

Заказчик – Администрация муниципального образования
«Можгинский район»

Разработка комплексных схем организации дорожного движения на
территории Удмуртской Республики

ПРОЕКТНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ

ЭТАП 1

СБОР ИСХОДНЫХ ДАННЫХ И СОЗДАНИЕ МУЛЬТИМОДАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ МОДЕЛИ

5-842/7-КСОДД-1

Изм.	№док.	Подп.	Дата

**Заказчик – администрация муниципального образования
«Можгинский район»**

**Разработка комплексных схем организации дорожного движения на
территории Удмуртской Республики**

ПРОЕКТНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ

ЭТАП 1

**СБОР ИСХОДНЫХ ДАННЫХ И СОЗДАНИЕ
МУЛЬТИМОДАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ МОДЕЛИ**

5-842/7-КСОДД-1

Технический директор

Руководитель проекта

А.Б. Суровцев

В.В. Калинина

Содержание

Введение	3
1. Сбор и анализ исходных данных	5
1.1. Анализ положения Удмуртской Республики в структуре пространственной организации Российской Федерации	6
1.2. Анализ положения муниципального образования в структуре пространственной организации Удмуртской Республики	8
1.3. Социально-экономическая характеристика муниципального образования	10
1.4. Характеристика градостроительной деятельности на территории муниципального образования, включая деятельность в сфере транспорта	11
1.5. Сбор и анализ данных об эксплуатационном состоянии дорожной сети и технических средств организации дорожного движения	13
1.6. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в границах муниципального образования	13
1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения	15
1.8. Характеристика движения грузовых транспортных средств, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств	15
1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения и статистики аварийности с выявлением причин возникновения дорожно-транспортных происшествий	15
1.10. Оценка финансирования дорожно-транспортной инфраструктуры	17
1.11. Сбор и анализ данных об объектах дорожного сервиса, анализ достаточности таких объектов для нужд агломерации	21
1.12. Подготовка и проведение транспортного обследования и обследования пассажиропотоков на территории муниципального образования	22
1.13. Социологическое обследование на территории муниципального образования	27
1.14. Проект развития организации дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования регионального или межмуниципального значения Удмуртской Республики, входящих в дорожную сеть муниципального образования на период 2019-2021 годы	34
2. Разработка мультимодальной транспортной модели муниципального образования	36
2.1. Методика создания транспортной модели	36
2.2. Модель транспортного предложения	39
2.2.1. Данные графа транспортной сети	39
2.2.2. Пространственная структура	44
2.3. Модель транспортного спроса	45
2.3.1. Модель создания транспортного движения	46
2.3.2. Модель распределения транспортного движения	46
2.3.3. Модель выбора режима	47

Взам. инв. №		Подпись и дата		5-842/7-КСОДД-1-ПЗ-С					
Изм.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата				
Изн. № подл.	Разработал	Корныльев	2018		2018	Стадия	Лист	Листов	
	Проверил	Письменная	2018		2018		1	80	
	ГИП	Калинина	2018		2018	АО «Институт Стройпроект»			
	Н.контр.	Алефиров	2018		2018				

Содержание

2.3.4. Модель перераспределения.....	47
2.3.5. Расчет спроса для грузовых перемещений.....	48
2.3.6. Расчет кордонных корреспонденций.....	48
2.4. Калибровка модели.....	49
2.5. Разработка и описание транспортной модели существующей ситуации.....	51
2.5.1. Социально-экономическая статистика.....	51
2.5.2. Движения транспорта в зоне тяготения проектируемого объекта.....	53
2.5.3. Создание моделей спроса.....	54
2.5.4. Создание наборов функций, адаптирующих разрабатываемую мультимодальную транспортную модель к условиям работы транспортной сети.....	55
Заключение.....	56
Приложение А – Статистика ДТП за период январь-сентябрь 2018 года.....	57
Приложение Б – Формы анкет.....	59

Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата

Введение

Данная работа выполняется АО «Институт «Стройпроект» в рамках приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» на основании Государственного контракта №0813500000118004915 от 10.10.2018г.

Цели работы соответствуют целям приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» на территории Можгинского района:

- приведение в нормативное состояние дорожной сети агломерации (в 2025 – 85%);
- сокращение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий на дорожной сети агломерации (в 2025 – на 85% от уровня 2016 г.);
- оптимизация транспортных потоков, обеспечение синхронизации развития всех видов транспорта агломерации, переключение перевозок грузов на иные виды транспорта, перевозок пассажиров – на общественный транспорт;
- обеспечение повышения эффективности расходования средств дорожных фондов за счет создания автоматизированных мониторинговых систем, ориентированных на взаимодействие с пользователями автомобильных дорог.

В ходе реализации проекта собрана, обобщена и проанализирована с учетом проводимых ФАУ «Росдорнии» обследований информация о состоянии дорожной сети Можгинского района, в том числе:

- об участках дорожной сети, не соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию,
- местах концентрации дорожно-транспортных происшествий.

Под термином **«городская агломерация»** в проекте «Безопасные и качественные дороги» понимается образуемая крупнейшим городским округом – «ядром агломерации» и муниципальными образованиями – «спутниками» многокомпонентная система с интенсивными производственными, транспортными и культурными связями, в частности, наличием «маятниковой» трудовой миграции населения.

Под термином **«дорожная сеть городской агломерации»** понимается совокупность расположенных на территории городской агломерации автомобильных дорог общего пользования местного, регионального и федерального значения, а также следующие объекты улично-дорожной сети (согласно СП «Градостроительство, планировка и застройка городских и сельских поселений СП 42.13330.2011. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89»):

- магистральные дороги скоростного и регулируемого движения;
- магистральные улицы непрерывного и регулируемого движения общегородского значения, транспортно-пешеходные и пешеходно-транспортные районного значения;
- улицы и дороги местного значения (наиболее загруженные):
 - улицы в жилой застройке;
 - улицы и дороги в научно-производственных;
 - промышленных и коммунально-складских зонах (районах).

Согласно Паспорту приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги», Комплексная схема организации дорожного движения Можгинского района Удмуртской Республики разрабатывается и реализуется Министерством транспорта и дорожного хозяйства Удмуртской Республики совместно с федеральными органами исполнительной власти, администрациями муниципальных образований, владельцами автомобильных дорог.

Программа предусматривает консолидацию ресурсов за счет всех возможных источников (федеральные целевые программы, региональные и муниципальные программы и т.д.) на решение поставленных приоритетных задач.

Реализация Программы обеспечит решение следующих приоритетных задач:

- обеспечение необходимого уровня безопасности дорожного движения на дорожной сети городских агломераций, в том числе в части сокращения мест концентрации дорожно-транспортных происшествий на дорожной сети (в том числе за счет оборудования участков дорожной сети тросовым и барьерным ограждениями, средствами освещения, искусственными неровностями для ограничения скоростного режима, оборудования перекрестков и наземных пешеходных переходов средствами освещения и светофорного регулирования, оснащения наземных пешеходных переходов и мест остановок общественного транспорта защитным и информационным оборудованием, введения ограничений скоростного режима и иных мероприятий);
- приведение дорожной сети городских агломераций в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние (за счет проведения соответствующих дорожных работ);
- устранение перегрузки дорожной сети городских агломераций, в том числе за счет переключения перевозок грузов на иные виды транспорта, перевозок пассажиров - на общественный транспорт, оптимизации транспортных потоков, повышения эффективности системы управления дорожным движением, перехода на современные модели развития транспортной инфраструктуры с использованием комплексных схем организации транспортного обслуживания населения общественным транспортом, синхронизации развития всех видов транспорта и транспортной инфраструктуры;
- повышение уровня удовлетворенности граждан состоянием дорожной сети городской агломерации.

Реализация Программы должна осуществляться с учетом необходимости ее синхронизации с иными программами и мероприятиями в области градостроительной деятельности, развития транспортной инфраструктуры и (или) затрагивающими транспортную инфраструктуру на территории соответствующей городской агломерации, в том числе реализации основного направления стратегического развития Российской Федерации «ЖКХ и городская среда».

Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата

1. Сбор и анализ исходных данных

С целью сбора сведений о существующем состоянии, использовании и перспективах развития Можгинского района были выполнены запросы в:

- Администрацию Можгинского района;
- Министерство культуры и туризма УР
- Министерство образования и науки УР
- Министерство строительства, жилищно-коммунального хозяйства и энергетики УР
- УГИБДД МВД по Удмуртской Республике
- Министерство природных ресурсов и охраны окружающей среды УР
- Министерство промышленности и торговли
- Министерство сельского хозяйства и продовольствия УР
- Министерство экономики УР
- Удмуртстат
- АО Ижавиа
- Министерство транспорта и дорожного хозяйства
- Министерство транспорта и дорожного хозяйства
- Управление федеральных автомобильных дорог "Прикамье"
- «Региональную Инвестиционную Компанию» (ООО «РИК»).

Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата

5-842/7-КСОДД-1-ПЗ

Лист

5

1.1. Анализ положения Удмуртской Республики в структуре пространственной организации Российской Федерации

Удмуртская Республика (Удмуртия) – одна из 22-х республик, входящих в состав Российской Федерации. Она располагается в западной части Среднего Урала, в междуречье Камы и ее правого притока Вятки. Республика является небольшим по площади регионом, ее площадь – 42,1 тыс. км².

Протяженность территории с севера на юг составляет 297,5 км, с запада на восток – 200 км. Общая протяженность границ – 1800 км.

На западе и севере Удмуртская Республика граничит с Кировской областью, на востоке – с Пермским краем, на юго-востоке – с Республикой Башкортостан, на юге и юго-западе – с Республикой Татарстан. Расстояние между столицей республики г. Ижевском и Москвой – 1325 км, Санкт-Петербургом – 1904 км, Екатеринбург – 800 км, Казанью – 395 км.

Численность постоянного населения Удмуртской Республики на начало 2018 г. – 1 513,0 тыс. человек. Здесь проживает 5,1% населения Приволжского федерального округа, 1% населения России. Самым крупным городом является столица Республики – город Ижевск (648,2 тыс. чел.). Ижевск занимает 8-е место по численности населения среди столиц субъектов Приволжского федерального округа (рис. 1.1.1).

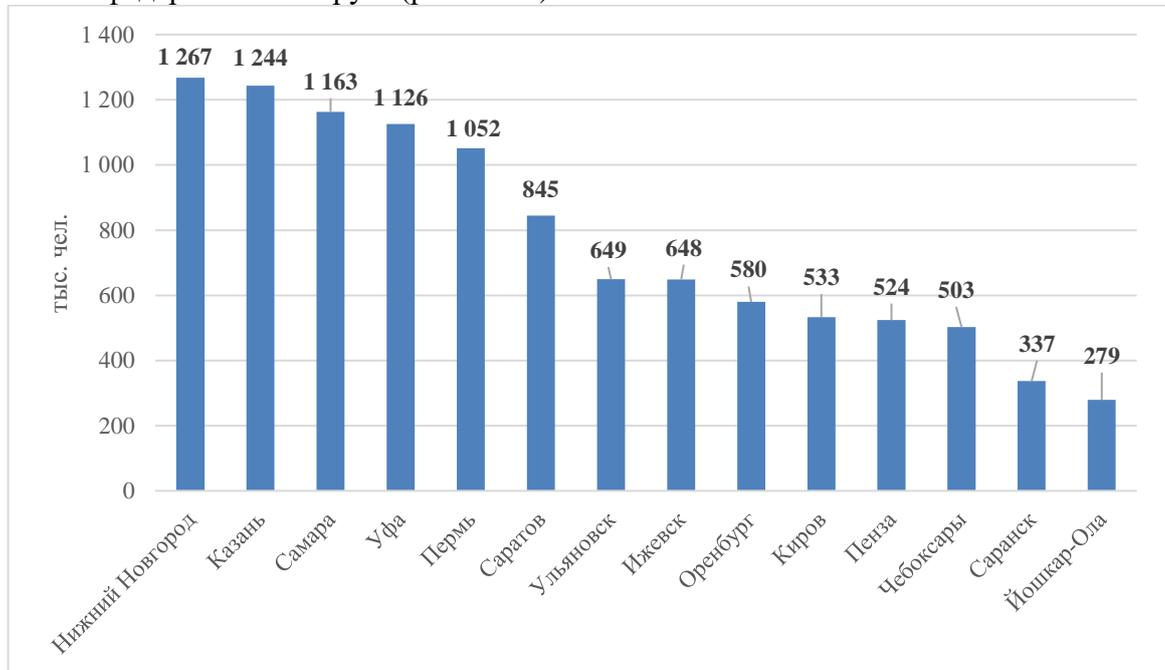


Рис. 1.1.1. Численность населения в городах – столицах субъектов Приволжского федерального округа

Удмуртская Республика занимает 7 место в Приволжском ФО по объему промышленного производства, ее доля в федеральном округе составляет 5%, в Российской Федерации – 0,9%. По объему производства продукции сельского хозяйства Республика занимает 8 место, по объему выполненных работ по виду деятельности «строительство» – 9 место. Основные показатели социально-экономического развития Удмуртской Республики в сравнении с другими субъектами Приволжского ФО и Российской Федерацией представлены в табл. 1.1.1. Плотность населения по районам республики колеблется в пределах от 4,8 (Красногорский район) до 34 чел./км² (Завьяловский район). Наибольшая плотность населения характерна для Завьяловского, Малопургинского, Камбарского и Алнашского районов.

Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата

Инд. № подл.	Подпись и дата	Взамен инд №

Таблица 1.1.1

**Показатели социально-экономического развития субъектов РФ, входящих в Приволжский федеральный округ,
в 2017 году**

Субъекты РФ	Численность населения на конец года			Объем отгруженных товаров, выполненных работ и услуг по промышленным видам деятельности			Объем производства продукции сельского хозяйства			Объем выполненных работ по виду деятельности строительство		
	тыс. чел.	доля в ПФО, %	доля в РФ, %	млрд руб.	доля в ПФО, %	доля в РФ, %	млрд руб.	доля в ПФО, %	доля в РФ, %	млрд руб.	доля в ПФО, %	доля в РФ, %
Российская Федерация	146 880		100,0	57204	–	100,0	5 654	–	100,0	7 546	–	100,0
Приволжский федеральный округ	29 543	100,0	20,1	10 756	100,0	18,8	1 344	100,0	23,8	1 290	100,0	17,1
Республика Башкортостан	4 063	13,8	2,8	1 441	13,4	2,5	172	12,8	3,0	190	14,7	2,5
Республика Марий Эл	682	2,3	0,5	159	1,5	0,3	44	3,3	0,8	13	1,0	0,2
Республика Мордовия	805	2,7	0,5	170	1,6	0,3	61	4,5	1,1	30	2,3	0,4
Республика Татарстан	3 894	13,2	2,7	2 254	21,0	3,9	256	19,1	4,5	334	25,9	4,4
Удмуртская Республика	1 513	5,1	1,0	533	5,0	0,9	72	5,3	1,3	35	2,7	0,5
Чувашская Республика	1 231	4,2	0,8	199	1,9	0,3	45	3,4	0,8	32	2,5	0,4
Пермский край	2 623	8,9	1,8	1 383	12,9	2,4	45	3,3	0,8	110	8,5	1,5
Кировская область	1 283	4,3	0,9	240	2,2	0,4	40	3,0	0,7	28	2,2	0,4
Нижегородская область	3 235	10,9	2,2	1 305	12,1	2,3	76	5,7	1,3	164	12,7	2,2
Оренбургская область	1 978	6,7	1,3	723	6,7	1,3	130	9,7	2,3	47	3,7	0,6
Пензенская область	1 332	4,5	0,9	210	2,0	0,4	87	6,5	1,5	31	2,4	0,4
Самарская область	3 194	10,8	2,2	1 365	12,7	2,4	96	7,2	1,7	184	14,3	2,4
Саратовская область	2 463	8,3	1,7	474	4,4	0,8	174	12,9	3,1	56	4,3	0,7
Ульяновская область	1 247	4,2	0,8	298	2,8	0,5	45	3,4	0,8	36	2,8	0,5

Источник: Федеральная служба государственной статистики

Исб	
Кол.	
Лист	
№ док	
Подпись	
Дата	

5-842/7-КСОУД-1-ПЗ

Лист	7
------	---

Удмуртия располагается между индустриально развитыми и преимущественно сырьевыми регионами. По территории Удмуртии проходят железные дороги Казань – Екатеринбург и Киров – Пермь – Екатеринбург, являющаяся частью Транссибирской магистрали. Они соединяются железнодорожным ходом Агрыз – Ижевск – Зилай. Основу автодорожной сети составляют федеральная трасса М-7 Москва - Владимир - Нижний Новгород - Казань – Уфа¹ и участок международного коридора Е-22 Елабуга – Пермь. Существующее транспортное положение Удмуртии позволяет ей развивать связи с центральными регионами страны, Поволжьем, Уралом и Сибирью, создает предпосылки для развития логистических центров. Положение территории в междуречье двух судоходных рек Вятки и Камы подталкивает к более активному использованию речного глубоководного пути. Через Каму и Волгу обеспечивается выход к морским портам страны.

Основными природными ресурсами Удмуртской Республики являются лес и нефть. Республика также располагает запасами торфа и азотометановыми месторождениям, стройматериалами (кварцевые пески, глины, известняки), богата минеральными источниками и лечебными грязями. 46% территории Удмуртии покрыто лесами, половина из которых являются хвойными.

Восточная часть Удмуртии примыкает к Воткинскому водохранилищу, которое активно используется в рекреационных целях. На его побережье находится национальный парк "Нечкинский" являющийся частью обширной рекреационной зоны, расположенной по обоим берегам Камы.

1.2. Анализ положения муниципального образования в структуре пространственной организации Удмуртской Республики

Можгинский район расположен в юго-западной части республики вокруг города Можга и граничит с Увинским районом на севере, Малопургинским на востоке, Республикой Татарстан и Алнашским районом на юго-востоке, Граховским на юго-западе, Кизнерским на западе и Вавожским на северо-западе. Район располагается на Можгинской возвышенности и по его территории протекают реки: Вала, Сюга, Ныша, Сюгинка, Сюгаилка, Поршурка, Пычас, Сарсак, Юринка.

Административный центр — город Можга, который не входит в состав района. Площадь района – 1 997,0 кв. км., плотность населения – 13 чел. на кв. км.

По территории района проходит участок федеральной автомобильной дороги М-7 Москва - Владимир - Нижний Новгород - Казань – Уфа и участок международного коридора Е-22 Елабуга – Пермь, а также железная дорога Москва-Екатеринбург на протяжении 45 км, схема расположения района приведена на рис. 1.2.1.

¹ Титул автомобильной дороги в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 17 ноября 2010 г. N 928 «О перечне автомобильных дорог общего пользования федерального значения» (с изменениями и дополнениями)

Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата

1.3. Социально-экономическая характеристика муниципального образования

Численность населения муниципального образования на начало 2018 г. составляла 26,1 тыс. чел., 100% составляет сельское население. За период с 2012 года население муниципального образования сократилось на 7% (табл. 1.3.1). Для муниципального образования характерна миграционная убыль населения, практически в течение всего рассматриваемого периода наблюдался естественный прирост.

Таблица 1.3.1

Динамика численности населения в 2012-2017 гг.

Показатели	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017 / 2012, %
Численность населения на конец года, тыс. чел.							
Все население	28,1	27,9	27,3	27,0	26,5	26,1	93,0
Городское население	–	–	–	–	–	–	–
Сельское население	28,1	27,9	27,3	27,0	26,5	26,1	93,0
Естественный прирост (+), убыль (-), чел.	91	102	40	61	-42	-29	–
Миграционный прирост (+), убыль (-), чел.	-156	-355	-608	-348	-102	-328	–

Источник: Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Удмуртской Республике

В состав муниципального образования входит 13 сельских поселений (табл. 1.3.2).

Таблица 1.3.2

Численность населения в сельских поселениях

Муниципальное образование	Численность населения, на 01.01.2018, чел.	Число населенных пунктов
Большекибынское сельское поселение	1745	10
Большепудгинское сельское поселение	3068	8
Большеучинское сельское поселение	2821	12
Горнякское сельское поселение	3482	11
Кватчинское сельское поселение	1959	7
Маловоложикынское сельское поселение	616	7
Мельниковское сельское поселение	905	12
Можгинское сельское поселение	2928	16
Нынекское сельское поселение	889	7
Нышинское сельское поселение	1538	5
Пазяльское сельское поселение	904	3
Пычасское сельское поселение	3251	7
Сюгаильское сельское поселение	2030	7
Итого	26 136	112

Источник: Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Удмуртской Республике

Можгинский район занимает ведущую позицию в Удмуртии по размерам производства товарной продукции сельского хозяйства. В структуре сельского хозяйства преобладают: мясомолочное животноводство, зерновое производство, картофеле- и льноводство. Выращиваются овощи, ягоды, саженцы плодово-ягодных культур. Развивается племенное скотоводство, в отдельных хозяйствах культивируется пчеловодство. Кроме того, в районе имеются предприятия, занимающиеся производством продуктов питания, деревообработкой,

добычей полезных ископаемых. Перечень основных предприятий муниципального образования представлен в табл. 1.3.3.

Таблица 1.3.3

Перечень крупных промышленных и сельскохозяйственных предприятий

Наименование	Адрес	Численность работников, чел.
ООО «Россия»	С. Большая Уча	Более 500
СПК-колхоз «Заря»	Д. Кватчи	Более 100
СПК «Луч»	С. Нынек	Более 100
ООО «Родина»	Д. Пазял	Более 100
СПК «Держава»	Д. Большие Сибь	Более 100
ООО «Удмуртия»	Д. Мельниково	Более 100
ТОСП АУ УР «Удмуртлес»	Н.д.	Более 50
ООО «Зверохозяйство «Можгинское»	Д. Залесный	Более 50
СПК Колхоз «Победа»	С. Большая Пудга	Более 50
СПК – Колхоз «Трактор»	Д. Трактор	Более 50
СПК-Колхоз «Красный Октябрь»	Д. Старый Березняк	Более 50
СПК «Югдон»	Д. Старые Юбери	Более 50
ООО «Русский Пычас»	С. Русский Пычас	Более 50
Торфопредприятие «Можгинское»	С. Пычас	До 50
АС Охотничье хозяйство «Вала»	Д. Кватчи	До 50
ООО «Сельфон»	Д. Верхние Юри	До 50
ООО «Новобиинское»	Д. Новая Бия	До 50
ООО «Исток»	Д. Нижний Вишур	До 50
ООО «Вера»	С. Большая Уча	До 50

Источник: Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Удмуртской Республике, Администрация муниципального образования «Можгинский район»

1.4. Характеристика градостроительной деятельности на территории муниципального образования, включая деятельность в сфере транспорта

Градостроительное развитие в первую очередь регламентируется схемой территориального планирования Удмуртской Республики, схемой территориального планирования муниципального района, а также генеральными планами поселений, входящих в состав района.

Сельские поселения Можгинского муниципального района: МО «Большекибынское»; МО «Большепудгинское»; МО «Большеучинское»; МО «Горнякское»; МО «Кватчинское»; МО «Маловоложикынское»; МО «Мельниковское»; МО «Можгинское»; МО «Нынекское»; МО «Нышинское»; МО «Пазяльское»; МО «Пычасское»; МО «Сюгаильское».

Для каждого сельского поселения разработана градостроительная документация. (табл. 1.4.1).

Таблица 1.4.1

Перечень документов территориального планирования

Муниципальное образование	Наименование документа	Утверждающий документ
Удмуртская Республика	Схема территориального планирования	Постановление Правительства Удмуртской Республики №179 от 30.05.2011 с учетом изменений на 17.12.2018

Таблица 1.9.1

Дорожно-транспортные происшествия, январь - сентябрь 2018

Наименование	ДТП		Погибло		Ранено		Тяжесть последствий
	абс	± % к АППГ	абс	± % к АППГ	абс	± % к АППГ	
Удмуртская Республика	1446	2,3	122	-12,9	1774	0,8	6,4
г. Воткинск	82	32,3	2	100,0	100	20,5	2,0
г. Глазов	40	стаб.	2	стаб.	41	-12,8	4,7
Алнашский район	28	12,0	5	-28,6	41	17,1	10,9
г. Можга	36	44,0	0	-100,0	48	84,6	0,0
г. Сарапул	36	-33,3	7	16,7	38	-35,6	15,6
Балезинский район	20	-20,0	5	66,7	17	-37,0	22,7
Вавожский район	7	40,0	2	100,0	8	60,0	20,0
Воткинский район	47	-26,6	5	-61,5	61	-37,1	7,6
Граховский район	3	стаб.	0	-100,0	3	стаб.	0,0
Игринский район	22	-47,6	2	-80,0	27	-57,8	6,9
Кезский район	9	350,0	0	-100,0	14	250,0	0,0
Красногорский район	5	150,0	0	-100,0	6	200,0	0,0
Сарапульский район	20	-13,0	4	-50,0	26	4,0	13,3
Увинский район	21	-19,2	4	100,0	22	-29,0	15,4
Як-Бодьинский район	20	-13,0	3	-40,0	22	-21,4	12,0
Глазовский район	18	-28,0	6	20,0	24	-29,4	20,0
Каракулинский район	12	9,1	3	-25,0	10	стаб.	23,1
Княсовский район	4	33,3	0	-100,0	5	66,7	0,0
Можгинский район	42	35,5	14	250,0	63	18,9	18,2
Сюмсинский район	3	-57,1	0	-100,0	6	-25,0	0,0
Юкаменский район	6	100,0	2	100,0	8	100,0	20,0
Дебесский район	11	-50,0	1	-83,3	17	-32,0	5,6
Камбарский район	6	-53,8	0	-100,0	9	-40,0	0,0
Кизнерский район	15	25,0	3	50,0	16	6,7	15,8
Малопургинский район	45	-2,2	5	-58,3	59	1,7	7,8
Селтинский район	7	75,0	1	стаб.	8	33,3	11,1
Шарканский район	9	12,5	2	100,0	14	75,0	12,5
Ярский район	6	-45,5	1	-75,0	5	-66,7	16,7
Завьяловский район	169	32,0	25	-10,7	238	27,3	9,5
г. Ижевск	697	4,2	18	38,5	818	4,5	2,2

Источник: УГИБДД ГУ МВД России

Из статистики по ДТП в Можгинском районе за период январь – сентябрь 2018 года можно сделать вывод, что он имеет средний уровень ДТП, относительно других районов. Однако, увеличение количества погибших при ДТП, относительно аналогичного периода прошлого года, говорит об увеличении показателя по тяжести последствий.

Статистика по видам ДТП за период январь – сентябрь 2018 года по Удмуртской Республике приведена в таблице 1.9.2.

Таблица 1.9.2

Дорожно-транспортные происшествия и пострадавшие по видам ДТП, январь - сентябрь 2018

№	Наименование показателя	Удмуртская Республика					
		ДТП	± % АППГ	погибло	± % АППГ	ранено	± % АППГ
1	ДТП и пострадавшие - всего	1446	2,3	122	-12,9	1774	0,8
	-из них по видам ДТП:						
2	столкновения ТС	549	-1,6	48	-28,4	835	-2,6
3	опрокидывания ТС	142	2,9	18	-21,7	175	1,2
4	наезд на стоящее ТС	22	-8,3	1	стаб.	25	-16,7
5	наезд на пешехода	437	1,9	40	2,6	411	-0,5
6	наезд на препятствие	55	-12,7	10	25,0	59	-20,3
7	наезд на велосипедиста	71	39,2	2	100,0	74	48,0

5-842/7-КСОДД-1-ПЗ

Лист

16

Изм. Кол. уч Лист № док Подпись Дата

№	Наименование показателя	Удмуртская Республика					
		ДТП	± % АППГ	погибло	± % АППГ	ранено	± % АППГ
8	наезд на гужевой транспорт	0	-100,0	0	-100,0	0	-100,0
9	падение пассажира	118	19,2	0	-100,0	129	25,2
10	наезд на животное	11	-15,4	0	-100,0	18	12,5
11	иные виды происшествий (такие как наезд на сотрудника Госавтоинспекции, наезд на дорожного рабочего, наезд на ребенка в коляске и т.п.)	41	5,1	3	200,0	48	9,1
12	Совершению которых сопутствовали неудовлетворительные условия содержания и обустройства улично-дорожной сети (НДУ)	356	-19,6	19	-34,5	445	-19,8
	-из них с НДУ:						
13	на пешеходных переходах	129	-15,1	4	100,0	144	-20,0
14	в городах и населенных пунктах	302	-18,2	8	-46,7	349	-20,5
15	на автомобильных дорогах общего пользования	345	-21,2	19	-34,5	433	-21,1
	-в том числе:						
16	в границах населенных пунктов	291	-20,1	8	-46,7	337	-22,2
17	ДТП и пострадавшие из-за эксплуатации технически неисправных транспортных средств	27	-12,9	5	стаб.	33	-26,7

Источник: УГИБДД ГУ МВД России

Из статистики по видам ДТП за период январь – сентябрь 2018 года, можно сделать вывод, что основным видом было столкновение транспортных средств. За ним следует наезд на пешехода и неудовлетворительные условия содержания и обустройства улично-дорожной сети. Результат анализа статистики ДТП за 2018 год представлен в Приложении А.

Основными направлениями деятельности, способными улучшить ситуацию с дорожно-транспортной аварийностью являются:

- ликвидация мест концентрации ДТП;
- формирование законопослушного поведения на дорогах;
- совершенствование организации дорожного движения;
- разделение транспортных и пешеходных потоков;
- модернизация светофорных объектов;
- строительство надземных пешеходных переходов;
- сооружение ограждений вдоль тротуаров на опасных участках;
- сооружение искусственных неровностей на дорогах вблизи образовательных учреждений, учреждений здравоохранения;
- установка дорожных знаков на опасных участках дорог;
- устройство освещения на УДС;
- развитие системы фото-, видеофиксации нарушений ПДД.

1.10. Оценка финансирования дорожно-транспортной инфраструктуры

Объемы финансирования транспортной инфраструктуры отражаются в нормативно-правовых актах процесса формирования основных финансовых документов муниципального образования, таких как:

- отчет об исполнении бюджета муниципального образования «Можгинский район» за 2017 годы, утвержденный решением Совета депутатов муниципального образования «Можгинский район» от 04.04.2018 №16.8;
- бюджет муниципального образования «Можгинский район» на 2018 год и на плановый период 2019 и 2020 годов», утвержденный решением Совета депутатов муниципального образования «Можгинский район» от 14.12.2017 №14.3.

Согласно отчету об исполнении бюджета муниципального образования, в 2017 году на дорожную отрасль было направлено 34,48 млн руб., в том числе около 7,65 млн руб. (22,2%) -

Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата

межбюджетные трансферты поселениям муниципального района. Наибольшие ассигнования были выделены на мероприятия по ремонту и содержанию автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них – 11,23 млн руб. (32,6%) (см. табл. 1.10.1).

Таблица 1.10.1

Объем бюджетных ассигнований муниципального образования на дорожную отрасль в 2017 году

Наименование показателя	Расходы бюджета	
	Тыс. руб.	% от общих расходов
Дорожное хозяйство (дорожные фонды)	34 481,1	100%
Строительство (реконструкция) сети автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них (в том числе ПИР):	9 594,7	27,8%
из бюджета Удмуртской Республики	9 593,6	27,8%
из местного бюджета	1,1	0,003%
Ремонт и содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них (местный бюджет)	11 226,2	32,6%
из бюджета Удмуртской Республики	500	1,5%
из местного бюджета	10 726,2	31,1%
Содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, по которым проходят маршруты школьных автобусов	5 990,2	17,4%
из бюджета Удмуртской Республики	5 989,6	17,4%
из местного бюджета	0,6	0,002%
Иные межбюджетные трансферты бюджетам муниципальных образований сельских поселений на осуществление части полномочий района по содержанию автомобильных дорог местного значения в соответствии с Соглашениями	7 650	22,2%
Прочие расходы (кадастровые работы)	20	0,06%

Источник: отчет об исполнении бюджета муниципального образования «Можгинский район» за 2017 годы, утвержденный решением Совета депутатов муниципального образования «Можгинский район» от 04.04.2018 №16.8

Согласно бюджету муниципального образования на 2018 год и на плановый период 2019 и 2020 годов, объем бюджетных ассигнований муниципального образования на дорожную отрасль в 2018 году составляет 17,63 млн руб., в том числе 7,65 млн руб. (43,4%) – на межбюджетные трансферты поселениям, в 2019-2020 годах в среднем по 20,1 млн руб. ежегодно (см. табл. 1.11.2).

Таблица 1.11.2

Объем бюджетных ассигнований на дорожную отрасль муниципального образования в 2018 -2020 годы

Наименование показателя	Расходы бюджета				
	2018		2019	2020	2019-2020
	Тыс. руб.	% от общих расходов	Тыс. руб.	Тыс. руб.	% от общих расходов
Дорожное хозяйство	17 631	100%	19 890	20 394	100%
Строительство (реконструкция) сети автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них (в том числе ПИР)	205,0	1,2%	205,0	205,0	1,0%
Капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них	1 000,0	5,7%	1 000,0	1 000,0	5,0%

5-842/7-КСОДД-1-ПЗ

Лист

18

Инд. № подл.	Подпись и дата	Взамен инд №

Таблица 1.10.3

**Фактическое использование бюджетных ассигнований дорожного фонда Удмуртской Республики
(с учетом средств федерального бюджета)**

Показатель	2015 год				2016 год				2017 год			
	км	всего, тыс. руб.	в том числе		км	всего, тыс. руб.	в том числе		км	всего, тыс. руб.	в том числе	
			ФБ	БУР			ФБ	БУР			ФБ	БУР
Строительство и реконструкция автодорог регионального и межмуниципального значения - всего, в том числе	6,0	107 010,1	82 220,9	24 789,2	0,0	97 922,2	0,0	97 922,2	0,5	47 345,9	0,0	47 345,9
Непосредственно строительство и реконструкция - всего, в том числе	6,0	102 886,6	82 220,9	20 665,7	0,0	97 922,2	0,0	97 922,2	0,5	47 345,9	0,0	47 345,9
Проектно-изыскательные работы, экспертиза - всего, в том числе	0,0	4 123,5	0,0	4 123,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Строительство и реконструкция автодорог местного значения - всего, в том числе	11,9	125 645,6	88 100,8	37 544,8	7,4	131 868,4	83 269,9	48 598,5	0,0	9 593,6	0,0	9 593,6
Непосредственно строительство и реконструкция - всего, в том числе	11,9	117 265,5	88 100,8	29 164,7	7,4	127 446,8	83 269,9	44 176,9	0,0	0,0	0,0	0,0
Проектно-изыскательные работы, экспертиза - всего, в том числе	0,0	8 380,1	0,0	8 380,1	0,0	4 421,6	0,0	4 421,6	0,0	9 593,6	0,0	9 593,6
Капитальный ремонт и ремонт автодорог местного значения - всего, в том числе	0,1	10 000,0	0,0	10 000,0	0,4	7 000,0	0,0	7 000,0	0,3	500,0	0,0	500,0
Итого	18,0	242 655,7	170 321,7	72 333,9	7,8	236 790,6	83 269,9	153 520,7	0,8	57 439,5	0,0	57 439,5

Источник: Министерство транспорта и дорожного хозяйства Удмуртской Республики

Разработка комплексных схем организации дорожного движения на территории Удмуртской Республики

Исб	Кол.	Лист	№ док	Подпись	Дата

5-842/7-КСОУД-1-ПЗ

интенсивности свыше 5000 до 7000 ед/сут равняется 2-5 с двусторонним размещением. При интенсивности свыше 7000 до 20 000 ед/сут равняется 3-8 с двусторонним размещением.

СТО на автомобильных дорогах общего пользования должны быть оборудованы парковками для транспортных средств с расчетной вместительностью, туалетами и мусоросборниками.

Площадки отдыха необходимо располагать не ближе 1 км от населенных пунктов. На автомобильных дорогах категории I площадки отдыха должны устраиваться с обеих сторон автомобильной дороги. Площадки отдыха должны оборудоваться столами и скамейками для отдыха и приема пищи, парковками для транспортных средств, туалетами и мусоросборниками. Для повышения безопасности дорожного движения площадки отдыха следует отделять от проезжей части разделительной полосой.

Автобусные остановки размещают на дорогах IA категории вне пределов земляного полотна. Расстояние между остановочными пунктами должно быть не менее 5,0 км. Съезды к остановочным пунктам и выезды от них на основную дорогу должны быть отдельными. На дорогах IB - IV категорий остановочные пункты располагают не чаще, чем через 3 км, а в курортных районах и густонаселенной местности - 0,4 км. Остановочные пункты, оборудованные наземными пешеходными переходами, смещают по ходу движения на расстояние не менее 30 м между ближайшими стенками павильонов. При наличии надземных или подземных пешеходных переходов их можно располагать непосредственно за пешеходным переходом.

1.12. Подготовка и проведение транспортного обследования и обследования пассажиропотоков на территории муниципального образования

Проведение обследования транспортных потоков

Подготовка и проведение обследования транспортных потоков и обследования пассажиропотоков на территориях муниципальных образований Республики Удмуртия включает в себя следующие виды работ:

- разработка и согласование с заказчиком методики обследований;
- подготовка и проведение обследования интенсивности движения и состава транспортного потока в пиковые периоды с применением средств видеомониторинга транспортных потоков;
- подготовка и проведение обследования интенсивности пассажиропотоков;
- обработка результатов обследований.

Обследования транспортных потоков проводятся в часы-«пик».

Замеры интенсивности движения транспортных средств выполняются на каждом перекрестке с выделением объемов транспортных потоков по каждому разрешенному маневру (в прямом направлении, с левым поворотом, с правым поворотом, с разворотом).

Замеры интенсивности движения транспортных средств на элементах улично-дорожной сети производятся в расчетные часы и дни полевыми методами сбора информации и использованием видеосъемки в течение всего периода полевого сбора информации.

Видеосъемка элементов улично-дорожной сети должна осуществляться записывающим устройством, расположенным на высоте не менее 3 (трех) и не более 5 (пяти) метров. Данное требование необходимо для отображения всех маневров на видеосъемке с учетом ограниченной освещенности на элементах улично-дорожной сети, образования заторов, необходимости определения класса транспортного средства и т.д.

Длительность материалов видеосъемки с учетом монтажа и демонтажа устройств видеофиксации по каждому элементу улично-дорожной сети в расчетные часы должна составлять не менее 1 (одного) часа 5 минут. При этом длительность видеосъемки на установленной высоте 3 – 5 м без учета монтажных работ должна составлять не менее 1 (одного)

часа. Монтаж и включение оборудования, используемого для выполнения видеосъемки, должен быть выполнен до начала астрономического часа, в течение которого выполняется обследование.

Виды транспортных средств согласно ГОСТ 32965-2014, которые необходимо выделять в процессе выполнения учетов интенсивности движения транспорта:

- Большие автобусы;
- Средние автобусы;
- Легковой транспорт;
- Двухосные грузовые автомобили;
- Трехосные грузовые автомобили;
- Четырехосные грузовые автомобили;
- Четырехосные автопоезда (двухосный грузовой автомобиль с прицепом);
- Пятиосные автопоезда (трехосный грузовой автомобиль с прицепом);
- Трехосные седельные автопоезда (двухосный седельный тягач с полуприцепом)
- Четырехосные седельные автопоезда (двухосный седельный тягач с полуприцепом);
- Пятиосные седельные автопоезда (двухосный седельный тягач с полуприцепом);
- Пятиосные седельные автопоезда (трехосный седельный тягач с полуприцепом);
- Шестиосные седельные автопоезда;
- Автомобили с семью или более осями и другие.

Перечень пунктов учета транспортных потоков приведен в таблице 1.12.1.

Таблица 1.12.1

Перечень пунктов учета транспортных потоков

№ п/п	Наименование пункта учета	Тип пересечения	Время проведения обследования	
			Утро(2 часа в диапазоне 08:00-10:00)	Вечер(2 часа в диапазоне 17:00 - 19:00)
1	а.д. М-7 (ИКАД) - Можгинский тракт	ТР	2	2
2	а.д. М-7 - Советская ул. - а.д. Игра-Глазов (н.п. Игра)	Х	2	2
3	а.д. М-7 - а.д. Р-320-Норья - Октябрьская ул. (н.п. Малая Пурга)	Х	2	2
4	а.д. М-7 - а.д. Алнаши-Грахово - ул. Кедрова (н.п. Алнаши)	Х	2	2
5	а.д. М-7 - ул. Ленина (н.п. Алнаши)	Т	2	2
6	а.д. от н.п. Варзи Ятчи (94Н-34) - а.д. н.п. Крынды-Бизяки (н.п. Кичкетан)	Т	2	2
7	Можгинская ул. - ул. Дзержинского (н.п. Можга)	Т	2	2
8	Стогаильская ул. - Стогаильский проезд (н.п. Можга)	Т	2	2
9	Красногорский тракт - Объездная с. Красногорское - ул. Ленина (н.п. Красногорское)	КП	2	2
10	ул. Циолковского - Окружное шоссе - Юкаменский тракт (н.п. Глазов)	Х	2	2
11	а.д. М-7 - а.д. Р-320 - Старая Моноя (н.п. Абдэс-Урдэс)	Х	2	2
12	ул. Карла Маркса - Казанская ул. - ул. Азина (н.п. Агрыз)	Х	2	2
13	а.д. М-7 - Советская ул. - Тракторная ул. (н.п. Малая Пурга)	Х	2	2
14	а.д. М-7 - ул. им. Маршала Фалалеева (н.п. Можга)	Х	2	2
15	Красная ул. - Объездная с. Киясово (н.п. Киясово)	Х	2	2
16	а.д. Сарапул-Киясово - а.д. Сарапул-Каракулино (н.п. Митрошино)	Т	2	2
17	а.д. Сарапул-Каракулино - Советская ул. (н.п. Сигаево)	Т	2	2
18	Путейская ул. - ул. Гончарова (н.п. Сарапул)	КП	2	2
19	Советская ул. - ул. Ленина (н.п. Шаркан)	Х	2	2
20	а.д. Сарапул-Воткинский - Тракторная ул. - ул. Мира (н.п. Сарапул)	Т	2	2
21	а.д. Костино-Камбарка - а.д. от н.п. Каракулино (н.п. Тарасово)	Т	2	2
22	а.д. Костино-Камбарка - а.д. Нефтекамск-Камбарка (н.п. Камбарка) (въезд к Камбарку)	Т	2	2
23	а.д. Ижевск-Воткинский - ул. Азина - Пригородная ул. (Воткинский)	Т	2	2
24	а.д. Шаркан-Воткинский - Объездная г. Воткинска (н.п. Воткинский)	Т	2	2
25	Объездная г. Воткинска - ул. Халтурина - а.д. от н.п. Осиновка (н.п. Воткинский)	Т	2	2
26	Объездная г. Воткинска - Гавриловский тракт - Железнодорожная ул. (н.п. Воткинский)	Х	2	2
27	Мост над рекой Кама в створе а.д. Воткинский-Чайковский (н.п. Чайковский)	Сечение	2	2
28	а.д. М-7 - ул. Радищева (н.п. Дебесы)	Х	2	2
29	Первомайская ул. - Озёрная ул. - а.д. Камбарка-Чайковский - ул. Карла Маркса (н.п. Камбарка)	Т	2	2
30	а.д. Глазов-Люм - а.д. Понино-Северная точка УР (н.п. Глазов)	Т	2	2
31	Заречная ул. - Советская ул. (н.п. Бармашур)	Т	2	2
32	Объездная г. Сюмси - а.д. от н.п. Сюмси	Т	2	2
33	Транзитная ул. - Совхозная ул. - а.д. Кизнер-Грахово (н.п. Лака-Тыжма)	Х	2	2
34	а.д. Р-321 - ул. Калинина (н.п. Балезино)	Т	2	2
35	Воткинское шоссе - Окружная г. Ижевск - а.д. Ижевск-Воткинский (н.п. Новые Марасаны)	Т	2	2
36	Нылгинский тракт - ул. Азина (г. Ижевск)	Х	2	2
37	а.д. от н.п. Вавож - а.д. от н.п. Большая Докья - а.д. от н.п. Большое Волково (н.п. Вавож)	Т	2	2
38	а.д. от н.п. Ува-Сюмси - а.д. Ува-Селты (н.п. Ува)	Т	2	2
39	а.д. Р-15 - а.д. от н.п. Лыозаводский - а.д. от н.п. Селты (н.п. Селты)	Х	2	2

Таблица 1.12.3
Перечень пунктов учета пассажиропотоков

№	Наименование остановки	Координаты	Количество учетчиков	Время обследования	
				Утро (2 часа 07:00-09:00)	Вечер (2 часа 17:00-19:00)
				Продолжительность обследования, часов	
1	2	3	4	5	6
1	Сквер Металлургов	N56°52'36,28" E53°11'01,49"	1	2	2
2	Кинотеатр Аврора	N56°52'34,63" E53°10'59,08"	1	2	2
3а	Сельхозакадемия	N56°51'40,68" E53°10'55,70"	1	2	2
3б	Сельхозакадемия (трамвай)	N56°51'39,90" E53°10'56,88"	1	2	2
4а	Центр	N56°50'36,85" E53°12'13,12"	1	2	2
4б	Центр	N56°50'36,04" E53°12'12,73"	1	2	2
5а	Кинотеатр Октябрь	N56°52'45,44" E53°15'28,08"	1	2	2
5б	Кинотеатр Октябрь	N56°52'46,71" E53°15'30,03"	1	2	2
6а	ул. Петрова	N56°52'11,28" E53°17'21,19"	1	2	2
6б	ул. Петрова	N56°52'10,65" E53°17'19,95"	1	2	2
7а	ПО "Редуктор"	N56°51'38,31" E53°13'13,81"	1	2	2
7б	ПО "Редуктор"	N56°51'37,08" E53°13'16,20"	1	2	2
8а	Главпочтамт	N56°51'38,51" E53°12'02,01"	1	2	2
8б	Магазин Океан (трамвай)	N56°51'37,63" E53°12'03,74"	1	2	2
8в	Магазин Океан (трамвай)	N56°51'38,16" E53°12'10,59"	1	2	2
8г	Магазин Океан (трамвай)	N56°51'36,08" E53°12'08,20"	1	2	2
8д	Главпочтамт	N56°51'37,52" E53°12'12,90"	1	2	2
9а	ул. Промышленная	N56°50'08,42" E53°14'51,91"	1	2	2
9б	ул. Промышленная	N56°50'07,28" E53°14'59,52"	1	2	2
9в	ул. Промышленная (трамвай)	N56°50'09,82" E53°14'52,35"	1	2	2
9г	ул. Промышленная (трамвай)	N56°50'07,21" E53°14'56,67"	1	2	2
10а	Железнодорожный вокзал	N56°27'07,66" E53°46'55,93"	1	2	2
10б	Железнодорожный вокзал	N56°27'09,38" E53°47'02,99"	1	2	2
11а	Обувная фабрика	N56°26'59,65" E53°48'07,68"	1	2	2
11б	Обувная фабрика	N56°26'57,69" E53°48'05,21"	1	2	2
12	Советская	N56°28'37,82" E53°48'35,67"	1	2	2
13	Детская библиотека	N56°28'36,65" E53°48'20,45"	1	2	2
14а	ул. Зайцева	N56°29'27,68" E53°48'38,97"	1	2	2
14б	ул. Зайцева	N56°29'27,35" E53°48'37,71"	1	2	2
15	Автостанция Камбарка	N56°15'50,45" E54°11'47,05"	1	2	2
16	ул. Мичурина	N57°04'31,59" E53°59'34,03"	1	2	2
17	Больничный комплекс	N57°04'26,52" E53°59'43,03"	1	2	2
18а	Пугачева	N57°03'57,68" E54°00'41,58"	1	2	2
18б	Пугачева	N57°03'57,99" E54°00'51,41"	1	2	2
18в	Пугачева	N57°03'56,74" E54°00'47,29"	1	2	2
19	Центр	N57°03'05,93" E53°59'10,79"	1	2	2
20	Пески	N57°03'38,67" E53°59'52,53"	1	2	2
21	Пески	N57°03'42,65" E53°59'53,10"	1	2	2
22а	Казанский вокзал	N57°02'34,57" E54°00'56,50"	1	2	2
22б	Казанский вокзал	N57°02'36,17" E54°01'02,32"	1	2	2
23а	Гагарина	N57°02'47,92" E53°58'11,84"	1	2	2
23б	Хлебозавод	N57°02'51,28" E53°58'15,40"	1	2	2
24а	Нефтеразведка	N56°48'13,68" E53°22'32,20"	1	2	2
24б	Нефтеразведка	N56°48'14,05" E53°22'29,68"	1	2	2
25а	Завьялово	N56°47'07,37" E53°22'48,42"	1	2	2
25б	Завьялово	N56°47'09,49" E53°22'46,96"	1	2	2
26	автостанция Якшур-Бодья	N57°10'54,68" E53°09'26,13"	1	2	2
27	Центр	N57°03'09,49" E53°59'09,11"	1	2	2
28	Центр	N57°03'11,02" E53°59'06,49"	1	2	2
29а	Автостанция Южная	N56°48'43,47" E53°12'19,56"	1	2	2
29б	Автостанция Южная	N56°48'42,63" E53°12'18,91"	1	2	2
30а	Поворот на Автозавод	N56°53'59,59" E53°18'37,90"	1	2	2
30б	Поворот на Автозавод	N56°53'59,12" E53°18'47,32"	1	2	2
30в	Поворот на Хохряки	N56°54'02,67" E53°18'47,17"	1	2	2
30г	Поворот на Автозавод	N56°53'53,84" E53°18'36,74"	1	2	2
30д	Поворот на Автозавод	N56°53'52,29" E53°18'35,24"	1	2	2
31а	Рембыттехника	N56°50'40,31" E53°17'50,94"	1	2	2
31б	Рембыттехника	N56°50'38,98" E53°17'50,52"	1	2	2
32а	КДП	N56°46'32,44" E53°09'47,51"	1	2	2
32б	КДП	N56°46'32,58" E53°09'45,98"	1	2	2
33	Каракулино	N56°00'46,84" E53°42'04,03"	1	2	2
34а	Миндереве	N56°34'16,65" E53°00'31,19"	1	2	2
34б	Миндереве	N56°34'18,78" E53°00'34,32"	1	2	2
35а	Парк (ГО Можга)	N56°26'58,25" E52°12'56,39"	1	2	2
35б	Парк (ГО Можга)	N56°26'59,07" E52°12'57,18"	1	2	2
36а	Центр (ГО Можга)	N56°26'31,98" E52°12'48,26"	1	2	2
36б	Центр (ГО Можга)	N56°26'30,02" E52°12'48,14"	1	2	2
37а	Школа № 3 (ГО Можга)	N56°26'36,49" E52°13'33,64"	1	2	2
37б	Школа № 3 (ГО Можга)	N56°26'37,07" E52°13'38,47"	1	2	2
38	Нылга	N56°45'56,58" E52°22'26,34"	1	2	2
39	Ува	N56°59'18,92" E52°10'47,22"	1	2	2
40	Шаркан	N57°17'54,02" E53°52'21,03"	1	2	2
41	Дебессы	N57°39'06,28" E53°48'13,95"	1	2	2
42	Игра	N57°32'14,41" E53°05'17,57"	1	2	2

5-842/7-КСОДД-1-ПЗ

Лист

26

Изм. Кол. уч Лист № док Подпись Дата

№	Наименование остановки	Координаты	Количество учетчиков	Время обследования	
				Утро (2 часа 07:00-09:00)	Вечер (2 часа 17:00-19:00)
				Продолжительность обследования, часов	
1	2	3	4	5	6
43	Красногорское	N57°42'11,25" E52°30'05,08"	1	2	2
44a	АЗС (ГО Глазов)	N58°07'25,08" E52°39'21,57"	1	2	2
44б	АЗС (ГО Глазов)	N58°07'29,20" E52°39'22,98"	1	2	2
45a	ул. Чехова (ГО Глазов)	N58°08'46,86" E52°37'23,62"	1	2	2
45б	ул. Чехова (ГО Глазов)	N58°08'44,90" E52°37'30,23"	1	2	2
46a	Нефтебаза	N58°07'49,06" E52°39'42,00"	1	2	2
46б	Нефтебаза	N58°07'48,44" E52°39'40,45"	1	2	2
47a	улица Толстого (ГО Глазов)	N58°08'12,44" E52°41'23,77"	1	2	2
47б	улица Толстого (ГО Глазов)	N58°08'12,42" E52°41'25,97"	1	2	2
48a	пост Глазов (ГО Глазов)	N58°08'24,29" E52°39'35,89"	1	2	2
48б	пост Глазов (ГО Глазов)	N58°08'23,55" E52°39'39,44"	1	2	2
49a	Рынок (ГО Глазов)	N58°08'11,00" E52°39'39,65"	1	2	2
49б	Рынок (ГО Глазов)	N58°08'10,66" E52°39'35,59"	1	2	2
50	пл.Свободы (ГО Глазов)	N58°08'28,68" E52°40'24,15"	1	2	2
51a	Вокзал (ГО Глазов)	N58°08'00,74" E52°40'12,15"	1	2	2
51б	Вокзал (ГО Глазов)	N58°08'01,07" E52°40'13,13"	1	2	2
52	Балезино	N57°58'27,71" E53°00'23,54"	1	2	2
53a	Яр	N58°14'29,80" E52°06'35,60"	1	2	2
53б	Яр	N58°14'27,73" E52°06'37,54"	1	2	2
53в	Яр	N58°14'29,66" E52°06'39,51"	1	2	2
54	Алнаши	N56°11'16,22" E52°28'35,46"	1	2	2
55a	Поликлиника ЦРБ (ГО Можга)	N56°26'08,28" E52°12'05,79"	1	2	2
55б	Поликлиника ЦРБ (ГО Можга)	N56°26'09,18" E52°12'09,65"	1	2	2

1.13. Социологическое обследование на территории муниципального образования

Основные цели проведения социологического исследования:

- определение корреспонденций легкового и грузового транспорта;
- выявление существующих транспортных предпочтений жителей;
- оценка перспектив пользования населением автомобильными дорогами и общественным транспортом;
- оценка удовлетворенности населения работой общественного транспорта;
- определение отношения потенциальных пользователей к введению планы за проезд по автодорожным объектам.

Способы проведения социологического исследования:

- для водителей грузовых автомобилей и автобусов – личный опрос;
- для предприятий, работающих на территории агломерации, которые имеют собственный парк или заказывают транспортные услуги – телефонный опрос;
- для пользователей личным и/или общественным транспортом на территории агломерации – телефонный опрос.

Объем выборки (количество респондентов):

- 3 400 человек – телефонный опрос населения;
- 625 водителей грузовых автомобилей;
- 80 водителей автобусов;
- 254 предприятия, расположенных на территории Удмуртской Республики, которые потенциально могут использовать автомобильные дороги Ижевской городской агломерации для перевозки грузов (сырья, топлива, готовой продукции).

Общий объем выборки составляет 4 359 респондентов.

Социологическое исследование было проведено в июне 2018 г. компанией ООО «Агентство Социальной Информации Санкт-Петербург».

Результаты проведения социологического опроса населения

Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата

Каждый третий опрошенный готов платить за проезд, если качество движения будет улучшено, а стоимость будет небольшой. Чуть менее трети (29%) считают эту идею плохой, но будут вынуждены платить за пользование платным дорожным объектом (рис. 1.13.9).

Важно отметить, что каждый пятый представитель предприятий Ижевска сообщил, что их компания никогда не будет платить за использование дорог. Лишь 6% ответили, что полностью поддерживают эту идею и готовы платить за проезд.



Рис. 1.13.9. Распределение ответов на вопрос: «Как Вы оцениваете идею введения платы за проезд по объектам транспортной инфраструктуры при условии сокращения времени Вашей поездки, затрат на топливо, повышения скорости, комфортабельности и безопасности движения?», % от числа респондентов

Мнения опрошенных об уровне платы за проезд разделились. Так, среди представителей компаний, где преобладают автомобили грузоподъемностью до 6 тонн, за проезд по платной дороге, которая позволит сэкономить 15 минут, почти треть готова платить минимальную сумму (менее 30 рублей). В то же время около четверти опрошенных согласны на 150 рублей. На минимальную оплату согласны 47% тех, у кого в парке автомобили с грузоподъемностью свыше 12 тонн и автопоезда.

Данных по грузовикам от 6 до 12 тонн недостаточно – опрошенные либо не готовы платить за проезд, либо затруднились назвать приемлемый уровень оплаты.

В случае, если платная дорога позволит сэкономить 30 минут, 30% представителей компаний все равно готовы платить чаще всего минимальную сумму, менее 50 рублей. Лишь 14% готовы на максимальную сумму в 300 рублей.

В случае большегрузных автомобилей опрошенные также склонны ориентироваться на самую низкую стоимость. Так, 51% респондентов не готовы платить более 100 рублей.

Поскольку в выборку попали лишь несколько компаний, имеющих автобусы в своем автопарке – построить репрезентативное распределение невозможно. Но стоит подчеркнуть, что опрошенные также склонялись к минимальной оплате.

1.14. Проект развития организации дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования регионального или межмуниципального значения Удмуртской Республики, входящих в дорожную сеть муниципального образования на период 2019-2021 годы.

По проекту развития организации дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования регионального или межмуниципального значения Удмуртской Республики, можно выделить основной комплекс мероприятий по организации дорожного движения, а именно:

- формирование проектов, программ и моделей улично-дорожной сети;

Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата

- реконструкция УДС с целью приведения ее к требованиям нормативных документов (строительство транспортных развязок, реконструкция остановок общественного транспорта, перенос пешеходных переходов);
- оптимизация режимов работы светофоров;
- устранение «дорожных ловушек», устранение противоречий, несоответствий на некоторых участках УДС, которые неоднозначно трактуют участники дорожного движения.

Основными направлениями по устранению перегрузки дорожной сети являются:

- паспортизация улично-дорожной сети;
- строительство и реконструкция дорог, остановок общественного транспорта и т.д.
- внедрение преимущественно светофоров вызывного типа;
- локальное расширение проезжей части в местах скопления автотранспорта;
- развитие системы АСУДД и подключения к ней новых светофорных объектов;
- совершенствование системы пассажирских перевозок за счет развития сетей массового пассажирского транспорта, которая должна обеспечить потребности жителей в поездках с наименьшими затратами времени и достаточным комфортом.

Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата

2. Разработка мультимодальной транспортной модели муниципального образования

PTV Visum 17 представляет собою информационно-аналитическую систему, которая позволяет осуществлять стратегическое и оперативное транспортное планирование, прогнозирование интенсивностей движения, обоснование инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры, оптимизацию транспортных систем городов и регионов, а также систематизацию, хранение и визуализацию транспортных данных. Программный комплекс PTV Visum 17 интегрирует всех участников движения (автомобили, различные классы грузовиков, общественный транспорт, пешеходов и прочее) в единую математическую транспортную модель. Система объединяет геоинформационные, статистические данные в единую многоуровневую базу данных.

2.1. Методика создания транспортной модели

Моделирование транспортных потоков состоит из двух основополагающих моделей – модели транспортного предложения и модели транспортного спроса (Рисунок 2.1.1).



Рисунок 2.1.1 Структура транспортной модели

Модель транспортного предложения – это транспортная сеть, состоящая из узлов (перекрестков, развязок и т.д.) и соединяющих их ребер (улиц, дорог и т.д.), предоставляющая возможность перемещения для участников транспортного движения и описывающая затраты на эти перемещения. Модель транспортного предложения также включает информацию об остановках и маршрутах общественного транспорта.

Модель спроса на транспорт описывает перемещения качественно и количественно и учитывает причины возникновения и выбор цели транспортного потока, выбор транспортного средства и выбор пути.

Базовым понятием и целью построения транспортной модели является определение интенсивностей движения (пассажиропотоков) на улично-дорожной сети. Модель позволяет формировать обоснованные прогнозы изменения транспортных ситуаций с учетом различных

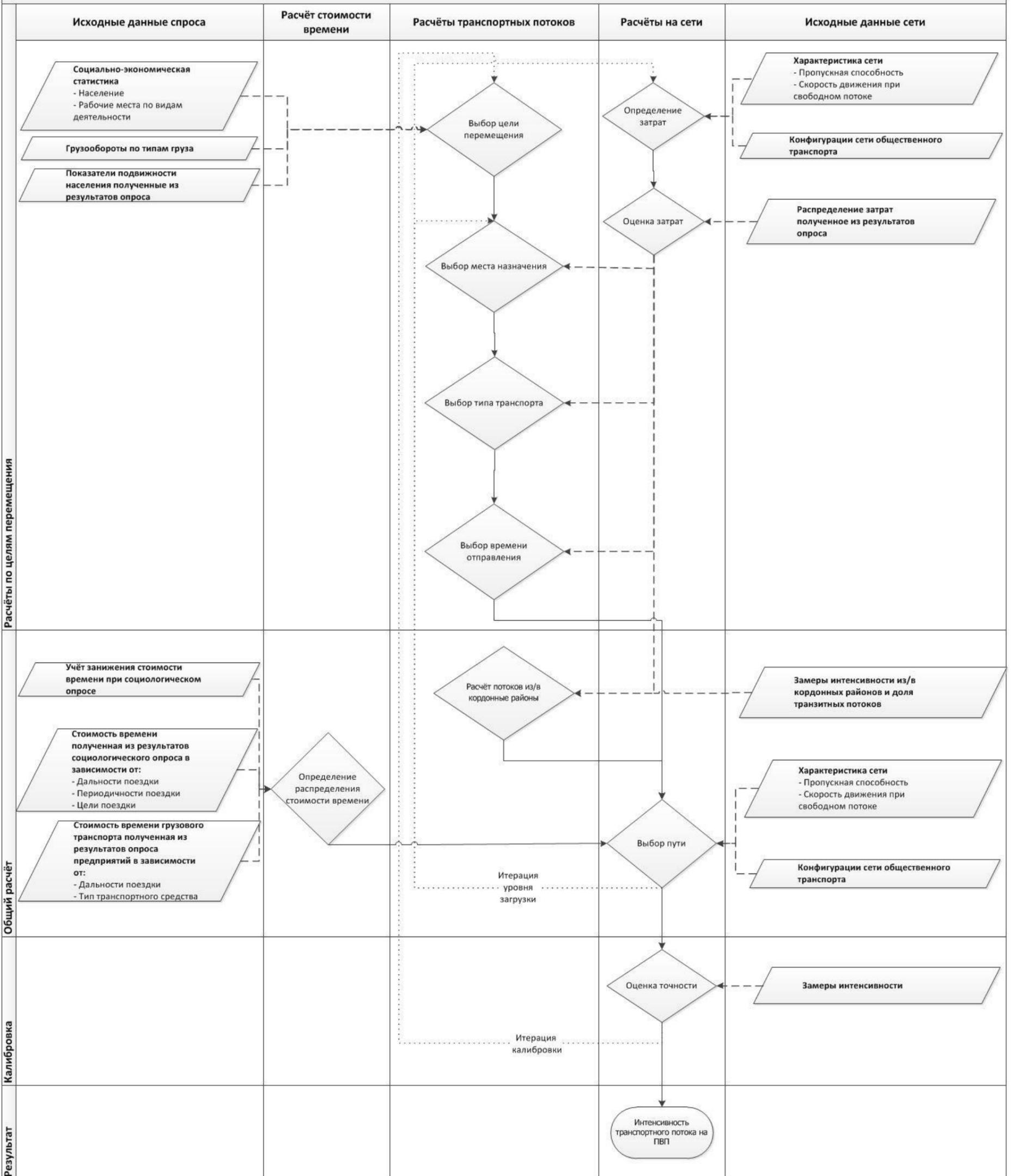
Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата

факторов, зависящих от социально-экономического развития региона или изменений в его транспортной инфраструктуре.

Алгоритм транспортной модели, описывающий основные взаимосвязи процессов при ее создании и использовании, представлен на рисунке 2.1.2.

Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата

Моделирование транспортных потоков – Структура создания транспортной модели



– Рис. 2.1.2. Алгоритм создания транспортной модели

Изм. №

Подпись и дата

Взам. инв. №

Изм.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата
------	--------	------	-------	---------	------

- Маршруты движения общественного транспорта;
- Расположение остановочных пунктов;
- Интервал или расписание движения;
- Тип и характеристики подвижного состава.
- Транспортно-пересадочные узлы.
- Времени необходимого для осуществления пересадки.

Транспортно-пересадочный узел (ТПУ) – узловый элемент планировочной структуры города транспортного-общественного назначения, в котором осуществляется пересадка пассажиров между различными видами городского пассажирского и внешнего транспорта или между различными линиями одного вида транспорта, а также попутное обслуживание пассажиров объектами социальной инфраструктуры. Как правило, ТПУ возникают в крупных транспортных узлах с целью оптимизации перевозочного процесса.

Различные виды транспорта (классы транспортных средств) в модели представляются при помощи систем транспорта. Каждая система транспорта относится к одному или нескольким сегментам спроса. Сегменты спроса описывают поездки с использованием одной системы индивидуального транспорта и нескольких систем общественного транспорта различными группами людей и связаны с матрицами корреспонденций.

В качестве подложки для отрисовки УДС использовались цифровые карты в формате ГИС. Такие чертежи позволяют нанести элементы УДС с максимальной точностью (до нескольких сантиметров). В качестве картографической подосновы для транспортной модели был выбран граф открытой геоинформационной системы OpenStreetMap (OSM). Граф был импортирован в формат PTV Visum. После импорта была проведена доработка графа под требования технического задания.

1. Была выполнена проверка и доработка с точки зрения топологии (связности) всех участков графа транспортной сети. Проверка связности была выполнена автоматически в программном комплексе PTV Visum. При нарушении связности графа в целях его правильной корректировки использовались данные проведенного обследования характеристик дорожной сети, а также данные дополнительных геоинформационных систем (Яндекс карты, Google Maps и другие).

2. Была выполнена проверка и корректировка всех участков (узлов и отрезков) графа транспортной сети с точки зрения характеристик транспортной инфраструктуры и организации дорожного движения (разрешенные маневры, светофорные циклы, количество полос движения, скоростные режимы и т.д.). Как и при проведении проверки и корректировки топологии транспортной сети, использовались данные проведенного обследования характеристик дорожной сети, а также данные дополнительных геоинформационных систем (Яндекс карты, Google Maps и другие).

3. Была проведена доработка графа транспортной сети, с учетом возможности использования различными типами транспортных средств, подробности графа автодорожной сети в соответствии с требованиями технического задания.

По результатам данного этапа разработки модели транспортного предложения, была разработана транспортная сеть области моделирования автомобильных дорог в составе Объекта соответствующая требованиям технического задания на выполнение работ, и позволяющая разрабатывать максимально точные прогнозы интенсивности движения по Объекту.

Таблица 2.2.1.2

Типы отрезков в разработанной транспортной модели

№ п/п	№ типа	Имя	Разрешенные системы транспорта	Максимальная разрешенная скорость	Пропускная способность ед./сут
1	0	ЗакрДор		0	0
2	2	ЗагДор-IA-2	C,G1,G2,G3	130	30400
3	3	ЗагДор-IA-3	C,G1,G2,G3	130	44550
4	4	ЗагДор-IA-4	C,G1,G2,G3	130	59500
5	6	ЗагДор-IB-2	C,G1,G2,G3	110	30400
6	7	ЗагДор-IB-3	C,G1,G2,G3	110	44550
7	8	ЗагДор-IB-4	C,G1,G2,G3	110	59500
8	10	ЗагДор-IB-2	C,G1,G2,G3	110	30400
9	11	ЗагДор-IB-3	C,G1,G2,G3	110	44550
10	12	ЗагДор-IB-4	C,G1,G2,G3	110	59500
11	14	ЗагДор-II-1	C,G1,G2,G3,V	110	14000
12	15	ЗагДор-II-2	C,G1,G2,G3,V	110	26600
13	16	ЗагДор-III	C,G1,G2,G3,V	80	8000
14	17	ЗагДор-IV	C,G1,G2,G3,V	80	3400
15	18	ЗагДор-V	C,G1,G2,G3,V	60	1700
16	20	Съезд I-1	C,G1,G2,G3	80	15200
17	21	Съезд I-2	C,G1,G2,G3	80	30400
18	23	Съезд II-1	C,G1,G2,G3,V	80	14000
19	24	Съезд III-1	C,G1,G2,G3,V	80	8000
20	26	МагДорСкорДвиж-2	C,G1,G2,G3	110	48280
21	27	МагДорСкорДвиж-3	C,G1,G2,G3	110	72520
22	28	МагДорСкорДвиж-4	C,G1,G2,G3	110	96460
23	30	МагДорРегДвиж-2	C,G1,G2,G3,P	80	30400
24	31	МагДорРегДвиж-3	C,G1,G2,G3,P	80	44550
25	32	МагДорРегДвиж-4	C,G1,G2,G3,P	80	59500
26	34	МагУлОбщЗначНепрДвиж-2	C,G1,G2,G3,P	80	30400
27	35	МагУлОбщЗначНепрДвиж-3	C,G1,G2,G3,P	80	44550
28	36	МагУлОбщЗначНепрДвиж-4	C,G1,G2,G3,P	80	59500
29	38	МагУлОбщЗначРегДвиж-2	C,G1,G2,G3,P,V	80	23000
30	39	МагУлОбщЗначРегДвиж-3	C,G1,G2,G3,P,V	80	34500
31	40	МагУлОбщЗначРегДвиж-4	C,G1,G2,G3,P,V	80	46100
32	41	МагУлОбщЗначРегДвиж-5	C,G1,G2,G3,P,V	80	59500
33	43	МагУлРайЗначТП-1	C,G1,P,V	70	8200
34	44	МагУлРайЗначТП-2	C,G1,P,V	70	16400
35	45	МагУлРайЗначПТ-1	C,G1,P,V	50	4900
36	47	УлЖилЗастрГор	C,G1,P,V	40	3300
37	48	УлПромРайон-1	C,G1,G2,G3,P,V	50	3300
38	49	УлПромРайон-2	C,G1,G2,G3,P,V	50	6600
39	51	ПроездОсн	C,G1,P,V	40	2500
40	52	ПроездВтор	C,G1,P,V	30	800
41	53	ПешУл	P	5	99999
42	56	ВелДор1	V	20	99999
43	57	ВелДор2	V	20	99999
44	90	ЖД	E	90	99999
45	91	Метро	M	90	99999
46	92	Трамвай	T	60	99999
47	93	ВодныйПуть	W	30	99999

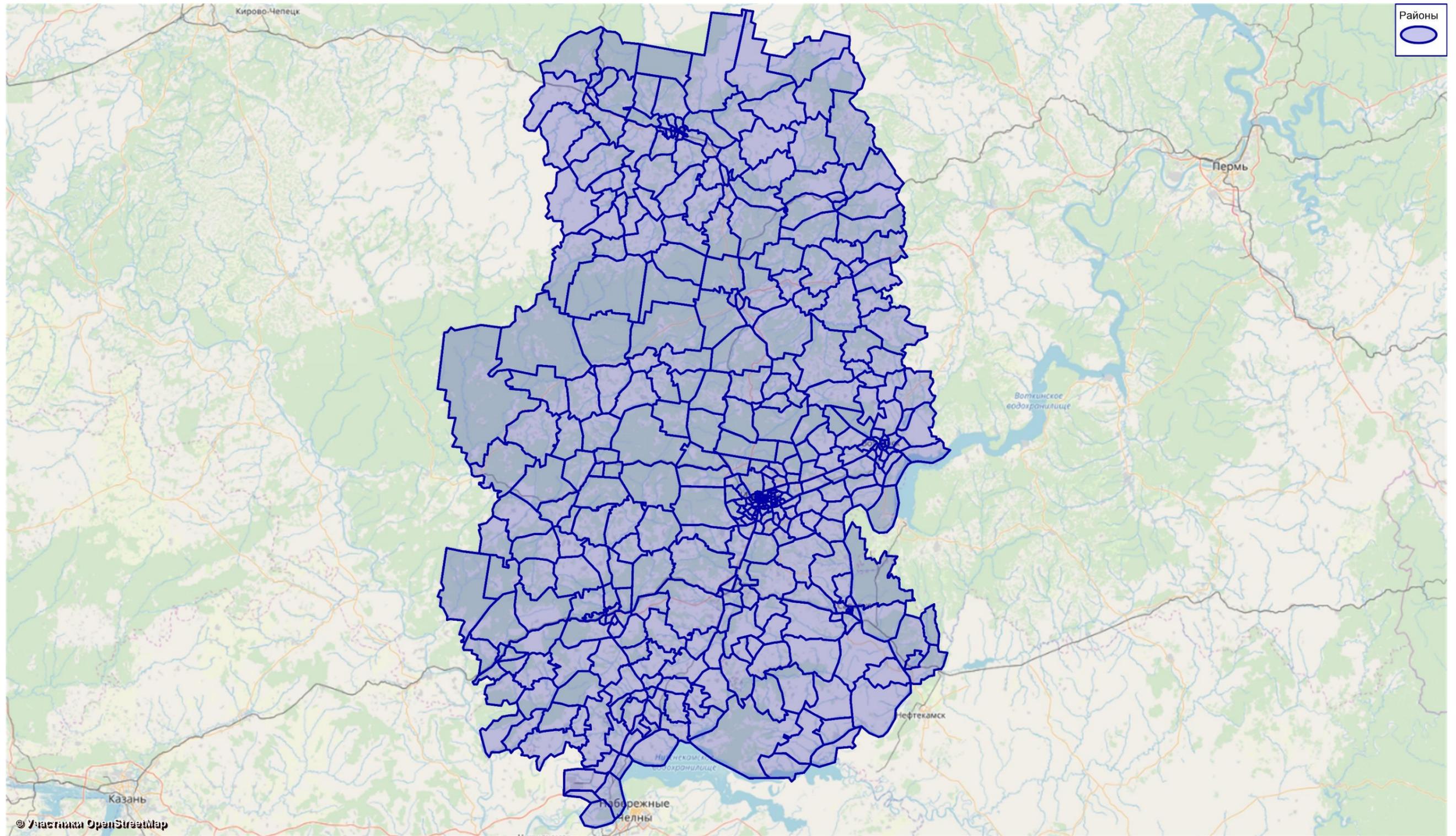


Рис. 2.5.1.1. Схема транспортного районирования

Инд подп
Подпись и дата
Взамен инд.

Изм.	Кол.	Лист	№	Подпис	Дата

5-842/7-КСОДД-1-ПЗ

Лист
52

Транспортная сеть, используемая в модели, характеризуется следующими параметрами:

- 7589 узлов;
- 18434 отрезков;
- 431 транспортных районов, включая 25 кордонных районов;
- 1550 примыканий.

Модель содержит информацию о численности населения, местах приложения труда и количестве работающих для каждого транспортного района, сведения о существующих потоках транспорта, полученные путем замеров интенсивности движения транспорта.

Расположение кордонных транспортных районов было определено, исходя из наличия наиболее высокоинтенсивных вылетных автомобильных дорог (относительно рассматриваемой зоны моделирования).

Для расчета спроса на передвижения для каждого транспортного района была рассчитана и введена следующая информация:

- Численность населения;
- Численность занятого населения;
- Число мест труда;
- Число мест труда в сфере услуг;
- Количество учебных мест в ВУЗах/ССУЗах;
- Численность учащихся в ВУЗах/ССУЗах;
- Численность сезонного населения;
- Пиковая нагрузка объектов обслуживания.

Для моделирования перемещений с помощью общественного транспорта в транспортную модель были внесены следующие данные:

- 1636 пунктов остановок
- 333 маршрутов
- 634 вариантов маршрута
- 13393 поездок по расписанию

2.5.2. Движения транспорта в зоне тяготения проектируемого объекта

Для оценки величин существующих транспортных потоков в зоне тяготения проектируемого объекта проводились обследования транспортных потоков в августе 2018 года.

Замеры объемов транспортных потоков осуществлялись визуально-ручным методом с одновременной видеофиксацией в характерные утренние и вечерние часы «пик» буднего дня, исключая утренний час «пик» понедельника и вечерний час «пик» пятницы. Результаты учета интенсивности движения фиксировались в карточках учета. Каждая карточка учета интенсивности движения содержит информацию о времени измерений с соблюдением разбивки транспортного потока на категории в соответствии с ОДМ 218.2.020-2012. Все замеры проводились в течение 2 часов в соответствии с местными особенностями распределения корреспонденций по времени суток на пересечениях основных магистралей. Так же в ходе создания транспортной модели, были использованы архивные данные по обследованиям транспортных потоков за 2016 год.

Обследования интенсивности движения транспорта проводились с целью получения информации об интенсивности транспортного потока в узлах обследования, составе транспортного потока, динамике изменения транспортного потока по часам суток.

Для суточной транспортной модели использовались замеры интенсивности движения, приведенные к среднегодовым суточным значениям интенсивности и коэффициенты, учитывающие статистические данные по неравномерности трафика. Формула для расчета представлена ниже.

$$N_{сут} = \frac{4N_{прис}}{K_t K_n K_r 365}$$

где N_q – среднегодовая часовая интенсивность движения, авт./ч;

K_t, K_n, K_r – коэффициенты неравномерности движения соответственно по часам суток, дням недели, месяцам года (определяются по таблице 2.2.1.3).

Таблица 2.2.1.3
Значения коэффициентов K_t, K_n, K_r

Значения коэффициентов					
K_r в зависимости от месяца года		K_n в зависимости от дней недели		K_t в зависимости от часов суток	
0,064	январь	0,14	понедельник	0,02220	0-1
				0,02000	1-2
0,074	февраль	0,14	вторник	0,02000	2-3
				0,02200	3-4
0,078	март	0,14	вторник	0,02200	4-5
				0,02400	5-6
0,079	апрель	0,145	среда	0,04000	6-7
				0,06000	7-8
0,085	май	0,145	среда	0,05500	8-9
				0,05500	9-10
0,091	июнь	0,145	четверг	0,05000	10-11
				0,05000	11-12
0,091	июль	0,16	пятница	0,05200	12-13
				0,05000	13-14
0,094	август	0,16	пятница	0,06000	14-15
				0,06000	15-16
0,094	сентябрь	0,15	суббота	0,06500	16-17
				0,06500	17-18
0,09	октябрь	0,15	суббота	0,05000	18-19
				0,05000	19-20
0,084	ноябрь	0,13	воскресенье	0,04000	20-21
				0,03000	21-22
0,076	декабрь	0,13	воскресенье	0,03000	22-23
				0,02000	23-0

Моделирование транспортных потоков произведено по 4 группам транспортных средств:

- Группа 1 – легковые $H < 2,6$ м, в т.ч. мотоциклы;
- Группа 2 – легкий грузовой транспорт и микроавтобусы ($H \leq 2,6$ м, 2 оси);
- Группа 3 – средний грузовой транспорт ($H > 2,6$ м, 2 оси);
- Группа 4 – тяжелый грузовой транспорт ($H > 2,6$ м, ≥ 3 осей).

2.5.3. Создание моделей спроса

На этапе создания транспортного движения для каждого транспортного района и каждого слоя спроса рассчитывается объем транспортного потока из источника и в цель. Объем транспортных перемещений между транспортными районами регулироваться с помощью функции источника и функции цели. Коэффициенты для данных функций были получены из социологического опроса, где респондента опрашивали о его деятельности и занятости, о

Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата
------	---------	------	-------	---------	------

Заключение

На 1 этапе разработки КСОДД муниципального района были проведены социологические исследования, а также исследования движения индивидуального транспорта и пассажиропотоков. Были собраны исходные данные, характеризующие уровень социально-экономического и транспортного развития территории района. Все эти сведения легли в основу мультимодальной транспортной модели.

Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата

Приложение Б – Формы анкет

Форма анкеты для опроса водителей грузовых автомобилей

Добрый день! Мы проводим опрос жителей Удмуртии на предмет оценки транспортной инфраструктуры – качества дорог, основных магистралей. В рамках проекта проводится социологический опрос с целью изучения потребностей и мнения водителей. На основании результатов исследования будут разработаны программы по развитию транспортной системы Республики.

Пожалуйста, ответьте на вопросы анкеты, это займет около 5 минут и очень поможет разработчикам программы, а значит – и всем жителям региона. Анкета является анонимной

1. Точка опроса:

Агрыз	1
Воткинск.....	2
Воткинский муниципальный район	3
Глазов	4
Дебесы	5
Завьяловский район.....	6
Игра.....	7
Ижевск.....	8
Камбарский муниципальный район	9
Кичкетан.....	10
Можга	11
Сарапул.....	12
Сарапульский муниципальный район	13
Ува	14
Якшур-Бодьинский муниципальный район.....	15

2. Пол респондента

Мужчина.....	1
Женщина	2

3. Сколько вам полных лет?

Младше 18.....	1 ЗАКОНЧИТЬ
18-24 года	2	
25-34 года	3	
35-44 года	4	
45-54 года	5	
55-64 лет	6	
Старше 65 лет	7	

Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата

4. Назовите, пожалуйста, грузоподъемность Вашего автомобиля.

- До 2 тонн 1
- 2-6 тонн..... 2
- 6-8 тонн..... 3
- 8-12 тонн..... 4
- 12-14 тонн..... 5
- Более 14 тонн 6
- Автопоезд (любой) 7

5. Марка автомобиля _____

**6. Сколько осей у Вашего грузового транспортного средства с учетом прицепа?
_____**

7. Какова габаритная высота Вашего грузового автомобиля (в м) – с учетом тента.

- До 2,6 метров 1
- 2,6 метров и более 2

8. Тарифная группа транспортного средства _____

ОПРЕДЕЛЯЕТСЯ ИНТЕРВЬУЕРОМ В СООТВЕТСТВИИ С ИНСТРУКЦИЕЙ.

9. Какой тип груза Вы перевозите?

- Промышленный 1
- Строительный 2
- Сельскохозяйственный 3
- Лесной 4
- Торгово-снабженческий 5
- Отходы..... 6
- Документы 7
- Другое (указать) 8

10. Пожалуйста, расскажите о вашем сегодняшнем маршруте. Назовите начальную и конечную точки с точностью до дома. ЗАПИСАТЬ В СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ЯЧЕЙКИ.

	Страна (если не РФ)	Область/край/ республика	Город/ населённый пункт	Улица	Дом
Начало маршрута					
Пункт назначения					

11. Могли бы Вы указать начальную и конечную точки наиболее типичного маршрута:

	Страна (если не РФ)	Область/край/ республика	Город/ населённый пункт	Улица	Дом

Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата	5-842/7-КСОДД-1-ПЗ	Лист
							60

		республика	населённый пункт		
Начало маршрута					
Пункт назначения					

12. Есть ли у вас уже опыт поездок по платным дорогам?

Да1

Нет.....2

13. Как Вы оцениваете идею введения платы за проезд по объектам транспортной инфраструктуры при условии сокращения времени Вашей поездки, затрат на топливо, повышения скорости, комфортабельности и безопасности движения?

Очень хорошая идея.....1

Хорошая идея, если это улучшит качество движения, а цена поездки будет небольшой2

Плохая идея, но я буду вынужден платить за это3

Плохая идея, я никогда не буду платить за проезд4 **ПЕРЕХОД К**

B.16

Затрудняюсь ответить5

Другое (УТОЧНИТЕ).....6

14. При какой максимальной стоимости проезда Вы воспользуетесь платным дорожным объектом, если проезд по нему позволит Вам сэкономить 15 минут? ЗАДАВАТЬ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ТАРИФНОЙ ГРУППЫ

ЗАЧИТЫВАЮТСЯ СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ВАРИАНТЫ ОТВЕТОВ, НАЧИНАЯ С НАИБОЛЬШЕГО ТАРИФА. ЕСЛИ РЕСПОНДЕНТ ГОВОРИТ «НЕТ», НАЗЫВАЕТСЯ МЕНЬШЕЕ ЗНАЧЕНИЕ. ПЕРЕЧИСЛЕНИЕ ВАРИАНТОВ ЗАКАНЧИВАЕТСЯ, ЕСЛИ РЕСПОНДЕНТ СОГЛАШАЕТСЯ НА КАКОЙ-ЛИБО НА НАЗВАННЫЙ ВАРИАНТ ДО 7-ГО ВКЛЮЧИТЕЛЬНО – ЕГО НУЖНО ОТМЕТИТЬ. ЕСЛИ РЕСПОНДЕНТА НЕ УСТРАИВАЕТ ВАРИАНТ 7, ТО НУЖНО ПЕРЕЙТИ К СЛЕДУЮЩЕМУ ВОПРОСУ, ОТМЕТИВ ВАРИАНТ 8.

Тарифная группа 1

150 руб.	120 руб.	100 руб.	90 руб.	60 руб.	40 руб.	30 руб.	Менее 30 руб.
1	2	3	4	5	6	7	8

Тарифная группа 2

210 руб.	160 руб.	140 руб.	120 руб.	80 руб.	50 руб.	40 руб.	Менее 40 руб.
1	2	3	4	5	6	7	8

Тарифная группа 3

						5-842/7-КСОДД-1-ПЗ		Лист 61
Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата			

300 руб.	230 руб.	200 руб.	170 руб.	120 руб.	70 руб.	50 руб.	Менее 50 руб.
1	2	3	4	5	6	7	8

15. При какой максимальной стоимости проезда Вы воспользуетесь платным дорожным объектом, если проезд по нему позволит Вам сэкономить 30 минут? ЗАДАВАТЬ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ТАРИФНОЙ ГРУППЫ

ЗАЧИТЫВАЮТСЯ СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ВАРИАНТЫ ОТВЕТОВ, НАЧИНАЯ С НАИБОЛЬШЕГО ТАРИФА. ЕСЛИ РЕСПОНДЕНТ ГОВОРИТ «НЕТ», НАЗЫВАЕТСЯ МЕНЬШЕЕ ЗНАЧЕНИЕ. ПЕРЕЧИСЛЕНИЕ ВАРИАНТОВ ЗАКАНЧИВАЕТСЯ, ЕСЛИ РЕСПОНДЕНТ СОГЛАШАЕТСЯ НА КАКОЙ-ЛИБО НА НАЗВАННЫЙ ВАРИАНТ ДО 7-ГО ВКЛЮЧИТЕЛЬНО – ЕГО НУЖНО ОТМЕТИТЬ. ЕСЛИ РЕСПОНДЕНТА НЕ УСТРАИВАЕТ ВАРИАНТ 7, ТО НУЖНО ПЕРЕЙТИ К СЛЕДУЮЩЕМУ ВОПРОСУ, ОТМЕТИВ ВАРИАНТ 8.

Тарифная группа 1

300 руб.	230 руб.	200 руб.	170 руб.	120 руб.	70 руб.	50 руб.	Менее 50 руб.
1	2	3	4	5	6	7	8

Тарифная группа 2

410 руб.	320 руб.	270 руб.	230 руб.	160 руб.	90 руб.	70 руб.	Менее 70 руб.
1	2	3	4	5	6	7	8

Тарифная группа 3

590 руб.	460 руб.	390 руб.	330 руб.	230 руб.	130 руб.	100 руб.	Менее 100 руб.
1	2	3	4	5	6	7	8

16. Если Вы будете считать, что плата за проезд слишком высока, что вы будете делать?

- Поеду другой дорогой..... 1
- Буду пользоваться только в случае острой необходимости 2
- Зависит от решения работодателя 3
- Все равно буду вынужден платить 4
- Другое (УТОЧНИТЕ)..... 5

17. Кто обычно оплачивает Ваши транспортные расходы?

- Самостоятельно 1
- Работодатель 2
- Делю расходы с коллегами..... 3
- Другое (УТОЧНИТЕ)..... 4

18. Вы едете в автомобиле один или с напарником?

- Один..... 1

С напарником..... 2

19. Укажите, пожалуйста, уровень вашего личного дохода в месяц в среднем (в рублях) среди предложенных вариантов

- До 10 тыс. 1
- 11 – 15 тыс. 2
- 16 – 20 тыс. 3
- 21– 30 тыс. 4
- 31 – 40 тыс. 5
- 41 – 50 тыс. 6
- 51 – 60 тыс. 7
- Выше 61 тыс. 8
- Отказ 9

20. Пожалуйста, оставьте Ваши контактные данные – они гарантированно не будут использоваться ни в каких коммерческих целях.

	ЗАПИШИТЕ
Имя, Отчество	
Номер телефона	

Благодарю Вас за ответы, хорошего Вам дня!

Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата

- Плохая идея, но я буду вынужден платить за это3
 Плохая идея, я никогда не буду платить за проезд4 ПЕРЕХОД К
 В.15
 Затрудняюсь ответить5
 Другое (УТОЧНИТЕ).....6

13. При какой максимальной стоимости проезда Вы воспользуетесь платным дорожным объектом, если проезд по нему позволит Вам сэкономить 15 минут? ЗАДАВАТЬ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ТАРИФНОЙ ГРУППЫ

ЗАЧИТЫВАЮТСЯ СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ВАРИАНТЫ ОТВЕТОВ, НАЧИНАЯ С НАИБОЛЬШЕГО ТАРИФА. ЕСЛИ РЕСПОНДЕНТ ГОВОРИТ «НЕТ», НАЗЫВАЕТСЯ МЕНЬШЕЕ ЗНАЧЕНИЕ. ПЕРЕЧИСЛЕНИЕ ВАРИАНТОВ ЗАКАНЧИВАЕТСЯ, ЕСЛИ РЕСПОНДЕНТ СОГЛАШАЕТСЯ НА КАКОЙ-ЛИБО НА НАЗВАННЫЙ ВАРИАНТ ДО 7-ГО ВКЛЮЧИТЕЛЬНО – ЕГО НУЖНО ОТМЕТИТЬ. ЕСЛИ РЕСПОНДЕНТА НЕ УСТРАИВАЕТ ВАРИАНТ 7, ТО НУЖНО ПЕРЕЙТИ К СЛЕДУЮЩЕМУ ВОПРОСУ, ОТМЕТИВ ВАРИАНТ 8.

Микроавтобусы

150 руб.	120 руб.	100 руб.	90 руб.	60 руб.	40 руб.	30 руб.	Менее 30 руб.
1	2	3	4	5	6	7	8

Средний автобус

210 руб.	160 руб.	140 руб.	120 руб.	80 руб.	50 руб.	40 руб.	Менее 40 руб.
1	2	3	4	5	6	7	8

Большой автобус

300 руб.	230 руб.	200 руб.	170 руб.	120 руб.	70 руб.	50 руб.	Менее 50 руб.
1	2	3	4	5	6	7	8

14. При какой максимальной стоимости проезда Вы воспользуетесь платным дорожным объектом, если проезд по нему позволит Вам сэкономить 30 минут? ЗАДАВАТЬ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ТАРИФНОЙ ГРУППЫ

ЗАЧИТЫВАЮТСЯ СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ВАРИАНТЫ ОТВЕТОВ, НАЧИНАЯ С НАИБОЛЬШЕГО ТАРИФА. ЕСЛИ РЕСПОНДЕНТ ГОВОРИТ «НЕТ», НАЗЫВАЕТСЯ МЕНЬШЕЕ ЗНАЧЕНИЕ. ПЕРЕЧИСЛЕНИЕ ВАРИАНТОВ ЗАКАНЧИВАЕТСЯ, ЕСЛИ РЕСПОНДЕНТ СОГЛАШАЕТСЯ НА КАКОЙ-ЛИБО НА НАЗВАННЫЙ ВАРИАНТ ДО 7-ГО ВКЛЮЧИТЕЛЬНО – ЕГО НУЖНО ОТМЕТИТЬ. ЕСЛИ РЕСПОНДЕНТА НЕ УСТРАИВАЕТ ВАРИАНТ 7, ТО НУЖНО ПЕРЕЙТИ К СЛЕДУЮЩЕМУ ВОПРОСУ, ОТМЕТИВ ВАРИАНТ 8.

Микроавтобусы

300 руб.	230 руб.	200 руб.	170 руб.	120 руб.	70 руб.	50 руб.	Менее 50 руб.
1	2	3	4	5	6	7	8

Средний автобус

410 руб.	320 руб.	270 руб.	230 руб.	160 руб.	90 руб.	70 руб.	Менее 70 руб.
1	2	3	4	5	6	7	8

Большой автобус

590 руб.	460 руб.	390 руб.	330 руб.	230 руб.	130 руб.	100 руб.	Менее 100 руб.
1	2	3	4	5	6	7	8

15. Если Вы будете считать, что плата за проезд слишком высока, что вы будете делать?

- Поеду другой дорогой.....1
- Буду пользоваться только в случае острой необходимости2
- Зависит от решения работодателя3
- Все равно буду вынужден платить4
- Другое (УТОЧНИТЕ).....5

16. Кто обычно оплачивает ваши транспортные расходы?

- Самостоятельно1
- Работодатель2
- Делю расходы с коллегами.....3
- Другое (УТОЧНИТЕ).....4

17. Укажите, пожалуйста, уровень вашего личного дохода в месяц в среднем (в рублях) среди предложенных вариантов

- До 10 тыс.1
- 11 – 15 тыс.2
- 16 – 20 тыс.3
- 21– 30 тыс.4
- 31 – 40 тыс.5
- 41 – 50 тыс.6
- 51 – 60 тыс.7
- Выше 61 тыс.8
- Отказ9

18. Пожалуйста, оставьте Ваши контактные данные – они гарантированно не будут использоваться ни в каких коммерческих целях.

ЗАПИШИТЕ	
Имя, Отчество	
Номер телефона	

Благодарю Вас за ответы, хорошего Вам дня!

Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата
------	---------	------	-------	---------	------

4. Сколько вам полных лет?

- Младше 15..... 1 ЗАКОНЧИТЬ
 15-24 года 2
 25-34 года 3
 35-44 года 4
 45-54 года 5
 55-64 лет 6
 Старше 65 лет 7

5. Каков Ваш основной род занятий? МОЖНО ВЫБРАТЬ ТОЛЬКО ОДИН ОТВЕТ ЕСЛИ РЕСПОНДЕНТ ЗАТРУДНЯЕТСЯ, ПОПРОСИТЕ ЕГО ВЫБРАТЬ ТО, НА ЧТО ОН ТРАТИТ БОЛЬШЕ ВСЕГО ВРЕМЕНИ. НАПРИМЕР, РАБОТАЮЩИЙ СТУДЕНТ-ЗАОЧНИК ДОЛЖЕН ОТМЕЧАТЬ, ЧТО ОН РАБОТАЕТ (ПОЛНЫЙ ИЛИ НЕПОЛНЫЙ РАБОЧИЙ ДЕНЬ).

- Студент, школьник..... 1 ПЕРЕХОД К В.7
 Работающий полный рабочий день 2
 Работающий неполный рабочий день 3
 Неработающий (пенсионер, домохозяйка и пр.)..... 4 ПЕРЕХОД К В.7
 Другое (УТОЧНИТЕ)..... 5

6. Каков график вашей работы?

- Обычная рабочая неделя (5 рабочих и 2 выходных) 1
 2 дня через 2..... 2
 3 дня через 3..... 3
 Неделя через неделю..... 4
 Сутки через трое..... 5
 Другое (УТОЧНИТЕ)..... 6

7. Пожалуйста, укажите место Вашего проживания. ЗАПИШИТЕ, ПРИ НЕОБХОДИМОСТИ – ПЕРЕСПРОСИТЕ! ЕСЛИ РЕСПОНДЕНТ ОТКАЗЫВАЕТСЯ – ПОПРОСИТЕ НАЗВАТЬ СОСЕДНИЙ ДОМ.

Муниципальный район	
Населенный пункт	
Район города (только для Ижевска)	
Улица	
Дом	

ЗАДАТЬ В.8 ЕСЛИ В.5 НЕ ВЫБРАН КОД 4

8. Пожалуйста, укажите место Вашей работы или учебы (основной, в случае если мест несколько). ЗАПИШИТЕ, ПРИ НЕОБХОДИМОСТИ – ПЕРЕСПРОСИТЕ!

Муниципальный район	
Населенный пункт	

Район города (только для Ижевска)

Улица

Дом

9. Имеется ли в вашем распоряжении сейчас дача/загородный дом?

Да 1

Нет..... 2..... ПЕР. К В.11

10. Пожалуйста, укажите адрес вашей дачи

Муниципальный район

Поселение

Населенный пункт

11. Какой вид транспорта Вы используете чаще всего для передвижений? РОТАЦИЯ

Общественный транспорт..... 1

Автомобиль..... 2..... ПЕР. К В.13

Пешком..... 3

Другое (УТОЧНИТЕ)..... 4

12. Имеется ли в вашем распоряжении автомобиль, который Вы можете использовать для поездок хотя бы иногда?

Да 1

Нет..... 2 ПЕРЕХОД К В.15

ДВА СЛЕДУЮЩИХ ВОПРОСА ЗАДАЮТСЯ ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНО ПО КАЖДОЙ СТРОЧКЕ. ТО ЕСТЬ СНАЧАЛА СПРАШИВАЕТСЯ, КАК ЧАСТО ВЫ ПОЛЬЗУЕТЕСЬ АВТОМОБИЛЕМ ДЛЯ ПОЕЗДКИ НА РАБОТУ ИЛИ С РАБОТЫ, ЗАТЕМ – СКОЛЬКО ВРЕМЕНИ ЗАНИМАЕТ ПОЕЗДКА НА АВТОМОБИЛЕ НА РАБОТУ ИЛИ С РАБОТЫ. ДАЛЕЕ – АНАЛОГИЧНЫЙ ВОПРОС ПРО ПОЕЗДКУ НА УЧЕБУ ИЛИ С УЧЕБЫ, И ТАК ДАЛЕЕ.

13. Как часто Вы пользуетесь автомобилем для каждой из указанных целей

	5-7 раз в неделю	3-4 раза в неделю	1-2 раза в неделю	1-2 раза в месяц	Несколько раз в год	Не использую автомобиль с этой целью
Поездка на работу, с работы	1	2	3	4	5	6
Поездка на учёбу, с учёбы	1	2	3	4	5	6

Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата
------	---------	------	-------	---------	------

	5-7 раз в неделю	3-4 раза в неделю	1-2 раза в неделю	1 -2 раза в месяц	Несколько раз в год	Не использу ю автомоби ль с этой целью
Поездки за город (дача, отдых и пр.)	1	2	3	4	5	6
Другое (УТОЧНИТЕ)	1	2	3	4	5	6

14. Сколько примерно времени занимает у Вас дорога на автомобиле для каждой из указанных целей: ЗАЧИТЫВАЮТСЯ ТОЛЬКО ТЕ СТРОКИ, ПО КОТОРЫМ В ПРЕДЫДУЩЕМ ВОПРОСЕ ОТМЕЧЕНЫ ВАРИАНТЫ 1-5

	Время в пути (в минутах)
Поездка на работу, с работы	
Поездка на учёбу, с учёбы	
Поездки за город (дача, отдых и пр.)	
Другое (УТОЧНИТЕ)	

ДВА СЛЕДУЮЩИХ ВОПРОСА ЗАДАЮТСЯ ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНО ПО КАЖДОЙ СТРОЧКЕ. ТО ЕСТЬ СНАЧАЛА СПРАШИВАЕТСЯ, КАК ЧАСТО ВЫ ПОЛЬЗУЕТЕСЬ ОБЩЕСТВЕННЫМ ТРАНСПОРТОМ ДЛЯ ПОЕЗДКИ НА РАБОТУ ИЛИ С РАБОТЫ, ЗАТЕМ – СКОЛЬКО ВРЕМЕНИ ЗАНИМАЕТ ПОЕЗДКА НА ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ НА РАБОТУ ИЛИ С РАБОТЫ. ДАЛЕЕ – АНАЛОГИЧНЫЙ ВОПРОС ПРО ПОЕЗДКУ НА УЧЕБУ ИЛИ С УЧЕБЫ, И ТАК ДАЛЕЕ.

15. Как часто Вы пользуетесь общественным транспортом для каждой из указанных целей?

	5-7 раз в неделю	3-4 раза в неделю	1-2 раза в неделю	1 -2 раза в месяц	Несколько раз в год	Не использую общественный транспорт с этой целью
Поездка на работу, с работы	1	2	3	4	5	6
Поездка на учёбу, с учёбы	1	2	3	4	5	6
Поездки за город (дача, отдых и пр.)	1	2	3	4	5	6
Другое (УТОЧНИТЕ)	1	2	3	4	5	6

16. Укажите время в пути на общественном транспорте для каждой из указанных целей (указывается время в пути от выхода до места назначения с учетом времени ожидания транспорта, ожидания пересадки, пешеходных перемещений):

	Время в пути (в минутах)
Поездка на работу, с работы	
Поездка на учёбу, с учёбы	

	Время в пути (в минутах)
Поездки за город (дача, отдых и пр.)	
Другое (УТОЧНИТЕ)	

17. Если ли у вас опыт поездок по платным дорогам (в России или за рубежом), неважно, в качестве водителя или пассажира.

- Был опыт поездок по платным дорогам и в России или за рубежом 1
 Не было опыта поездок по платным дорогам.....2

18. Как Вы оцениваете идею введения платы за проезд по объектам транспортной инфраструктуры при условии сокращения времени Вашей поездки, затрат на топливо, повышения скорости, комфортабельности и безопасности движения?

- Очень хорошая идея, если это улучшит качество, безопасность и скорость движения 1
 Хорошая идея, если это улучшит качество движения, а цена поездки будет небольшой2
 Плохая идея, но я готов пользоваться платным объектом.....3
 Плохая идея, я никогда не буду платить за проезд4
 Затрудняюсь ответить5
 Другое (УТОЧНИТЕ).....6

ПЕРЕХОД К В.20

19. При какой максимальной стоимости проезда Вы воспользуетесь платным дорожным объектом, если проезд по нему позволит Вам сэкономить...?

ВАРИАНТЫ СТОИМОСТИ ВЫВОДЯТСЯ ПО ОДНОМУ, НАЧИНАЯ С МАКСИМАЛЬНОГО, ДО МОМЕНТА, ПОКА ПОЛЬЗОВАТЕЛЬ НЕ СОГЛАСИТСЯ С ОДНИМ ИЗ ТАРИФОВ

15 минут времени	100 руб.	80 руб.	70 руб.	60 руб.	40 руб.	30 руб.	20 руб.	Менее 20 руб.
	1	2	3	4	5	6	7	8
30 минут времени	180 руб.	140 руб.	120 руб.	100 руб.	70 руб.	40 руб.	30 руб.	Менее 30 руб.
	1	2	3	4	5	6	7	8

20. Если Вы будете считать, что плата за проезд слишком высока, что вы будете делать?

- Поеду по альтернативным автодорогам..... 1
 Поеду другим видом транспорта (электричка, автобус и т.д.)2
 Откажусь от поездки (не поеду)3
 Все равно, буду вынужден платить4
 Другое (УТОЧНИТЕ).....5

21. Устраивает ли вас качество работы общественного транспорта в Вашем городе / районе?

- Да 1
 Нет.....2

22. Удовлетворены ли вы состоянием дорожной сети и уровнем безопасности дорожного движения в Вашем городе / районе?

- Да 1

Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата

Нет.....2

23. Есть ли у Вас велосипед для взрослых?

Да1 . ПЕР. К В.25
 Нет.....2

24. Планируете ли Вы приобретение велосипеда в ближайший год?

Да1
 Нет.....2 **ОКОНЧАНИЕ**

ВОПРОСОВ ПО ВЕЛО

25. Отметьте, пожалуйста, в каком месяце года Вы обычно совершаете первую и в каком последнюю поездку на велосипеде:

1.	Первая поездка	
2.	Последняя поездка	
3.	Езжу весь год	

26. Сколько раз в неделю Вы используете велосипед в течение Вашего велосезона?

--

27. С какими целями Вы используете велосипед? (проставить обозначения цифрами от 0 до 5, где 5 – использую часто, 0 – не использую с этой целью)

1.	Поездка на работу, учёбу/с работы, учёбы	
2.	Поездка с бытовыми целями – в магазин, в гости и т.д.	
3.	Активный отдых – поездки по городу	
4.	Активный отдых – поездки по паркам, зелёным зонам, в пригородные районы	
5.	Велоспорт, тренировка	

28. Стали бы Вы использовать велосипед чаще при наличии велосипедных дорожек, повышения безопасности дорожного движения, наличия велопарковок?

Да1
 Нет.....2 . ПЕР. К В.30

29. С какими целями Вы бы стали велосипед использовать чаще в этом случае? (ВОЗМОЖНО НЕСКОЛЬКО ВАРИАНТОВ ОТВЕТА)

Поездка на работу, учебу / с работу, учебы..... 1
 Поездка с бытовыми целями (в магазин, гости и т.д.)..... 2
 Активный отдых – поездки по городу 3
 Активный отдых – поездки по паркам, зеленым зонам,
 в пригородные районы..... 4
 Велоспорт, тренировка 5
 Ничего из этого..... 6

30. Укажите, пожалуйста, уровень вашего личного дохода в месяц в среднем (в рублях) среди предложенных вариантов

До 10 тыс.1
 11 – 15 тыс.2

--

Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата

16 – 20 тыс.....	3
21– 30 тыс.....	4
31 – 40 тыс.....	5
41 – 50 тыс.....	6
51 – 60 тыс.....	7
Выше 61 тыс.	8
Отказ.....	9

Благодарю Вас за ответы, хорошего Вам дня!

Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата

Форма анкеты для телефонного опроса предприятий

Добрый день! Мы проводим опрос предприятий Удмуртии на предмет оценки транспортной инфраструктуры – качества дорог, основных магистралей. На основании результатов исследования будут разработаны программы по развитию транспортной системы Республики.

Могли бы Вы пригласить к телефону представителя отдела логистики, транспорта, перевозок или другое лицо, отвечающее за транспортную/логистическую политику компании

Пожалуйста, ответьте на вопросы анкеты, это займет около 5 минут и очень поможет разработчикам программы, а значит – и всем жителям региона. Анкета является анонимной

1. Город опроса:

- Ижевск..... 1
- Воткинск..... 2
- Глазов 3
- Можга 4
- Сарапул..... 5

2. Назовите, пожалуйста, наименование Вашего предприятия _____

3. Назовите, пожалуйста, адрес предприятия: _____

4. Вид деятельности предприятия: _____

5. Ваше предприятие осуществляет самостоятельно или с помощью других компаний:

А. Транспортировку грузов	1. Да	2. Нет
Б. Перевозку пассажиров	1. Да	2. Нет

ЕСЛИ В В.5 ВЫБРАНЫ ТОЛЬКО ОТВЕТЫ НЕТ – ЗАКОНЧИТЬ!

6. Сколько в среднем машин отгружается/загружается в Вашей компании ежедневно?

7. Укажите, пожалуйста, среднюю дальность поездки одного грузового автомобиля в одном направлении (км): _____

8. Оцените примерный размер собственного автопарка предприятия (количество автотранспортных средств): _____

9. Какой транспорт преобладает в парке Вашего предприятия или какой вы заказываете у транспортных компаний?

ВОПРОС ЗАЧИТЫВАЕТСЯ, ЗАЧИТЫВАЕТСЯ ВСЕ ВАРИАНТЫ ПО КАЖДОМУ ВИДУ ТС

- ГРУЗОВОЙ ПО ГРУЗОПОДЪЁМНОСТИ (ЕСЛИ ВЫБРАН ЕСЛИ ВЫБРАН КОД 1 В В.5А)

- До 2 тонн 1
- 2-6 тонн..... 2
- 6-8 тонн..... 3

Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата
------	---------	------	-------	---------	------

- 8-12 тонн..... 4
- 12-14 тонн..... 5
- Свыше 14 тонн..... 6
- Автопоезда до 12 тонн..... 7
- Автопоезда 12-20 тонн..... 8
- Автопоезда свыше 30 тонн..... 9
- Нет такого транспорта и не заказываем..... 10

• **ДЛЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК (ЕСЛИ ВЫБРАН КОД 1 В В. ЕСЛИ ВЫБРАН КОД 1 В В.5Б)**

- Микроавтобус (до 18 мест)..... 1
- Средний автобус (19-29 мест)..... 2
- Большой автобус (от 30 мест)..... 3
- Нет такого транспорта и не заказываем..... 4

ЗАДАТЬ В.10 ЕСЛИ ВЫБРАН КОД 1 В В.5Б

10. Укажите по преобладающей группе автобусов среднюю общую вместительность _____

11. Какой тип груза вы перевозите или заказываете под него транспорт?

- Промышленный 1
- Строительный 2
- Сельскохозяйственный 3
- Лесной 4
- Торгово-снабженческий 5
- Отходы..... 6
- Документы 7
- Другое (указать) 8

ЗАДАТЬ, ЕСЛИ ВЫБРАН КОД 1 В В.5А

12. Могли бы Вы указать начальную и конечную точки наиболее типичного маршрута грузовых автомобилей в Вашей компании:

	Страна (если не РФ)	Область/край/ республика	Город/ населённый пункт	Улица	Дом
Начало маршрута					
Пункт назначения					

ЗАДАТЬ, ЕСЛИ ВЫБРАН КОД 1 В В.5Б

Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата

13. Могли бы Вы указать начальную и конечную точки наиболее типичного маршрута автобусов в Вашей компании:

	Страна (если не РФ)	Область/край/ республика	Город/ населённый пункт	Улица	Дом
Начало маршрута					
Пункт назначения					

14. Ваше предприятие уже имеет опыт транспортировки по платным дорогам?

Да 1
 Нет..... 2

15. Как Вы оцениваете идею введения платы за проезд по объектам транспортной инфраструктуры при условии сокращения времени Вашей поездки, затрат на топливо, повышения скорости, комфортабельности и безопасности движения?

Очень хорошая идея, если это улучшит качество, безопасность и скорость движения 1
 Хорошая идея, если это улучшит качество движения, а цена поездки будет небольшой 2
 Плохая идея, но мы будем вынуждены платить за это..... 3
 Плохая идея, наше предприятие никогда не будет платить за это..... 4
 Затрудняюсь ответить 5
 Другое (УТОЧНИТЕ)..... 6

ЗАДАТЬ В.16, ЕСЛИ ВЫБРАН КОД 1 В В.5А

16. Для тех, кто занимается грузовыми перевозками. Если проезд по платной дороге по сравнению с бесплатным позволит вам сэкономить 15 минут времени, при какой максимальной стоимости проезда Вы ей воспользуетесь.

ЗАЧИТЫВАЮТСЯ СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ВАРИАНТЫ ОТВЕТОВ, НАЧИНАЯ С НАИБОЛЬШЕГО ТАРИФА. ЕСЛИ РЕСПОНДЕНТ ГОВОРИТ: «НЕТ», НАЗЫВАЕТСЯ МЕНЬШЕЕ ЗНАЧЕНИЕ. ПЕРЕЧИСЛЕНИЕ ВАРИАНТОВ ЗАКАНЧИВАЕТСЯ, ЕСЛИ РЕСПОНДЕНТ СОГЛАШАЕТСЯ НА КАКОЙ-ЛИБО НА НАЗВАННЫЙ ВАРИАНТ ДО 7-ГО ВКЛЮЧИТЕЛЬНО – ЕГО НУЖНО ОТМЕТИТЬ. ЕСЛИ РЕСПОНДЕНТА НЕ УСТРАИВАЕТ ВАРИАНТ 7, ТО НУЖНО ПЕРЕЙТИ К СЛЕДУЮЩЕМУ ВОПРОСУ, ОТМЕТИВ ВАРИАНТ 8.

Для грузовых автомобилей до 6 тонн

150 руб.	120 руб.	100 руб.	90 руб.	60 руб.	40 руб.	30 руб.	Менее 30 руб.
1	2	3	4	5	6	7	8

Для грузовых автомобилей от 6 до 12 тонн

210 руб.	160 руб.	140 руб.	120 руб.	80 руб.	50 руб.	40 руб.	Менее 40 руб.
1	2	3	4	5	6	7	8

Для грузовых автомобилей свыше 12 тонн, автопоездов

300 руб.	230 руб.	200 руб.	170 руб.	120 руб.	70 руб.	50 руб.	Менее 50 руб.
1	2	3	4	5	6	7	8

ЗАДАТЬ В.17, ЕСЛИ ВЫБРАН КОД 1 В В.5А

17. Для тех, кто занимается грузовыми перевозками. Если проезд по платной дороге по сравнению с бесплатным позволит вам сэкономить 30 минут времени, при какой максимальной стоимости проезда Вы ей воспользуетесь.

ЗАЧИТЫВАЮТСЯ СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ВАРИАНТЫ ОТВЕТОВ, НАЧИНАЯ С НАИБОЛЬШЕГО ТАРИФА. ЕСЛИ РЕСПОНДЕНТ ГОВОРИТ: «НЕТ», НАЗЫВАЕТСЯ МЕНЬШЕЕ ЗНАЧЕНИЕ. ПЕРЕЧИСЛЕНИЕ ВАРИАНТОВ ЗАКАНЧИВАЕТСЯ, ЕСЛИ РЕСПОНДЕНТ СОГЛАШАЕТСЯ НА КАКОЙ-ЛИБО НА НАЗВАННЫЙ ВАРИАНТ ДО 7-ГО ВКЛЮЧИТЕЛЬНО – ЕГО НУЖНО ОТМЕТИТЬ. ЕСЛИ РЕСПОНДЕНТА НЕ УСТРАИВАЕТ ВАРИАНТ 7, ТО НУЖНО ПЕРЕЙТИ К СЛЕДУЮЩЕМУ ВОПРОСУ, ОТМЕТИВ ВАРИАНТ 8.

Для грузовых автомобилей до 6 тонн

300 руб.	230 руб.	200 руб.	170 руб.	120 руб.	70 руб.	50 руб.	Менее 50 руб.
1	2	3	4	5	6	7	8

Для грузовых автомобилей от 6 до 12 тонн

410 руб.	320 руб.	270 руб.	230 руб.	160 руб.	90 руб.	70 руб.	Менее 70 руб.
1	2	3	4	5	6	7	8

Для грузовых автомобилей свыше 12 тонн, автопоездов

590 руб.	460 руб.	390 руб.	330 руб.	230 руб.	130 руб.	100 руб.	Менее 100 руб.
1	2	3	4	5	6	7	8

ЗАДАТЬ В.18, ЕСЛИ ВЫБРАН КОД 1 В В.5Б

18. Для тех, кто занимается пассажирскими перевозками. Если проезд по платной дороге по сравнению с бесплатным позволит вам сэкономить 15 минут времени, при какой максимальной стоимости проезда Вы ей воспользуетесь.

ЗАЧИТЫВАЮТСЯ СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ВАРИАНТЫ ОТВЕТОВ, НАЧИНАЯ С НАИБОЛЬШЕГО ТАРИФА. ЕСЛИ РЕСПОНДЕНТ ГОВОРИТ: «НЕТ», НАЗЫВАЕТСЯ МЕНЬШЕЕ ЗНАЧЕНИЕ. ПЕРЕЧИСЛЕНИЕ ВАРИАНТОВ ЗАКАНЧИВАЕТСЯ, ЕСЛИ РЕСПОНДЕНТ СОГЛАШАЕТСЯ НА КАКОЙ-ЛИБО НА НАЗВАННЫЙ ВАРИАНТ ДО 7-ГО ВКЛЮЧИТЕЛЬНО – ЕГО НУЖНО ОТМЕТИТЬ. ЕСЛИ РЕСПОНДЕНТА НЕ УСТРАИВАЕТ ВАРИАНТ 7, ТО НУЖНО ПЕРЕЙТИ К СЛЕДУЮЩЕМУ ВОПРОСУ, ОТМЕТИВ ВАРИАНТ 8.

Микроавтобусы

150 руб.	120 руб.	100 руб.	90 руб.	60 руб.	40 руб.	30 руб.	Менее 30 руб.
1	2	3	4	5	6	7	8

Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата

Средний автобус

210 руб.	160 руб.	140 руб.	120 руб.	80 руб.	50 руб.	40 руб.	Менее 40 руб.
1	2	3	4	5	6	7	8

Большой автобус

300 руб.	230 руб.	200 руб.	170 руб.	120 руб.	70 руб.	50 руб.	Менее 50 руб.
1	2	3	4	5	6	7	8

ЗАДАТЬ В.19 ЕСЛИ ВЫБРАН КОД 1 В В.5Б

19. Для тех, кто занимается пассажирскими перевозками. Если проезд по платной дороге по сравнению с бесплатным позволит вам сэкономить 30 минут времени, при какой максимальной стоимости проезда Вы ей воспользуетесь.

ЗАЧИТЫВАЮТСЯ СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ВАРИАНТЫ ОТВЕТОВ, НАЧИНАЯ С НАИБОЛЬШЕГО ТАРИФА. ЕСЛИ РЕСПОНДЕНТ ГОВОРИТ: «НЕТ», НАЗЫВАЕТСЯ МЕНЬШЕЕ ЗНАЧЕНИЕ. ПЕРЕЧИСЛЕНИЕ ВАРИАНТОВ ЗАКАНЧИВАЕТСЯ, ЕСЛИ РЕСПОНДЕНТ СОГЛАШАЕТСЯ НА КАКОЙ-ЛИБО НА НАЗВАННЫЙ ВАРИАНТ ДО 7-ГО ВКЛЮЧИТЕЛЬНО – ЕГО НУЖНО ОТМЕТИТЬ. ЕСЛИ РЕСПОНДЕНТА НЕ УСТРАИВАЕТ ВАРИАНТ 7, ТО НУЖНО ПЕРЕЙТИ К СЛЕДУЮЩЕМУ ВОПРОСУ, ОТМЕТИВ ВАРИАНТ 8.

Микроавтобусы

300 руб.	230 руб.	200 руб.	170 руб.	120 руб.	70 руб.	50 руб.	Менее 50 руб.
1	2	3	4	5	6	7	8

Средний автобус

410 руб.	320 руб.	270 руб.	230 руб.	160 руб.	90 руб.	70 руб.	Менее 70 руб.
1	2	3	4	5	6	7	8

Большой автобус

590 руб.	460 руб.	390 руб.	330 руб.	230 руб.	130 руб.	100 руб.	Менее 100 руб.
1	2	3	4	5	6	7	8

20. Пожалуйста, оставьте Ваши контактные данные – они гарантированно не будут использоваться ни в каких коммерческих целях.

ЗАПИШИТЕ

Имя, Отчество	
Должность	
Номер телефона	

Благодарю Вас за ответы, хорошего Вам дня!

Изм.	Кол. уч	Лист	№ док	Подпись	Дата
------	---------	------	-------	---------	------

5-842/7-КСОДД-1-ПЗ