пр. Мира – пр. Вахитова, пр. Химиков – пр. Вахитова, пр. Вахитова – ул. Спортивная, пр. Химиков – пр. Строителей, пр. Химиков – ул. Корабельная, пр. Химиков – ул. Южная, пр. Мира – продолжение ул. Студенческая, ул. Южная – ул. Вокзальная, ул. Вокзальная – ул. Корабельная, должны быть организованы в разных уровнях - на расчетный срок реализации Генерального плана, а также развязка в разных уровнях предлагается на пересечение магистралей общегородского значения в районе пос. Строителей.

Пересечения в разных уровнях выполняются с учетом существующей застройки с возможностью правосторонних съездов, при невозможности осуществить строительство отдельно выделенных левосторонних съездов, применяется светофорное регулирование или отнесенные левые повороты.

Также в расчетный срок реализации генерального плана, для пропуска грузового движения с внешних автодорог со стороны г. Казань и Чистополь в сторону г. Набережные Челны, предлагается строительство объездной

автомобильной дороги, проходящей вне жилой застройки, вдоль промышленной зоны с южной и юго-восточной стороны города.

Таблица 2.1.2

Мероприятия по развитию улично-дорожной сети и искусственных транспортных сооружений на период с 2007 - 2015 г.

Перечень		Мероприятия
<i>Магистральные улицы общегородского значения с регулируемым движением</i>		
1.	новая магистраль в продолжение пр. Мира, проходящая вдоль мкр. 34,45,44 от пр. Строителей до ул. Юности – 2,0 км	строительство
2.	участок новой магистрали в продолжение пр. Строителей, проходящая вдоль мкр. 31 от пр. Мира до ул. Сююмбике – 0,54 км	строительство
<i>Всего строительство магистральных улиц общегородского значения – 2,54 км</i>		
<i>Магистральные улицы районного значения</i>		
1.	участок новой магистрали в продолжение ул. Менделеева, проходящая по мкр. 29 и вдоль мкр. 29а, от развязки на пересечение ул. Менделеева – ул. Сююмбике до проектной улицы в продолжении ул. Урманче – 1,55 км	строительство
2.	участок новой магистрали в продолжение ул. Сююмбике, вдоль мкр. 31, от ул. Урманче до пр. Строителей – 0,61 км	строительство
3.	участок новой магистрали вдоль мкр. 44,45 от ул. Студенческая до пр. Мира – 0,52 км	строительство
4.	участок новой магистрали в продолжение ул. Корабельная, вдоль мкр. 34,45 от ул. Студенческая до пр. Мира – 0,53 км	строительство
5.	участок новой магистрали в продолжение ул. Юности, вдоль мкр. 33,34 от ул. Студенческая до пр. Мира – 0,53 км	строительство
<i>Всего строительство магистральных улиц районного значения – 3,74 км</i>		
<i>Всего строительство магистральных улиц общегородского и районного значения – 6,3 км</i>		

Искусственные транспортные сооружения:		
<i>Организация транспортных развязок в разных уровнях</i>		
1.	на пересечение пр. Мира – ул. Южная	строительство
2.	на пересечение пр. Мира – пр. Строителей	строительство

Таблица 2.1.3

Мероприятия по развитию улично-дорожной сети и искусственных транспортных сооружений на период с 2015 - 2025 г.

Перечень		Мероприятия
Общегородские улицы и дороги, предлагаемые к строительству и реконструкции:		
<i>Магистральные улицы общегородского значения с регулируемым движением</i>		
1.	участок новой магистрали в продолжении пр. Мира, от ул. Юности до железнодорожного переезда в районе н.п. Н. Афанасово – 6,0 км	строительство
2.	новая магистраль, проходящая по мкр. 63, 54,56, 53,55, 33, 33А, 35А (в продолжении ул. Южная на северо-запад) – 2,68 км	строительство
3.	новая магистраль в продолжении ул. Южная от проектируемой развязки в разных уровнях на пересечении ул. Вокзальная – ул. Южная до развязки в разных уровнях в районе пос. Строителей – 2,72 км	строительство
4.	участок новой магистрали в продолжении пр. Строителей, вдоль мкр. 46,48,60 – 0,82 км	строительство
5.	новая магистраль в продолжении ул. Лесная, вдоль мкр. 12,13,14,10 от пр. Химиков до проектируемой развязки в разных уровнях на пересечении пр. Вахитова – ул. Спортивная – 2,60 км	строительство
<i>Всего строительство магистральных улиц общегородского значения – 14,8 км</i>		
<i>Магистральные улицы районного значения</i>		
6.	участок новой магистрали в продолжение ул. Урманче вдоль мкр. 29А и 29 – 0,85 км	строительство
7.	участок новой магистрали проходящей вдоль мкр. 60, 61, 62, 63 – 4,40 км	строительство
8.	участок новой магистрали проходящей вдоль мкр. 48, 50, 52, 54, 56 – 3,27 км	строительство

9.	участок новой магистрали в продолжение ул. Сююмбике, проходящей вдоль мкр. 47, 49, 51, 53, 55 – 3,26 км	строительство
10.	участок новой магистрали в продолжение ул. 30 лет Победы, проходящей вдоль мкр. 47,48 – 0,87 км	строительство
11.	участок новой магистрали в продолжение ул. Корабельная, проходящей вдоль мкр. 49, 50 – 1,2 км	строительство
12.	участок новой магистрали в продолжение ул. Юности, проходящей вдоль мкр. 51, 52, 62 – 1,35 км	строительство
13.	участок новой магистрали на юго-западе города вдоль мкр. 55, 56 – 1,66 км	строительство
14.	участок новой магистрали в продолжение ул. Студенческая, проходящей вдоль мкр. 33, 33А – 1,60 км	строительство
15.	участок магистрали в продолжение ул. Менделеева, проходящей вдоль мкр. 10, 14 – 0,54 км	перевод улицы местного значения в категорию улицы районного значения с последующей реконструкцией
16.	участок ул. 30 лет Победы, от ул. Студенческая до пр. Химиков – 0,48 км	перевод улицы местного значения в категорию улицы районного значения с последующей реконструкцией
<i>Всего строительство магистральных улиц районного значения – 18,5 км</i>		
<i>Всего строительство магистральных улиц общегородского и районного значения – 33,3 км</i>		
Искусственные транспортные сооружения:		
Организация транспортных развязок в разных уровнях		
1.	на пересечение пр. Мира – пр. Вахитова	строительство
2.	на пересечение пр. Химиков – пр. Вахитова	строительство
3.	на пересечение пр. Вахитова – ул. Спортивная	строительство
4.	на пересечение пр. Химиков – пр. Строителей	строительство
5.	на пересечение пр. Химиков – ул. Корабельная	строительство
6.	на пересечение пр. Химиков – ул. Южная	строительство
7.	на пересечение пр. Мира – продолжение ул. Студенческая	строительство

8.	на пересечение ул. Южная – ул. Вокзальная	строительство
9.	на пересечение ул. Вокзальная – ул. Корабельная	строительство
10.	на пересечение магистралей общегородского значения в пос. Строителей.	строительство

2.2. ГОРОДСКОЙ ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ

Существующее положение

Городской пассажирский транспорт (ГПТ) представлен тремя видами: трамваем, автобусом и таксомоторами.

Население города обслуживается внутригородскими, пригородными, вахтовыми видами автобусных перевозок и трамваем.

Транспортное обслуживание г. Нижнекамска осуществляют 4 крупных пассажирских предприятия: ОАО «Нижнекамское ПАТП», ОАО «Нижнекамское ПАТП-1», ГУП «Горэлектротранспорт», ООО ПАП «Транспорт – экспресс» и частные предприниматели.

Городские автобусные маршруты в городе обслуживает ОАО «Нижнекамское ПАТП». Предприятие располагает автобусным парком в количестве 202 ед. и обслуживает 14 общегородских, 4 специальных и 10 сезонных маршрутов в зоны отдыха. Ежедневно на городских маршрутах работают 60 автобусов большой вместимости, 30 автобусов марки «ПАЗ» и 23 микроавтобуса марки «Газель». На предприятии работают около 800 человек.

ОАО «Нижнекамское ПАТП-1» осуществляет транспортное обслуживание населения города и района на междугородных и пригородных автобусных маршрутах. Предприятие обслуживает 14 пригородных, 5 специальных маршрутов в промышленную зону и 5 сезонных маршрута в сады-огороды. Всего автобусный парк предприятия состоит из 171 автобусов.

ГУП «Горэлектротранспорт» осуществляет перевозки по городу и в промышленную зону, на 8 трамвайных маршрутах, используя на них 53 ед. трамваев. На балансе предприятия находится 76 вагонов трамвая. Интервал

движения трамваев составляет 3–4 минуты, коэффициент технической готовности – 98%. Среднесписочная численность работников на предприятии составляет 680 человек.

ООО ПАП «Транспорт – экспресс» является единственной транспортной организацией, специализация которой перевозка работников в промышленную зону. Предприятие имеет свою обособленную производственную базу, на его балансе находится 139 единиц автобусов. Среднесписочная численность работников составляет 321 человек. Предприятием организована перевозка по маршруту «Нижнекамск – Казань» и попутная перевозка горожан в утренние «часы-пик» по ул. Сююмбике, проспектам Мира и Строителей.

Роль отдельных видов ГПТ в перевозках пассажиров отражается показателями, приведенными в таблице 2.2.1.

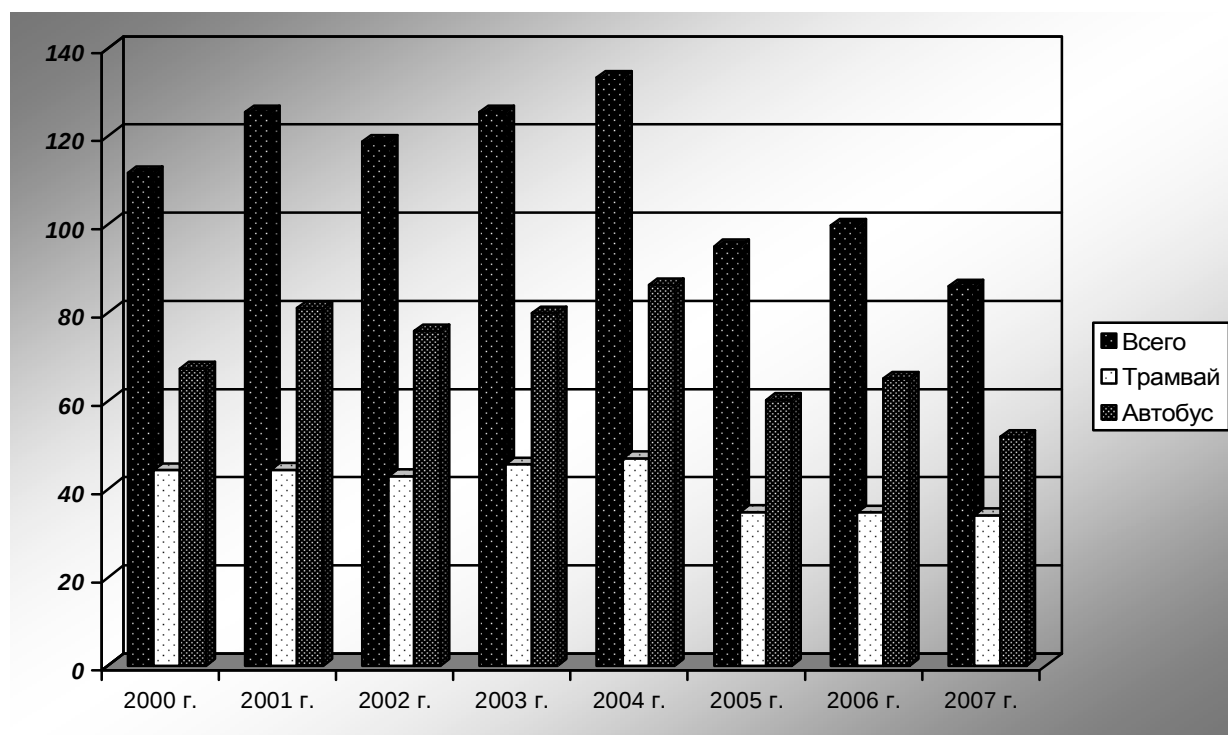
Таблица 2.2.1

**Динамика развития пассажирских перевозок различными
видами ГПТ общего пользования за 2006 г. (на начало 2007 г.)***

Наименование показателей	2000 г.	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Число переве- зенных пассажиров, млн. чел. (%) всего в том числе:	111,6 (100,0%)	125,4 (100,0%)	118,7 (100,0%)	125,4 (100,0%)	133,2 (100,0%)	95,0 (100,0%)	99,7 (100,0%)	85,9 (100,0%)
трамваем	44,3 (40)	44,4 (35)	42,9 (36)	45,6 (36)	47,0 (35)	34,8 (37)	34,7 (35)	34,1 (40)
автобусом	67,3 (60)	81,0 (65)	75,8 (64)	79,8 (64)	86,2 (65)	60,2 (63)	65,0 (65)	51,8 (60)

* – по данным территориального органа Федеральной службы государственной статистики Республики Татарстан

Анализ развития пассажирских перевозок показывает, что объем перевезенных пассажиров неуклонно снижается. Правда, следует оговориться, что абсолютные показатели по прошедшим годам не совсем сопоставимы, так как неоднократно менялись правила учета перевезенных пассажиров (количество поездок по долгосрочным проездным билетам, игнорирование или включение льготников и пр.). Но общие тенденции вполне достоверны.



С 2000 г. по 2001 г, общий годовой объем перевозок увеличился с 111,6 до 125,4 млн. пассажиров или в 1,1 раза. В разрезе отдельных видов транспорта, объем перевозок за этот период, возрос автобусом – в 1,2 раза, трамвай – остался на одном уровне.

С 2001 г. по 2002 г, общий годовой объем перевозок уменьшился с 125,4 до 118,7 млн. пассажиров или в 1,05 раза. В разрезе отдельных видов транспорта, объем перевозок за этот период, уменьшился трамваем – в 1,03 раза, автобусом – в 1,06 раза.

С 2002 г. по 2004 г, общий годовой объем перевозок увеличился с 118,7 до 133,2 млн. пассажиров или в 1,12 раза. В разрезе отдельных видов транспорта, объем перевозок за этот период, возрос трамваем – в 1,09 раз, автобусом – в 1,14 раза.

С 2004 г. по 2005 г, общий годовой объем перевозок уменьшился с 133,2 до 95,0 млн. пассажиров или в 1,4 раза. В разрезе отдельных видов транспорта, объем перевозок за этот период, уменьшился трамваем – в 1,35 раз, автобусом – в 1,43 раза.

С 2005 г. по 2006 г, общий годовой объем перевозок увеличился с 95,0 до 99,7 млн. пассажиров или в 1,04 раза. В разрезе отдельных видов транспорта, объем перевозок за этот период, уменьшился трамваем – в 1,01 раз, увеличился автобусом – в 1,07 раза.

С 2006 г. по 2007 г, общий годовой объем перевозок уменьшился с 99,7 до 85,9 млн. пассажиров или в 1,16 раза. В разрезе отдельных видов транспорта, объем перевозок за этот период, уменьшился трамваем – в 1,01 раз, автобусом – в 1,25 раза.

Помимо маршрутизированного транспорта и таксомоторов, в связи с ростом парка легковых автомобилей, последние играют все более значимую роль в освоении пассажирских перевозок. Но учета этой категории поездок в городе не проводилось. Если принять: количество легковых автомобилей в городе на конец 2007 г. (табл. 2.2.5) – 56,7 тыс., доля использования парка этих автомобилей – 0,6; средняя подвижность легкового авто в сутки, поездок – 2,7; средний коэффициент наполнения автомобиля, чел. – 1,2; то объем перевозок легковым автотранспортом на 2007 г. ориентировочно составит – 40,2 млн. пассажиров в год.

Таким образом, общий годовой объем перевозок всеми видами городского пассажирского транспорта в настоящее время оценивается в 126,1 млн. пассажиров. Соответственно, перераспределяется и удельный вес каждого вида транспорта в реализации перевозок (табл. 2.2.2). Общественным транспортом осваивается 68 % объема перевозок при относительно равномерном участии его отдельных видов – 27 и 41 %. Остальной объем падает на индивидуальный легковой транспорт – 32 %.

Таблица 2.2.2

**Годовой объем перевозок всеми видами ГПТ по состоянию
на конец 2007 г.**

Вид транспорта	Объем перевозок	
	абс., млн. пассажиров	%
Трамвай	34,1	27
Автобус – всего*	51,8	41
Итого – общественный транспорт	85,9	68
Легковой транспорт	40,2	32
Всего	126,1	100

* – по данным территориального органа Федеральной службы государственной статистики Республики Татарстан

Основные технико-эксплуатационные показатели работы ГПТ общего пользования даются в таблице 2.2.3

Таблица 2.2.3

**Основные планировочные и эксплуатационные показатели работы ГПТ
общего пользования на 2006 г.**

Наименование показателей	Трамвай	Автобус	Всего
Количество маршрутов, ед.	8	27	35
Протяженность путей и маршрутов, км	-	-	390

Инвентарное количество подвижного состава, ед.	76	341	417
Коэффициент использования парка, %	0,69	0,82	-
Коэффициент вместимости	1,03	0,64	-
Коэффициент пробега	0,99	0,92	-
Эксплуатационная скорость, км/час	19	22	-

Хранение и техническое обслуживание муниципального и автобусного транспорта осуществляется в нескольких предприятиях (табл. 2.2.4).

Таблица 2.2.4

Депо и автопредприятия хранения и обслуживания ГПТ

Наименование	ГУП «Горэлектротранспорт»	ОАО «Нижекамское ПАТП»	ОАО «Нижекамское ПАТП-1»	ООО ПАП «Транспорт – экспресс»
	Трамвайное ДЕПО	Автобусные гаражи		
Место расположения	ул. Вокзальная, 9	-	-	БСИ-2

Основными недостатками в работе трамвайного транспорта в городе являются:

- недостаточное развитие трамвайной сети в новой части города;
- недостаточное развитие трамвайной сети на участке, между городом и промышленной-складской зоной.

Городской легковой и грузовой транспорт, места их постоянного хранения и объекты обслуживания

Автомобильный парк г. Нижнекамска насчитывает более 2,7 тыс. грузовых автомобилей и 56,7 тыс. легковых автомашин.

Таблица 2.2.5

Динамика развития городского легкового и грузового автотранспорта

Наименование показателей	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Население, тыс. чел.	223,7	225,1	226,1	224,8	225,8	226,6	227,0	226,9	226,6	226,4
Легковые автомобили – всего, тыс. единиц (ед. на 1000 жит.)	37,7 (168)	39,2 (174)	41,8 (185)	46,6 (207)	48,2 (213)	49,1 (217)	49,2 (217)	49,3 (217)	52,5 (232)	56,7 (250)
Грузовые автомобили, тыс. единиц (ед. на 1000 жит.) *	1,93 (9)	1,8 (8)	2,09 (9)	2,13 (9)	2,28 (10)	2,29 (10)	2,22 (10)	2,4 (11)	2,6 (11)	2,75 (12)
Итого	39,6 (177)	41,0 (182)	43,9 (194)	48,7 (216)	50,5 (223)	51,4 (227)	51,4 (227)	51,7 (228)	55,1 (243)	59,4 (262)

* – по данным территориального органа Федеральной службы государственной статистики Республики Татарстан и УГИБДД МВД РТ

За 10-летний период с 1998 по 2007 гг. общее количество автомобилей (не считая специальных и мототранспорта) увеличилось с 39,6 до 59,4 тыс. единиц или в 1,5 раза, в основном, за счет развития парка легковых автомобилей – с 37,7 до 56,7 тыс. ед.

Еще в большей степени, возрос уровень обеспеченности горожан легковыми автомобилями: с 168 до 250 ед. на 1000 жителей.

Количество грузовых автомобилей возросло в несколько меньшем объеме – с 1,93 до 2,75 тыс. ед. или в 1,4 раза. Грузоперевозки в 1998 г. составили 8,3 млн. тонн, грузооборот – 218,5 млн. тонно-километров, а в 2006 г. соответственно, –

16,0 и 543,8. За период 1998 – 2007 г. грузоперевозки и грузооборот увеличивались и уменьшались, основные показатели работы грузового автотранспорта показаны в табл. 2.2.6.

В пределах города размещается множество автохозяйств грузового автотранспорта. Основные из них указаны в таблице 2.2.7.

Таблица 2.2.6

Основные показатели работы грузового автомобильного транспорта *

Наименование показателей	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Перевезено грузов, млн.тонн	8,3	4,3	4,9	5,1	3,7	4,1	2,7	11,4	15,4	16,0
Грузооборот, млн. т-км	218,5	580,6	145,9	208,7	113,7	228,3	145,6	479,0	689,1	543,8

* - перевозка грузов автомобильным транспортом предприятий всех видов деятельности, данные территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Республике Татарстан

Таблица 2.2.7

Основные грузовые автохозяйства г. Нижнекамска

№ п./п.	Наименование
1.	ООО «УМ и СТ-НК»
2.	ООО «УАТ – НКНХ»
3.	ООО «Технотранс НК»
4.	ООО «ТСНХРС»

Автостоянки, предназначенные для постоянного хранения легковых автомобилей.

В структуре объектов, предназначенных для постоянного хранения легковых автомобилей, преобладают гаражи боксового типа и открытые охраняемые стоянки. Строительство многоэтажных гаражей и паркингов еще не приобрело должного масштаба. Значительная часть легковых автомобилей размещается в объектах небольшой емкости, в гаражах и на площадках.

В результате анализа планировочных и эксплуатационных показателей достигнутого уровня развития городской транспортной сети и общественного транспорта были выявлены следующие обстоятельства:

- Городской пассажирский транспорт (ГПТ) представлен в основном двумя видами: трамваем и автобусом. С 2000 г. по 2007 г., общий годовой объем перевозок 3 раза увеличивался и уменьшался, с 111,6 до 125,4 млн. пассажиров (2000 – 2001 г.), с 125,4 до 118,7 млн. пасс. (2001 – 2002 г.), с 118,7 до 133,2 млн. пасс. (2002 – 2004 г.), с 133,2 до 95,0 млн. пасс. (2004 – 2005 г.), с 95,0 до 99,7 млн. пасс. (2005 – 2006 г.), с 99,7 до 85,9 млн. пасс. (2006 – 2007 г.).
- Анализ развития пассажирских перевозок показывает, что объем перевезенных пассажиров неуклонно снижается. Помимо маршрутизированного транспорта и таксомоторов, в связи с ростом парка легковых автомобилей, последние играют все более значимую роль в освоении пассажирских перевозок.
- За период с 1998 по 2007 гг. общее количество легковых и грузовых автомобилей в городе (не считая специальных и мототранспорта), увеличилась с 39,6 до 59,4 тыс. единиц, в основном, за счет развития парка легковых автомобилей – с 37,7 до 56,7 тыс. единиц.
- Подвижной состав, задействованный на городских маршрутах насчитывает 341 ед. автобусов и 76 трамвайных вагонов.
- В городе функционирует 8 трамвайных маршрутов. Трамвайные маршруты соединяют жилые районы с предприятиями города и

выполняют значительную роль в обеспечении трудовых поездок населения. В настоящее время на долю трамвая приходится 40% от всех пассажироперевозок на общественном транспорте в городе.

- В городе Нижнекамск функционирует 14 городских автобусных маршрутов, на долю автобуса приходится 60% от всех пассажироперевозок на общественном транспорте в городе.
- Регулярно работают 25 междугородных, 13 межобластных, 14 пригородных, и 13 специальных маршрутов в промышленную зону. Ежегодно в летнее время 15 сезонных маршрутов осуществляют перевозку горожан в сады-огороды и 1 маршрут в сады-огороды п.г.т. Камские Поляны. Общая протяженность трамвайных путей и автобусных маршрутов города составляет 390 километров, пригородных маршрутов – 435 километров. Предприятиями пассажирского транспорта ежедневно перевозится более 200 тысяч горожан. Автобусный парк общего пользования насчитывает около 588 единиц, сосредоточенных в трех транспортных предприятиях. За 2007 год *городским* общественным транспортом общего пользования перевезено около 86 млн. человек, в том числе электротранспортом – 34,1 млн. человек, автобусами – 51,8 млн. человек.
- В структуре объектов хранения, предназначенных для постоянного хранения легковых автомобилей, преобладают гаражи боксового типа и открытые охраняемые стоянки, строительство многоэтажных гаражей и паркингов еще не приобрело должного масштаба.

Предложения по развитию городского общественного транспорта

Территориальный рост города и увеличение численности населения, потребуют дальнейшего развития и улучшения работы транспорта.

Транспортное обслуживание населения в городе предусматривается с учетом быстрого и безопасного передвижения населения.

Схема транспортной инфраструктуры разработана с учетом уже сложившейся к настоящему времени сети транспорта и намечаемого на расчетный срок территориального развития города.

Виды и сеть транспорта. Распределение объема перевозок и пассажирооборота по видам транспорта.

В соответствии с намеченным развитием города и пассажиропотоками, принято направление на развитие действующих видов городского пассажирского транспорта, особенно электрического, при оптимизации соотношения количества муниципального и коммерческого подвижного состава. Кроме того, значительная часть пассажирских перевозок будет осуществляться легковыми автомобилями.

Трамвай

Трамвай является уличным рельсовым видом транспорта с общим или обособленным путевым полотном в основном наземного исполнения. Провозная способность трамвая находится в пределах 12 – 15 тыс. пассажиров в час. По провозной способности это второй после метрополитена вид городского пассажирского транспорта. Трамвай экономичный по эксплуатационным затратам и экологически чистый вид городского транспорта.

Выбор видов и конфигурации линий транспорта на городской сети магистралей продиктован величинами пассажиропотоков, предъявляющих определенные требования к провозной способности городского транспорта.

В соответствии с величинами пассажиропотоков и согласно предшествующего генерального плана города, разработанного институтом «Гипрогор» г. Москва, новые линии трамвая предусмотрены на участках магистральной сети с пассажиропотоками свыше 8 тыс. пассажиров в час.

Для совершенствования маршрутной системы и обеспечения эксплуатационной надежности, на расчетный срок реализации генерального плана, предлагается замена изношенных вагонов трамвая и приобретение новых, реконструкция существующих трамвайных путей и строительство новых трамвайных линий протяженностью – 17,3 км (табл. 2.2.8).

Таблица 2.2.8

Мероприятия по развитию трамвайных линий на первую очередь реализации генерального плана (на период 2007 - 2015 г.)

№ п.п.	Наименование	Протяженность, (в двухпутном исчислении), км
1.	по пр. Строителей от пр. Химиков до площадки нового жилищного строительства, мкр. 60	2,1
2.	по пр. Мира от пр. Вахитова до ул. Южная	5,0
3.	по ул. Южная от трамвайного депо до площадки нового жилищного строительства в мкр. 63	3,2
Всего:		10,3 км

Таблица 2.2.9

Мероприятия по развитию трамвайных линий на расчетный срок реализации генерального плана (на период 2015- 2025 г.)

№ п.п.	Наименование	Протяженность, (в двухпутном исчислении), км
1.	вдоль автодороги №1, связывающей город с промышленной зоной	6,3
2.	по ул. Вокзальная от автожелезнодорожного вокзала до ул. Южная	0,85
Всего:		7,0 км

Автобус

Автобус безрельсовый уличный вид транспорта с автономным энергоснабжением, обладающим высокой маневренностью и не требующий сооружения специальных путевых сооружений. Провозная способность автобусного транспорта 9 – 10 тыс. пассажиров в час. Автобус обеспечивает возможность легкого изменения маршрутной сети в соответствии с колебаниями

пассажиропотоков и организации маршрутов в новых районах жилой застройки. Автобус является вспомогательным на подвозящих и развозящих маршрутах в крупных и крупнейших городах.

Линии муниципального автобуса проектируются на направлениях с мощностью пассажиропотоков 5-8 тыс. пассажиров в час. Линии частично совпадают с сетью электротранспорта там, где это продиктовано мощностью пассажиропотоков. Но в большинстве случаев – на самостоятельных направлениях с тем, чтобы сеть городских магистралей была полностью обслужена пассажирским транспортом.

На расчетный срок реализации генерального плана и на перспективу, предлагается организация экспрессных линий автобуса в час пик с большой частотой движения с сооружением на наиболее нагруженных участках магистралей дополнительных полос.

Поэтапная реализация всех перечисленных мероприятий, а также развитие широкой сети экспрессных автобусных маршрутов, соединяющих между собой взаимоудаленные районы города, позволят **обеспечить полные предельные затраты времени на пассажирские сообщения не свыше 45 мин. для 90% передвижений как это продиктовано действующими нормами.**

На расчетный срок реализации Генерального плана, плотность транспортной сети составит: в центральной зоне города – $3,4 \text{ км} / \text{км}^2$, в средней зоне – $2,3 \text{ км} / \text{км}^2$, в периферийной – $1,2 \text{ км} / \text{км}^2$. Плотность транспортной сети соответствует нормативной.

Анализ основных показателей транспортной обеспеченности жилых районов свидетельствует о том, что направления маршрутов и их пропускные способности в целом соответствуют направлениям и мощностям пассажиропотоков. Однако объективная количественная оценка такого соответствия, может быть получена лишь в результате решения задачи оптимизации транспортной сети, в целом, и транспортных маршрутов в частности, что требует проведения всестороннего исследования транспортного комплекса г. Нижнекамска и разработку его перспективной Комплексной

транспортной схемы, разрабатываемой специализированной организацией на базе генерального плана города.

Сооружения для хранения и обслуживания транспортных средств

Для хранения и обслуживания подвижного состава массового городского пассажирского, грузового и легкового автомобильного транспорта предлагается, дополнительно к существующим, строительство новых гаражей и депо.

Трамвайное депо. Проектом предлагается строительство нового трамвайного депо на первую очередь реализации генерального плана в формируемой коммунальной зоне по ул. Южная. На расчетный срок генплана предлагается вынос существующего трамвайного депо по ул. Вокзальная и строительство второго трамвайного депо на территории вдоль автодороги №1, юго-восточнее р. Омшанки.

Более точные проработки с учетом технических, экономических и экологических вопросов, связанных со строительством новых депо, выполняются на последующих стадиях проектирования.

Автобусные гаражи. На расчетный срок реализации генерального плана необходимо обеспечить хранением свыше 350 автобусов, работающих только на городских маршрутах. Для обслуживания и их хранения достаточна территория существующих автобусных предприятий ОАО «Нижекамское ПАТП», ОАО «Нижекамское ПАТП-1», ООО ПАП «Транспорт – экспресс». Однако, в связи с увеличением парка подвижного состава автобусов обслуживающих внутригородские, пригородные, междугородные, специальные и вахтовые перевозки, дополнительно к существующим необходимо строительство новых автобусных гаражей, размещение которых может быть организовано в коммунальной зоне на резервных территориях.

Потребное количество подвижного состава, инвентарное количество парка подвижного состава, емкость автобусных гаражей их местоположение и площадь

участка, необходимо уточнять на стадии разработки перспективной Комплексной транспортной схемы города.

Парк легковых автомобилей в городе и количество машино-мест на автостоянках и гаражах рассчитывалось из нормы 390 автомобилей на 1000 жителей – на расчетный срок и 300 автомобилей на 1000 жителей – на 1-ю очередь строительства.

Количество легковых автомобилей определено с учетом тенденций роста уровня автомобилизации в городе за последние 10 лет, а также учтены рекомендации СНиП 2.07.01-89* (табл. 2.2.9).

Таблица 2.2.10

Прогноз уровня автомобилизации городского легкового автотранспорта

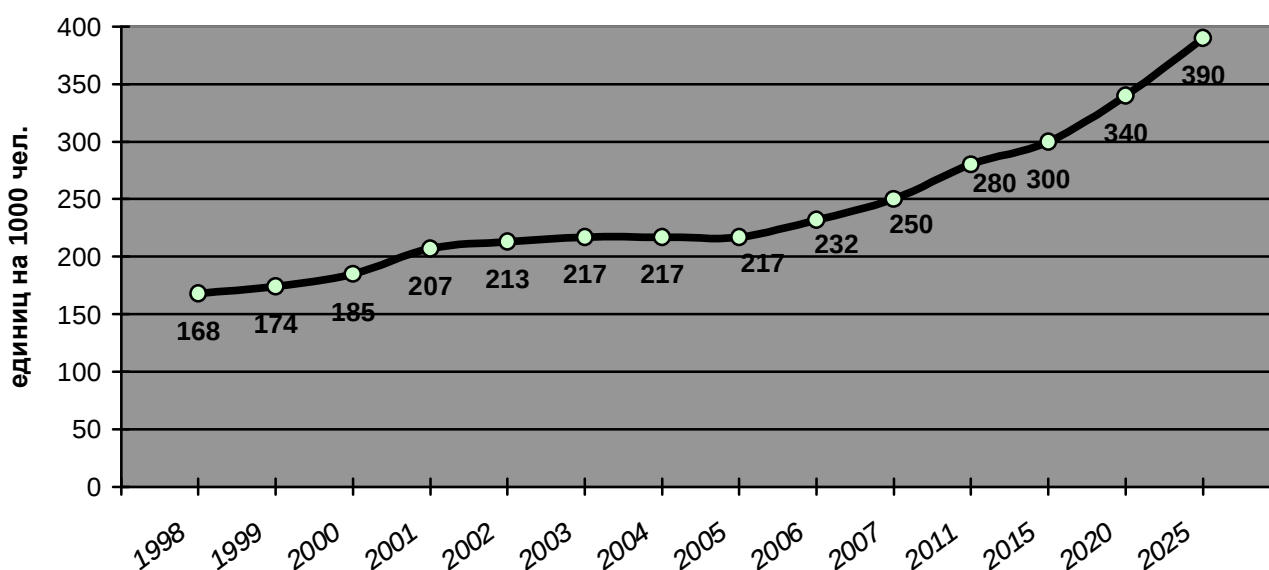
Год	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Уровень автомобилизации, авт./чел. *	0,168	0,174	0,185	0,207	0,213	0,217	0,217

Год	2005	2006	2007	2011	<u>2015</u>	2020	<u>2025</u>
Уровень автомобилизации, авт./чел.	0,217	0,232	0,250	0,280	<u>0,300</u>	0,340	<u>0,390</u>

* - прогноз выполнен по данным территориального органа Федеральной службы государственной статистики

Республики Татарстан и УГИБДД МВД РТ

Динамика числа автомобилей в личном пользовании на 1000 жителей г. Нижнекамска



Количество легковых автомобилей в городе предположительно увеличится с 56,7 (2007 г.) до 97,2 тыс. ед. (2025 г.), т. е. в 1,7 раза. Парк легковых таксомоторов и легковых автомобилей юридических лиц может быть размещен на территориях существующих площадок.

Следует предусмотреть постепенный переход к замене боксов и открытых стоянок, занимающих слишком большие территории и неприемлемые в эстетическом отношении, на современные многоэтажные гаражи и паркинги.

Основными типами гаражей на расчетный срок предлагаются многоэтажные (4-5 этажей) гаражи на 500 м. мест. Кроме того, в микрорайонах предлагается разместить подземные и полуподземные гаражи со средней вместимостью 50 м. мест.

На первую очередь строительства на месте многоэтажных гаражей предполагается разместить открытые автостоянки.

На расчетный срок реализации генерального плана следует осуществить строительство многоэтажных парковок закрытого типа, вдоль центральных проспектов города, которые должны иметь современный и оригинальный внешний вид, чтобы достойно смотреться на фоне архитектуры городских проспектов. А также предусмотреть места для парковок автомобилей в подземных и цокольных этажах при проектировании и строительстве торговых центров, эти помещения можно использовать как парковку для покупателей и как ночную автостоянку. При строительстве новых жилых домов предусматривать подземные парковки (при проектировании жилых домов учитывать в проекте места для хранения автомобилей в подвальных этажах).

Размер земельных участков гаражей и стоянок легковых автомобилей в зависимости от их этажности следует принимать, кв.м на одно машино-место (СНиП 2.07.01.-89*):

Для гаражей:

Одноэтажных30

Двухэтажных20

Трехэтажных14

Четырехэтажных	12
Пятиэтажных	10
Наземных стоянок	25

На селитебных территориях и на прилегающим к ним производственных территориях предусматриваются гаражи и открытые стоянки *для постоянного хранения не менее 90%* расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей, при пешеходной доступности не более 800 метров.

Всего на расчетный срок в личном владении граждан города будет находиться до 97200 легковых автомобилей, 90% охвата составляют 87480 легковых автомобилей.

Реальный показатель обеспеченности города парковочными местами может быть получен, только в результате проведения всестороннего обследования и анализа гаражно-парковочного фонда города с учетом парковки машин в частном секторе, на основании обработки отчетно-статистических данных обследований, т.к. многие гаражи используются не по назначению (складские помещения, ремонтные мастерские, мини-производства и др.).

На первую очередь реализации генерального плана (до 2015 г.) необходимо обеспечить гаражно-парковочными местами для постоянного хранения (при нормативе 90% расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей) – 64,2 тыс. легковых автомобилей.

На расчетный срок реализации генерального плана (2025 г.) необходимо обеспечить гаражно-парковочными местами для постоянного хранения (при нормативе 90% расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей) – 87,5 тыс. легковых автомобилей.

Открытые стоянки для *временного хранения* легкового автотранспорта следует предусматривать из расчета не менее, чем для 70% расчетного парка индивидуальных легковых автомобилей, в том числе, %:

- жилые районы25 (24300 авт.)
- промышленные и коммунально-складские зоны (районы).....25 (24300 авт.)

- общегородские и специализированные центры.....5 (4860 авт.)
- зоны массового кратковременного отдыха.....15 (14580 авт.)

т.е. 70% расчетного парка индивидуальных легковых автомобилей на расчетный срок реализации генерального плана составит 68040 автомобилей.

Конкретное размещение стоянок постоянного и временного хранения личных легковых автомобилей выходит за рамку задач Генерального плана и требует разработки специального проекта на последующих стадиях проектирования.

Все виды рассматриваемых автостоянок должны размещаться, как правило, в пределах селитебных территорий или непосредственно у их границ – в примыкающих коммунально-складских зонах, то есть в зонах пешеходной доступности – до 800 м. В противном случае, как показывает имеющийся опыт, стоянки становятся инвестиционно не привлекательными и их строительство и последующее использование становится проблематичным.

Хранение основного парка грузовых автомобилей должно быть организовано на территориях существующих грузовых автотранспортных предприятий и отведенных под их строительство участках, на территориях крупных промышленных предприятий и коммунально-складских организаций, остальной парк предполагается разместить в развивающихся и новых коммунально-складских зонах (на резервных территориях). Хранение специальных автомобилей и ведомственных автобусов предполагается на территориях существующих автобаз и территориях предприятий и организаций.

В целях эффективного транспортного обслуживания населения города Нижнекамск, на расчетный срок реализации генерального плана (2025 г.), необходимо разработать перспективную Комплексную транспортную схему города.

СТАНЦИЯ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ (СТО)

В соответствии с действующими нормативами на 1-ю очередь и на расчетный срок реализации генерального плана необходимо иметь, соответственно 356 и 486 постов технического обслуживания автомобилей (абсолютная величина, без учета существующих постов).

Территории необходимые для расчетных объектов СТО составят:

- на 1-ю очередь 28-36 га, в зависимости от мощности СТО (10, 15, 25, 40 постов);
- на расчетный срок 38-48 га, в зависимости от мощности СТО (15, 25, 40 постов).

В существующих СТО и прочих предприятиях по обслуживанию автотранспортных средств (учитывая возможность увеличения количества постов на некоторых из них), в СТО и автосервисных центрах, строящихся и намеченных к строительству в ближайшее время (отводы земельных участков) может быть размещено большая часть предполагаемых постов. Так же размещение СТО предполагается преимущественно в производственно-деловых зонах и центрах сервисного обслуживания, расположенных на подходах к городу основных автодорог.

СТО проектируются из расчета 1 пост на 200 легковых автомобилей, для станций:

- на 10 постов.....1,0 га.
- на 15 постов.....1,5 га.
- на 25 постов.....2,0 га.
- на 40 постов.....3,5 га.

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ЗАПРАВОЧНЫЕ СТАНЦИИ (АЗС)

Количество автозаправочных станций определяется исходя из парка легковых автомобилей в городе.

На 1-ю очередь и расчетный срок реализации генерального плана, парк легковых автомобилей в городе при нормативе 300 и 390 автомобилей на 1000 жителей составит 71310 и 97200 автомобилей.

Необходимое для города количество АЗС определяется по нормативу – 1 топливораздаточная колонка (ТРК) на 1200 легковых автомобилей. Тогда для г. Нижнекамска достаточно:

- на 1-ю очередь 59 ТРК;
- на расчетный срок 81 ТРК (абсолютная величина, без учета существующих ТРК).

Дополнительно к существующим предлагается резервирование территорий для строительства АЗС, в целях их размещения главным образом в развивающихся и новых районах города.

ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ

№ п/ п	Наименование показателя	Единица измере- ния	Исходный год (2007 г)	I очередь (2007-2015 гг.)	Расчетный срок (2015-2025 гг.)
	Транспортная инфраструктура				
1.	Протяженность линий общественного пассажирского транспорта		390	407	447
	в том числе:				
	- трамвай	км	30	40	47
	- автобус	км, по оси улиц	359	366	400
2.	Протяженность магистральных улиц и дорог	км	52	59	91
	в том числе:				
	- магистральных улиц общегородского значения регулируемого движения	км	27	30	44
	- магистральных улиц районного значения	км	25	29	47
3.	Плотность сети линий наземного пассажирского транспорта:				
	- в центральной зоне города - в средней зоне - в периферийной	км/км ²	-	-	3,4 2,3 1,2
4.	Обеспеченность населения индивидуальными легковыми автомобилями (на 1000 жителей)	автомоб.	250	300	390