



Российская академия транспорта

**ИНСТИТУТ  
ТРАНСПОРТНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ**



---

**Экспертное заключение**

**на отчет «Программа комплексного развития транспортной  
инфраструктуры города Надым на 2017-2026 гг.»**

Директор Института  
транспортного планирования  
Общероссийской общественной  
организации «Российская  
академия транспорта», д.т.н

Якимов М.Р.

Москва 2017



Для проведения экспертизы представлен отчет «Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры города Надым на 2017-2026 гг.». Отчет выполнен на 98 с, содержит 7 разделов, 34 таблицы, 1 рисунок, 2 приложения.

### **Сведения об авторах**

Общество с ограниченной ответственностью «ДОРМОСТПРОЕКТ»,  
руководитель проекта А.Н. Бахтин.

### **Содержание экспертного заключения**

В формулировках замечаний используется терминология, приведенная в отчете. В ходе изучения представленного отчета выявлено, что перечень и последовательность разделов рецензируемой работы соответствует требованиям, представленным в Постановлении Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года N 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов» (далее – Требования). Вместе с тем, при детальном рассмотрении содержания отдельных разделов отчета был выявлен ряд недостатков:

1. В п. 1.2.3 отчета приведена оценка транспортного спроса на территории г. Надым. Однако, в разделе представлены только значения интенсивности транспортных потоков на отдельных участках улично-дорожной сети города. Указаны единицы измерения интенсивности – ТС/час. При этом не представлены значения интенсивности движения по видам транспорта, а также не указано, для какого конкретно часа в суточном цикле представлены данные. В разделе упоминается, что загрузка определена на основе макромодели г. Надым, при этом в отчете не представлена информация



о разработанной транспортной модели города Надым и ее характеристиках, в т.ч. об исходных данных для создания транспортной модели и качестве калибровки транспортной модели. Кроме того, следует отметить, что транспортный спрос характеризуется не только загрузкой отдельных участков УДС, как указано в разделе отчета, но общим объемом транспортных корреспонденций, совершаемых на территории города в течение суток и «часа пик», а также их распределением по видам транспорта. **Требуется уточнить в п. 1.2.3 отчета, для какого часа представлены данные об интенсивности движения и загрузке участков УДС, представить разбивку данных по видам транспорта. Требуется представить информацию о разработанной макромоделе г. Надым, ее характеристиках, исходных данных для ее создания и качестве ее калибровки, привести данные об общем объеме транспортных корреспонденций, совершаемых на территории г. Надым, и распределении объема по видам транспорта.**

2. В п. 1.4 отчета дана характеристика сети дорог, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог. В соответствии с Требованиями, в разделе представлены параметры дорожного движения, в т.ч. скорость, плотность, состав и интенсивность потоков транспортных средств, коэффициент загрузки дорог движением, экологическая нагрузка на окружающую среду от автомобильного транспорта, оценка качества содержания дорог, экономические потери. Однако, не представлены источники данных, методы их получения и (или) расчета представленных данных. **Требуется дополнить п. 1.4 отчета указаниями об источниках и методиках получения и (или) расчета представленных данных о функционировании сети дорог города. Рекомендуется дополнить п 1.4 отчета картограммой интенсивности транспортных потоков и картограммой загрузки всех участков улично-дорожной сети города в суточном выражении или на «час пик».**



3. В п. 1.10 отчета представлена оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения. Однако, не представлены источники получения или способ расчета представленных показателей воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду. **Требуется дополнить п. 1.4 отчета, указав источники и методы получения и (или) расчета представленных показателей воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду.**

4. В п. 2.2 отчета представлен прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта. Представлен прогнозный объем перевозок грузов, прогнозный объем перевозок пассажиров городского пассажирского транспорта общего пользования и прогнозная загрузка УДС. При этом не представлен способ расчета прогнозных значений представленных показателей. Кроме того, не представлено прогнозное значение объема транспортных корреспонденций, совершаемых на территории г. Надым на индивидуальном транспорте, не представлены картограммы прогнозной интенсивности транспортных и пассажирских потоков на территории города. **Требуется дополнить п. 2.2 отчета, описав способ расчета прогнозных значений представленных показателей, а также представить прогнозное значение объема транспортных корреспонденций, совершаемых на территории г. Надым на индивидуальном транспорте. Требуется представить картограммы прогнозной интенсивности транспортных и пассажирских потоков на территории города.**

5. В п. 2.5 отчета представлены прогнозные значения уровня автомобилизации и параметров дорожного движения, однако, не представлен способ расчета прогнозных значений представленных показателей. **Требуется**



---

**дополнить п. 2.5 отчета, описав способ расчета прогнозных значений представленных показателей.**

6. В п. 2.6 отчета представлены прогнозные значения показателей безопасности дорожного движения, однако, не представлен способ расчета прогнозных значений представленных показателей. **Требуется дополнить п. 2.6 отчета, описав способ расчета прогнозных значений представленных показателей.**

7. В п. 2.7 отчета представлен прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения, однако, не представлен способ расчета прогнозных значений представленных показателей. **Требуется дополнить п. 2.7 отчета, описав способ расчета прогнозных значений представленных показателей.**

8. В п. 3.2 отчета представлена оценка по целевым показателям (индикаторам) принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры. При этом представлены только количественные показатели развития инфраструктуры, без показателей качества функционирования транспортной системы г. Надым и учета стоимости реализации предлагаемых вариантов развития транспортной инфраструктуры. **Требуется дополнить отчет перечнем показателей для вариантов развития транспортной инфраструктуры в п. 3.2 отчета показателями функционирования транспортной системы города, такими как среднее время реализации транспортных корреспонденций, средний коэффициент загрузки участков улично-дорожной сети, суммарный пробег автомобилей и др., а также привести стоимость реализации представленных вариантов развития транспортной инфраструктуры.**

9. В п. 3.3 отчета приведено значение средней по городу загрузки улично-дорожной сети в 13%. При этом в таблице 9 раздела 1.4 отчета представлено значение коэффициента загрузки - 0,09, то есть 9%. **Требуется**



**пояснить противоречие представленных в отчете значений данного показателя.**

10. В п. 3.3 выполнен выбор предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры. В выводах в конце п. 3.3 отмечается, что экономически наиболее эффективным и отвечающим насущным потребностям г. Надыма представляется реализация второго («Оптимального») варианта развития транспортной инфраструктуры. При этом, в отчете отсутствуют какие-либо экономические оценки стоимости реализации трех представленных вариантов. Кроме того, по представленным в п. 3.3 данным можно сделать вывод о том, что «максимальный» вариант развития больше отвечает насущным потребностям г. Надыма, т.к. предусматривает больше мероприятий по развитию велопешеходной инфраструктуры. В отсутствие информации о стоимости реализации вариантов, к реализации должен был быть рекомендован «максимальный» вариант развития транспортной инфраструктуры. **Требуется привести в п. 3.3 отчета более формализованное обоснование выбора «оптимального» варианта развития транспортной инфраструктуры, основанное, прежде всего, на показателях, представленных в п. 3.2 отчета, либо выбрать к реализации иной вариант.**

11. В п. 4 отчета представлен перечень мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта. В перечне мероприятий по развитию транспорта общего пользования рекомендовано введение 6 новых внутригородских автобусных маршрутов взамен существующих, а также предполагается повышение плотности автобусной сети. При этом в анализе существующего положения функционирования транспортной системы города отмечалось, что пассажиропоток городского пассажирского транспорта общего пользования падает. **Требуется обосновать необходимость изменения количества**



**автобусных маршрутов и увеличения плотности автобусной сети при наблюдаемом падении пассажиропотока.**

12. В п. 4 отчета представлен перечень мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта. В перечне мероприятий отсутствуют мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения. **Требуется дополнить п. 4 отчета мероприятиями по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения.**

13. В п. 6 отчета представлена оценка эффективности мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры. При этом, согласно Требованиям, должна быть представлена оценка социально-экономической эффективности предлагаемого варианта. В отчете отсутствуют показатели экономической эффективности предлагаемого варианта, представлен только социальный эффект от отдельных мероприятий. **Требуется дополнить п. 6 отчета оценкой экономической эффективности предлагаемого варианта развития транспортной инфраструктуры города.**

### **Заключение**

Отчет нуждается в доработке. Отдельные положения и разделы представленного отчета нуждаются в обоснованиях и дополнениях.

Директор Института  
транспортного планирования  
Общероссийской общественной  
организации «Российская  
академия транспорта», д.т.н



Якимов М.Р.  
27.11.2017