

**Государственный комитет
Республики Карелия по транспорту**

**Концепция развития
придорожной инфраструктуры
на автомобильных дорогах
Республики Карелия**

Петрозаводск 2014 г.

1. Введение

Значение Республики Карелия на Северо-Западе России определяется ролью республики в реализации внутренних и внешних политических и социально-экономических задач. С распадом СССР геополитическое значение Карелии существенно возросло, т.к. республика стала непосредственным выходом России в зону европейского рынка. Карелия расположена в непосредственной близости к высокоразвитым регионам России и Западной Европы, имеет выход к берегу Белого моря, обладает огромной озерно-речной системой, а также значительными запасами природных ресурсов.

Республика Карелия может рассматриваться как регион Российской Федерации, обладающий значительным потенциалом развития, где необходимо создать определенные предпосылки для экономического роста и повышения уровня жизни населения.

В силу своего уникального географического положения Карелия играет важную роль в развитии Европейской транспортной инфраструктуры и региональной организации перевозок грузов.

Через территорию Карелии проходят два общероссийских автомобильных коридора, обеспечивающих транзит грузов из южных и центральных областей России в Мурманскую область и из восточных областей в Финляндию:

- № 2 «Мурманск - Петрозаводск - Санкт-Петербург - Новгород - Тверь - Москва - Тула - Воронеж - Ростов на Дону - Краснодар - Новороссийск - Сочи»;

- № 9 «Санкт-Петербург - Каргополь - Котлас - Сыктывкар - Кудымкар - Пермь с подъездами Пудож - Медвежьегорск - Костомукша - граница Финляндии».

Для обеспечения транспортных связей в международном и межрегиональном сообщении, удовлетворения потребностей населения и хозяйственного комплекса Карелии в автомобильных перевозках с наименьшими затратами и повышения потребительских свойств дорог

необходимо осуществление ряда мероприятий по совершенствованию и развитию дорожной сети.

Основной целью дорожной политики Республики Карелия является совершенствование и развитие сети автомобильных дорог, повышение их транспортно-эксплуатационных характеристик для интеграции в транспортную сеть России, обеспечения экономического роста и спроса на автомобильные перевозки, увеличения эффективности использования природно-ресурсного потенциала и повышения уровня жизни населения.

С целью формирования стратегии развития дорожного комплекса разработана Государственная программа Республики Карелия «Развитие транспортной системы в Республике Карелия», предусматривающая, в том числе, мероприятия по совершенствованию и развитию автомобильных дорог Республики Карелия на период до 2020 года, в которой на основе прогноза социально-экономического развития выявлены приоритетные задачи дорожной политики и перспективы развития дорожной сети, определены необходимые объемы работ по строительству и реконструкции.

2. Существующее состояние автомобильных дорог Республики Карелия

Автомобильные дороги являются важнейшей составной частью транспортной системы Республики Карелия. От уровня транспортно-эксплуатационного состояния и развития сети автомобильных дорог общего пользования, обеспечивающих связь между районами и населенными пунктами республики, а также выход на дорожную сеть сопредельных регионов, во многом зависит решение задач достижения устойчивого экономического роста региона, улучшения условий для предпринимательской деятельности и повышения уровня жизни населения, проведения структурных реформ и интеграции транспортной системы республики в транспортную систему России.

Развитие сети автомобильных дорог должно соответствовать темпам социально-экономического развития Республики Карелия и удовлетворять потребность в перевозках в соответствии с ростом автопарка.

В экономике Республики Карелия среди всех видов транспорта наибольший удельный вес в объемах перевозок приходится на автомобильный транспорт. По объему грузовых перевозок, осуществляемых на автомобильном транспорте, Карелия значительно превосходит другие субъекты Северо-Западного региона. Автотранспорт обеспечивает внутрирегиональные и межрегиональные связи, осуществляет значительные перевозки грузов за пределы республики.

Сеть автомобильных дорог общего пользования Республики Карелия сформирована автодорогами федерального, регионального и местного значения. Протяженность автодорог федерального значения составляет 1304 км; регионального значения – 6 516 км; местного значения – 2762 км (в соответствии с выписками из реестров муниципального имущества).

Основная интенсивность движения по автодорогам республики наблюдается по автодорогам федерального и регионального значения. Автодороги местного значения представлены улично-дорожной сетью населенных пунктов республики.

Автомобильные дороги федерального значения в Республике Карелия представлены следующими трассами:

- Автомобильная дорога Р-21 «Кола» протяженностью – 750,9 км;
- Автомобильная дорога А-121 «Сортавала» протяженностью – 310,6 км;
- Автомобильная дорога А-119 «Вологда – Медвежьегорск» протяженностью – 242,5 км.

Все указанные автодороги имеют асфальтобетонное покрытие, за исключением участка автодороги А-121 «Сортавала», км 173 – км 197, который имеет переходный тип покрытия.

Структура сети автомобильных дорог регионального значения в Республике Карелия по типам покрытия представлена следующим образом:

- с усовершенствованным (асфальтобетонным) покрытием – 2151 км (33

%);

- с песчано-гравийно-щебеночным покрытием – 3167 км (48,6 %);
- без покрытия (грунтовые) – 1198 км (18,4 %).

Протяженность автомобильных дорог регионального значения по техническим категориям:

- II – 23 км (0,4 %);
- III – 87 км (1,3 %);
- IV – 1719 км (26,4 %);
- V – 3489 км (53,5 %);
- некатегорийные – 1198 км (18,4 %).

В настоящее время к наиболее острым проблемам дорожного хозяйства Республики Карелия относятся следующие:

- эксплуатационное состояние автомобильных дорог не в полной мере отвечает нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям и ожиданиям пользователей автодорог. Доля протяженности автомобильных дорог, требующих выполнения ремонтных работ, составляет 72 процента;

- более половины общей протяженности автомобильных дорог не соответствуют современным нагрузкам по прочности дорожной одежды и более 80 процентов - по ровности покрытия;

- неудовлетворительное состояние мостовых сооружений, в особенности деревянных. В аварийном и предаварийном состоянии находятся 60 мостовых сооружений, в ряде случаев по ним ограничено движение грузовых автотранспортных средств, либо организованы объезды;

- недостаточно развиты автодорожные связи между соседними регионами и Финляндией;

- существующие автодорожные маршруты не соответствуют требованиям, предъявляемым к международным транзитным магистралям.

Кроме того, следует отметить, что в 90-е годы в собственность Республики Карелия были приняты от предприятий лесного комплекса автомобильные дороги значительной протяженности, которые были построены

как временные для вывозки леса. Земляное полотно таких автомобильных дорог и искусственные сооружения на них устраивались без учета требований к долговечности сооружения. В настоящее время по этим автомобильным дорогам в период сложных природно-климатических условий возникают затруднения для движения автомобильного транспорта. Для обеспечения круглогодичного движения по ним требуется практически ежегодно выполнять работы по ремонту искусственных сооружений и земляного полотна на сложных участках автомобильных дорог.

Ранее дорожные конструкции не рассчитывались на обслуживание потоков тяжелых грузовых автомобилей и автопоездов. Конструкции проезжей части автомобильных дорог, мосты рассчитаны на пропуск ранее выпускавшихся отечественной промышленностью автомобилей с нагрузками 6 тонн на ось и не соответствуют современным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, что приводит к их ускоренному износу при пропуске эксплуатируемых в настоящее время транспортных средств.

Автомобильные дороги на значительном протяжении проходят по территории населенных пунктов, что приводит к снижению скорости движения транспортных потоков.

Указанные проблемы характерны для многих субъектов Российской Федерации, однако в Республике Карелия они усугубляются последствиями существовавших на протяжении последних лет условий недостаточного финансирования дорожных работ.

Уровень транспортно-эксплуатационного состояния сети автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения в Республике Карелия в сопоставлении со средними по стране показателями состояния автомобильных дорог, относящихся к собственности субъектов Российской Федерации, несколько ниже. По состоянию на 1 января 2014 года в Республике Карелия доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, в общей протяженности

автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения составляла 27 процентов, что на 9,77 процентного пункта ниже данного показателя в среднем по Российской Федерации, но на 2,71 процентного пункта выше аналогичного показателя по Северо-Западному федеральному округу.

Принимая за основу значение вышеуказанного показателя, следует отметить, что технический уровень автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения в Республике Карелия значительно выше, чем в следующих регионах Северо-Западного федерального округа: Архангельской области (9,3 процента), Вологодской области (6,2 процента), Ненецком автономном округе (6,5 процента). Однако уровень технического состояния автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения в Республике Коми и Ленинградской области более высокий, чем в Республике Карелия.

Показатели состояния автомобильных дорог, относящихся к собственности субъектов Российской Федерации, приведены в таблице №1.

Таблица №1

Доля протяженности автомобильных дорог, относящихся к собственности субъектов Российской Федерации, отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог соответствующего субъекта Российской Федерации по состоянию на 1 января 2014 года

Российская Федерация, субъект Российской Федерации	Доля автомобильных дорог, относящихся к собственности субъектов Российской Федерации, отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог соответствующего субъекта Российской Федерации, проценты
Российская Федерация	36,77
Северо-Западный Федеральный округ (без учета г.С-Петербурга)	24,29
Республика Карелия	27,00
Республика Коми	44,90
Архангельская область	9,30
Вологодская область	6,20
Мурманская область	32,70
Ленинградская область	42,10
Новгородская область	21,00
Псковская область	25,80
Калининградская область	30,00
Ненецкий автономный округ	6,50

Показатели, характеризующие уровень обеспеченности Республики Карелия автомобильными дорогами общего пользования, представлены в таблице №2.

Таблица №2

Показатели, характеризующие обеспеченность субъектов Российской Федерации, входящих в Северо-Западный федеральный округ, автодорогами общего пользования по состоянию на 1 января 2014 года

Российская Федерация, субъект Российской Федерации	Площадь, кв. км	Протяженность сети автомобильных дорог общего пользования, км	Плотность сети автомобильных дорог общего пользования, м на кв. км	Численность населения, тыс. чел.	Обеспеченность автомобильными дорогами общего пользования, км на 10 тыс. человек
Российская Федерация (без учета г. Москвы и г. Санкт-Петербурга)	17 095 689	1260754,0	74	126 500	99,7
Северо-Западный федеральный округ (без учета г. Санкт-Петербурга)	1 685 600	117719,5	70	8 690	135,5
Республика Карелия	180 520	10582	59	637	166,1
Республика Коми	416 774	7008,3	17	881	79,5
Архангельская область	589 913	18776,6	32	1 202	156,2
Вологодская область	144 527	20896,0	145	1 196	174,7
Мурманская область	144 902	3311,8	23	780	42,5
Ленинградская область	83 908	18438,7	220	1 751	105,3
Новгородская область	54 501	12771,5	234	626	204,0
Псковская область	55 399	19315,0	349	662	291,8
Калининградская область	15 125	7112,5	470	955	74,5

Плотность сети автомобильных дорог в Республике Карелия, а именно отношение протяженности сети автомобильных дорог общего пользования, проходящих по территории республики, к площади ее территории, ниже данного показателя в среднем по Российской Федерации, а также по Северо-Западному федеральному округу, но значительно выше аналогичного показателя в Республике Коми, Архангельской и Мурманской областях.

Показатель обеспеченности автомобильными дорогами общего пользования в Республике Карелия (протяженность сети автомобильных дорог общего пользования, проходящих по территории республики, в расчете на 10 тыс. человек населения республики) в 1,67 раза выше, чем данный показатель в среднем по Российской Федерации и на 17 процентов выше аналогичного

показателя по Северо-Западному федеральному округу.

Все районы и города Республики Карелия связаны со столицей республики - городом Петрозаводском автомобильными дорогами с твердым покрытием.

По состоянию на 1 января 2014 года в Республике Карелия только 15 населенных пунктов с численностью населения более 75 человек не имели связи по автомобильным дорогам с твердым покрытием. По Северо-Западному федеральному округу на указанную дату насчитывалось 364 таких населенных пункта, и доля в их количестве, приходящаяся на Республику Карелия, составляла всего 4,1 процента. Данный показатель свидетельствует об относительно высокой степени обеспеченности населенных пунктов республики транспортным сообщением.

Таким образом, существующая сеть автомобильных дорог в Республике Карелия обеспечивает транспортную связь, но не удовлетворяет в полном объеме предъявляемым к ней потребительским требованиям и характеризуется факторами, ограничивающими возможности реализации стратегических целей социально-экономического развития региона, в том числе:

- значительная доля в составе сети автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения грунтовых дорог;

- наличие некапитальных (деревянных) мостов и мостов с недостаточной грузоподъемностью;

- нарастание физического износа автомобильных дорог при росте уровня автомобилизации населения и экономики;

- сочетание неблагоприятных природных факторов, ухудшающих условия и повышающих издержки создания и эксплуатации автомобильных дорог и сооружений на них.

Учитывая значительную долю протяженности автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования в Республике Карелия, развитие сети автомобильных дорог общего пользования регионального или

межмуниципального значения, повышение ее технического уровня является ключевой задачей для снятия инфраструктурных ограничений экономического роста региона.

Определяющим событием для дорожной отрасли стало создание в 2012 году Дорожного фонда Республики Карелия, с 2014 года муниципальных Дорожных фондов в муниципальных образованиях Республики Карелия которые, аккумулируя целевые средства, направляемые на содержание и развитие автомобильных дорог, позволят обеспечить дорожное хозяйство региона надежным источником финансирования.

3. Рекомендации по строительству и реконструкции автомобильных дорог регионального значения Республики Карелия на период до 2020 года

Прогнозируемый рост уровня автомобилизации, объемов автомобильных перевозок и интенсивности движения требует соответствующего развития и совершенствования дорожной сети Республики Карелия.

В соответствии с одной из составляющих цели государственной программы целевой показатель «Увеличение протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям» должен отражать поступательное движение в процессе реализации государственной программы к достижению этой цели.

По мере увеличения протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, в регионе будет создаваться связанная, единая сеть автомобильных дорог общего пользования, обеспечивающая беспрепятственный доступ населения и хозяйствующих субъектов к транспортным услугам, безопасное и ускоренное перемещение товарных потоков и людей автомобилями по территории республики.

В результате реализации государственной программы планируется, что протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального или

межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, к концу 2020 года составит 2800 км – увеличение составит 976 км.

Ежегодный прирост доли протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения запланирован порядка 2 процентных пунктов.

При этом, объекты дорожной сети, подлежащие строительству и реконструкции, определялись с учетом необходимости обеспечения:

- развития и совершенствования российских транспортных коридоров;
- связей крупных экономических районов и центров субъектов РФ по кратчайшим маршрутам или с минимальными перепробегами;
- увеличения плотности дорожной сети и сокращения перепробега транспортных средств.

К приоритетным объектам строительства и реконструкции автодорог регионального значения Республики Карелия можно отнести следующие:

- переходящие объекты незавершенного строительства и реконструкции;
- участки дорог, технические параметры которых не соответствуют существующей и перспективной интенсивности движения;
- объекты, ввод которых направлен на формирование новых автодорожных направлений и развитие транспортных коридоров, обеспечивающих международные и межрегиональные транспортные связи;
- вновь начинаемые объекты, ввод которых обеспечит максимальный социально-экономический и экологический эффект;
- объекты, ввод которых обеспечит снижение аварийности на дорожной сети и улучшение экологической ситуации в республике.

В целом в Республике Карелия в период до 2020 года планируется выполнить следующие работы по строительству и реконструкции автодорог федерального и регионального значения:

- строительство и реконструкция участков федеральных автомобильных дорог Р-21 «Кола», А-121 «Сортавала» и А-119 «Вологда – Медвежьегорск», в том числе, предусматривающих обход ряда населенных пунктов;

- реконструкция автомобильной дороги регионального значения Республики Карелия Кочкома-Тикши-Ледмозеро-Костомукша на участках км 11 – км 35 и км 35 – км 44;

- реконструкция автомобильной дороги регионального значения Республики Карелия Ихала-Райвио-госграница на участках км 0 – км 14 и км км 14 – км 28;

- строительство автомобильной дороги регионального значения Республики Карелия «Великая Губа – Оятевщина» протяженностью 31,3 км.

4. Интенсивность движения автотранспорта на автомобильных дорогах Республики Карелия

4.1. Существующая интенсивность

Размеры, структура и направления транспортных потоков на дорогах общего пользования определяются объемами промышленного и сельскохозяйственного производства, хозяйственными связями предприятий Карелии, размещением на территории республики грузо- и пассажирообразующих узлов, зон отдыха, коллективных садоводств, уровнем автомобилизации и рядом других факторов.

Анализ данных интенсивности движения позволяет сделать следующие выводы. На федеральных дорогах Р-21 «Кола», А-121 «Сортавала», А-119 «Вологда-Медвежьегорск» наблюдаются высокие значения интенсивности движения (на ряде участков до 10 тыс. автомобилей в сутки), как по грузовой, так и по легковой составляющей. В последние 5 лет значительно увеличились объемы перевозок между странами Скандинавии и Северо-Западным районом России, что привело к росту интенсивности движения на автодорогах

регионального значения, обеспечивающих широтные связи и выход к границе Финляндии в районе МАПП «Вяртсиля», МАПП «Люття» и МАПП «Суоперя» (Кочкома-Тикша-Ледмозеро-Костомукша-госграница, Олонец-Вяртсиля, Лоухи-Суоперя). Размеры интенсивности движения составили до 3000 авт./сутки.

На автомобильных дорогах, обеспечивающих межрегиональные и межрайонные связи (Петрозаводск - Ошта, Долматово - Няндома - Каргополь - Пудож, Петрозаводск-Суоярви, Суоярви-Юостозеро (через Поросозеро) - Медвежьегорск, Муезерский-Гимолы-Поросозеро, Кемь-Лонка через Калевала, Кепа-Юшкозеро-Боровой-Костомукша, Шуйская-Гирвас, Суоярви-Койриноя) размеры транспортных потоков колеблются в пределах от 1000 до 2000 авт./сутки.

На автомобильных дорогах, обслуживающих транспортные связи в межрайонном и внутрирайонном сообщении, интенсивность движения составляет 500-1500 авт./сутки. На остальной сети территориальных дорог, обеспечивающих перевозки грузов и пассажиров преимущественно во внутрирайонном сообщении, размеры транспортных потоков не превышают 300-500 авт./сутки.

Также сохраняется тенденция увеличения интенсивности движения в зоне влияния районных центров. Наиболее высокие значения интенсивности движения наблюдаются на подходах к г.Петрозаводску и к районным центрам. Кроме того, наблюдается значительное увеличение интенсивности движения автотранспорта по автодорогам, обеспечивающим подъезд к садово-огородническим товариществам, носящее сезонный характер (летний период).

4.2 Прогноз интенсивности на 2020 год

Расчет перспективной интенсивности движения по дорогам Карелии базируется на данных о развитии и размещении производительных сил, прогнозе социально-экономического развития республики.

На перспективу до 2020 года на формирование транспортного спроса наибольшее влияние будут оказывать следующие факторы:

- повышение экономической активности, рост занятости и объемов производства;
- увеличение валового регионального продукта и доли сферы услуг в нем;
- рост международной торговли;
- изменение численности и структуры населения региона;
- рост уровня автомобилизации;
- развитие малых и средних предприятий и увеличение мелкопартионных перевозок;
- более быстрое развитие производств, тяготеющих к автомобильному транспорту (сфера услуг, торговля, легкая промышленность и др.);
- повышение требований грузоотправителей к скорости доставки грузов и их сохранности;
- переключение на автотранспорт части железнодорожных перевозок, осуществляемых на короткие и средние расстояния;
- развитие рекреации и туризма.

Прогноз интенсивности движения на расчетный период к 2020 году показал, что в целом по республике размеры транспортных потоков увеличатся в 1,5 - 3,0 раза. На формирование транспортных потоков по автомобильным дорогам республики будет оказывать существенное влияние размещение в зоне тяготения дорог крупных городских поселений, развитие системы рекреационных зон, что существенно повлияет на сезонные колебания интенсивности движения.

Расширение международных связей, открытие новых и совершенствование существующих пограничных переходов, развитие межсубъектных связей приведет к росту интенсивности сети дорог в два и более раза. Поэтому темпы роста интенсивности движения будут выше среднего на федеральной дороге в зоне влияния г. Петрозаводска и на тех автодорогах регионального значения, по которым следуют транспортные потоки, связанные с развитием и появлением выходов в соседние регионы.

На региональной сети автодорог, обслуживающей преимущественно внутриреспубликанские и внутрирайонные связи, темпы роста интенсивности движения будут зависеть от уровня развития района тяготения. Наибольший прирост интенсивности движения прогнозируется на автодорогах, которые обслуживают международные и межрегиональные связи.

Увеличение парка легковых автомобилей также приведет к существенному росту интенсивности движения на автодорогах, особенно на подходах к городам.

5. Придорожная инфраструктура на автомобильных дорогах Республики Карелия

5.1. Существующее положение

Изменение геополитической ситуации, развитие международных транспортных связей Республики Карелия предопределили необходимость совершенствования и развития сервисной инфраструктуры на автомобильных дорогах.

Осуществляемый в настоящее время процесс развития дорожного сервиса проходит достаточно стихийно, на низком качественном уровне (зачастую здания и сооружения дорожного сервиса не отвечают санитарно-техническим требованиям и современным технологиям производства работ).

Стихийное строительство объектов сервиса осуществляется в основном на транспортных связях районных административных центров, на подходах к городам. Подобная тенденция в развитии сервисного обслуживания предопределяет наличие диспропорции в уровне сервисного обслуживания на сети дорог республики и нерациональное использование мощностей имеющихся объектов. При этом связи городов с развивающимися рекреационными зонами, групп поселений между собой не обеспечены в должной мере сервисными услугами.

«Программа придорожной инфраструктуры на автодорогах Республики Карелия», выполненная в 1999 году, была разработана на основе анализа расположения действующих объектов автосервиса, строящихся и вновь

отведенных территорий для размещения комплексов обслуживания на трассах автомобильных дорог. Задача программы состояла в определении мест размещения объектов придорожного сервиса с учётом развития автодорожной сети республики на 2005 год.

В соответствии с тем, что объекты дорожного сервиса и их размещение на дорогах должны полностью обеспечить удовлетворение нужд участников движения, не нарушая при этом требований безопасности дорожного движения и экологии, не создавая помех для движения автомобилей на дороге, не препятствуя содержанию автомобильных дорог и их безопасной эксплуатации, программой была разработана единая система обслуживания на всем протяжении автомобильных дорог республики. Была применена наиболее эффективная организация бытового и технического обслуживания транспортных средств и участников дорожного движения, которая объединяла объекты дорожного сервиса в различные виды комплексного обслуживания.

В принятых комплексах обслуживания были включены предприятия, предоставляющие участникам движения и транспортным средствам различного вида услуги. Образование комплексов обусловлено, с одной стороны, стремлением к более полному удовлетворению пассажиров и водителей в различных видах услуг, а с другой стороны - стремлением к рациональному использованию территории и повышению эффективности капитальных вложений, необходимых для строительства сооружений обслуживания.

В наиболее полном виде был предложен комплекс обслуживания, включающий в себя здания и сооружения, предназначенные для отдыха, питания и ночлега водителей и пассажиров, а также сооружений для обеспечения транспортных средств топливом, смазочными материалами, техническим обслуживанием.

За прошедший период наблюдается завершение строительства объектов автосервиса запроектированных до 1998 - 1999 года и проектирование и строительство объектов с 1999 по 2004 года.

Одновременно наблюдается ликвидация отдельных объектов инфраструктуры, которая связана как с временным состоянием объектов, так и

ликвидация ведомственных — это пункты питания, контейнерные АЗС, гостиницы.

Перечень существующих объектов инфраструктуры приведен в таблице №3.

Таблица №3

Уровень существующего положения объектов
придорожного сервиса в населенных пунктах Республики Карелия

№№ п/п	Населенный пункт	Наименование
1	2	3
1	г.Петрозаводск, Кондопога, Медвежьегорск, Сегежа, Надвоицы, Беломорск, Кемь, Лоухи, Калевала, Костомукша, Муезерский, Суоярви, Олонец, Питкяранта, Сортавала, Лахденпохья, Пудож	Гостиница, пункт питания, магазин, АЗС, техническое обслуживание автомобилей, мойка машин, место стоянки
2	п.Пряжа	Гостиница, пункт питания, магазин, АЗС, место стоянки
3	п.Матросы	Пункт питания, магазин, АЗС, место стоянки
4	п.Куркиёки	Гостиница, пункт питания, магазин, АЗС, техническое обслуживание автомобилей, место стоянки
5	п.Вяртсиля, Эссоила, Паданы, Видлица	Гостиница, пункт питания, магазин, АЗС
6	п.Ведлозеро, Вешкелица, Чална, Ильинский, Ладва, Ледозеро, Ляскеля, Райконкоски, Шуя, Лоймола, ст.Шуйская, Пуйкола, Мелиоративный, Деревянное, Н.Вилга, Пушной, Святозеро, Верхние Важины, Шолтозеро, Коткозеро, Повенец	Пункт питания, магазин, АЗС
7	п.Рускеала, Михайловское, Попов порог, Юшкозеро, Салми, Спасская губа, Кочкома, Амбарный, Гирвас, Хийтола, Тойвуя, Валдай, Летнереченский, Шокша, Сопоха	Пункт питания, магазин

8	п.Валаам	Гостиница
9	п.Пиндуши	Техническое обслуживание автомобилей, пункт питания, магазин, АЗС
10	п.Красноборский	Гостиница, пункт питания, АЗС, техническое обследование автомобилей
11	п.Кестеньга, Софпорог, Харлу	Гостиница, пункт питания, магазин
12	п.Вилга	АЗС, магазин
13	п.Янишполе	Пункт питания
14	п.Тэдино	Магазин

Перечень существующих объектов инфраструктуры на автомобильных дорогах федерального и регионального значения в Республике Карелия приведен в таблице №4.

Таблица №4

**Уровень существующего положения объектов
придорожного сервиса на автомобильных дорогах федерального и
регионального значения в Республике Карелия**

№	Наименование автомобильной дороги	Местоположение объекта, км +		Вид объекта придорожного сервиса
		слева	справа	
1	Автомобильная дорога федерального значения Р-21 «Кола» (Санкт-Петербург - Петрозаводск - Мурманск - Печенга - граница с Королевством Норвегия)	-	268+1045	кафе
2		269+568	-	кафе, шиномонтаж
3		282+630	-	стоянка, эстакада
4		306+189	-	кафе
5		306+214	-	стоянка, эстакада
6		337+690	-	стоянка, эстакада
7		-	355+929	стоянка, эстакада
8		-	370+940	стоянка, эстакада
9		-	384+321	магазин
10		418+160	-	магазин
11		419+450	-	АЗС
12		471+580	-	кафе, гостиница
13		-	477+778	АЗС
14		-	493+430	АЗС

15	Автомобильная дорога федерального значения Р-21 «Кола» (Санкт-Петербург - Петрозаводск - Мурманск - Печенга - граница с Королевством Норвегия)	-	578+440	стоянка, эстакада
16		594+111	-	стоянка, эстакада
17		-	607+520	кафе
18		-	607+540	стоянка, эстакада
19		-	621+515	АЗС, СТО
20		-	621+515	кафе
21		-	716+080	АЗС
22		-	720+720	АЗС
23		795+800	-	АЗС
24		856+710	-	АЗС
25		924+636	-	стоянка, эстакада
26	-	1008+967	АЗС	
27	-	1048+850	стоянка, эстакада	
28	-	1050+620	кафе	
29	1058+220	-	кафе	
1	Автомобильная дорога федерального значения А-121 «Сортавала» (Санкт-Петербург - Сортавала - автомобильная дорога Р-21 «Кола»)	-	160+895	магазин
2		167+085	-	АЗС
3		169+414	-	площадка отдыха
4		-	181+494	АЗС, магазин
5		-	181+620	АЗС
6		210+040	-	магазин
7		183+300	-	кафе
8		218+960	-	АЗС
9		-	219+300	СТО
10		219+350	-	кафе
11		220+300	-	кафе
12		220+580	-	АЗС
13		221+500	-	автовокзал
14		221+730	-	кафе
15		-	223+570	АЗС
16		-	260+120	АЗС
17		261+150	-	АЗС, кафе
18		-	268+580	магазин
19		269+380	-	магазин
20		262+911	-	автовокзал
21		289+700	-	магазин
22		-	290+300	магазин
23		296+192	-	АЗС
24		319+316	-	стоянка, эстакада
25		-	329+100	АЗС
26		395+385	-	стоянка, эстакада
27		412+560	-	магазин
28		441+969	-	площадка отдыха
29		468+500	-	кафе
30		-	468+650	АЗС, кафе
31		468+676	-	площадка отдыха
1	Автомобильная дорога федерального значения А-119 «Вологда-Медвежьегорск - автомобильная дорога Р-21 «Кола»	-	393+888	площадка отдыха
2		440+400	-	АЗС
3		-	492+920	площадка отдыха
4		521+080	-	площадка отдыха
5		-	630+300	АЗС
6		-	634+900	АЗС
7		635+200	-	АЗС
1	Автомобильная дорога регионального значения Олонец - Питкяранта – Лепясилта	-	1+100	АЗС
2		19+150	-	АЗС
3		-	86+100	АЗС
4		108+576	-	площадка отдыха
5		-	123+800	АЗС

6		129+188	-	площадка отдыха
7		135+784	-	АЗС
1	Автомобильная дорога регионального значения Петрозаводск - Ошта	7+537	-	АЗС
2		8+387	-	площадка отдыха
3		23+550	-	АЗС
4		26+407	-	площадка отдыха
5		74+551	-	площадка отдыха
6		-	83+500	площадка отдыха
7		-	84+450	АЗС
1	Автомобильная дорога регионального значения Кочкома - Тикша - Ледозеро - Костомукша - Госграница	-	9+400	АЗС
2		-	58+790	площадка отдыха
3		-	89+979	площадка отдыха
4		193+150	-	площадка отдыха
5		-	213+400	площадка отдыха
6		213+700	-	АЗС
7		244+700	-	АЗС
1	Автомобильная дорога регионального значения Петрозаводск - Суоярви	-	12+400	АЗС
2		12+550	-	АЗС
3		-	13+500	АЗС
4		-	70+650	АЗС
5		-	33+450	площадка отдыха
6		-	49+900	площадка отдыха
7		-	73+318	площадка отдыха
8		-	130+410	АЗС
9		-	130+800	АЗС
1	Автомобильная дорога регионального значения Шуйская - Гирвас	15+108	-	площадка отдыха
2		-	30+756	площадка отдыха
3		53+080	-	площадка отдыха
1	Автомобильная дорога регионального значения Кемь - Лонка через Калевала	-	1+150	АЗС
2		-	16+750	площадка отдыха
3		-	39+760	площадка отдыха
4		175+600	-	АЗС
5		-	177+600	АЗС
1	Автомобильная дорога регионального значения Салми - Новая Тулема	0+028	-	площадка отдыха
1	Автомобильная дорога регионального значения Лоухи-Суоперя	-	109+900	АЗС
1	Автомобильная дорога регионального значения Пушной – Новое Машезеро	-	0+400	АЗС
1	Автомобильная дорога регионального значения Лоухи – АТП Лоушки	0+300	-	АЗС
1	Пушной-Беломорск	-	35+800	АЗС
1	Сегежа – Р-21 «Кола», 748 км	0+600	-	АЗС
1	Подъезд к п.Вяртсиля	28+650	-	АЗС
2		36+100	-	АЗС
3		51+250	-	АЗС
4		52+050	-	АЗС
5		52+650	-	АЗС

5.2. Развитие объектов придорожной инфраструктуры в период до 2020 года

В соответствии с тем, что объекты дорожного сервиса и их размещение должны полностью обеспечивать удовлетворение нужд участников движения, не нарушая при этом, требования безопасности дорожного движения и экологии, проектом разработана единая система обслуживания на всем протяжении автомобильных дорог опорной сети республики.

Система обслуживания движения вместе со средствами оформления составляет благоустройство дороги, т.е. тот комплекс сооружений и обустройств, который позволяет обеспечить нормальные условия жизнедеятельности людей, пользующихся дорогами, и поддержания работоспособности транспортных средств.

В соответствии с функциональным назначением виды придорожного сервиса делятся на четыре основные группы:

- первая группа - услуги, направленные на обеспечение отдыха водителей и пассажиров – это питание, ночлег и кратковременный отдых в пути.

- вторая группа - техническое обслуживание транспортных средств – заправка топливом, смазочными материалами, технический осмотр, ремонт,

- третья группа - информация об условиях движения на данном маршруте.

- четвертая группа - особый вид услуг - ремонт поврежденных транспортных средств

и медицинская помощь пострадавшим в дорожно-транспортном происшествии.

В соответствии с заданием заказчика размещению на автодорогах подлежат

следующие предприятия и объекты обслуживания движения:

- площадки отдыха;
- автозаправочные станции;
- станции технического обслуживания;
- пункты питания;
- предприятия гостиничного типа;
- моечные пункты.

Размещение и мощность объектов системы обслуживания движения

зависит от многих факторов: интенсивности и состава движения, степени хозяйственного освоения района, проложения дороги, средней скорости движения на маршруте, характера функций сооружений и их привлекательности.

Размещение предприятий и объектов сервиса на автодорогах принято в соответствии с расчетами и учетом мощности существующих объектов, путем организации комплексов.

Комплекс обслуживания движения - это совокупность сооружений, в которых размещены предприятия, предоставляющие участникам движения и транспортным средствам различного вида услуги. Образование комплексов обусловлено, с одной стороны, стремлением к возможно более полному удовлетворению пассажиров и водителей в различных видах услуг, а с другой - стремлению к рациональному использованию территории и повышению эффективности капитальных вложений, необходимых для строительства сооружений обслуживания.

В наиболее полном виде комплекс обслуживания включает в себя здания и сооружения, предназначенные для отдыха, питания и ночлега водителей и пассажиров, а также сооружений для обеспечения транспортных средств топливом, смазочными материалами, техническим обслуживанием.

На территории всех видов комплексов обслуживания должны быть четко выделены две зоны:

- зона обслуживания автомобилей;
- зона обслуживания участников движения.

В зоне обслуживания автомобилей предусматриваются здания и сооружения для стоянки и технического обслуживания транспортных средств - заправка топливом, смазочными материалами, технический осмотр, ремонт.

В зоне обслуживания участников движения предусматриваются обязательная установка туалетов и мусоросборников, на площадках отдыха рекомендуется устройство малых архитектурных форм.

Размещение комплексов обслуживания по длине автодорог связано с расположением населенных пунктов на дорогах, а также с учетом

существующих, строящихся и проектируемых объектов дорожного сервиса.

Немаловажную роль при размещении или развитии комплексов дорожного сервиса определяют природно-климатические и географические условия района прохождения дороги, интенсивность и состав движения, характер застройки вдоль дороги, наличие площадок для размещения объектов сервиса, плотность населения, густота дорожной сети, туристические зоны тяготения, возможность перспективного комплексного развития основной дороги и зоны придорожного сервиса.

В соответствии с нормативными требованиями (СНиП 2.05.02-85) расстояние между сооружениями обслуживания, объединенными в придорожные комплексы обслуживания, определено двумя основными факторами:

- размещением площадок отдыха;
- размещением автозаправочных станций.

Средний шаг комплексов в зависимости от категории дорог и их интенсивности составляет 30 - 60 км.

Учитывая нормативные требования и существующее положение придорожной инфраструктуры, разработана схема размещения объектов придорожной инфраструктуры на автомобильных дорогах опорной сети до 2020 года.

Рекомендации по развитию объектов придорожной инфраструктуры на опорной сети автомобильных дорог Республики Карелия до 2020 года разработаны для конкретных автодорог с учетом выполненного анализа существующей придорожной инфраструктуры и приведены на схеме «Развитие существующих и строительство новых объектов придорожной инфраструктуры на автомобильных дорогах Республики Карелия» (схема – прилагается).

6. Механизм реализации и внесения изменений в концепцию

Для эффективного решения поставленных в Концепции задач целесообразно объединение усилий исполнительных органов государственной

власти Республики Карелия и органов местного самоуправления.

Развитие объектов придорожного сервиса должно учитывать следующие направления:

- интенсивное развитие существующих площадок с более полным насыщением необходимым набором объектов обслуживания водителей и пассажиров; обустройство удобных подъездов, выразительное архитектурное оформление и благоустройство прилегающих территорий;

- реализацию инвестиционных проектов в сфере придорожного сервиса с учетом предложений по архитектурному оформлению и благоустройству прилегающих территорий;

- градостроительное планирование территории Республики Карелия с организацией новых зон, размещением объектов придорожного сервиса (зоны активного отдыха, туристические маршруты, территории рынков оптовой торговли областного и межрегионального значения), привлекательных для населения Республики Карелия, участников дорожного движения;

- информационное обеспечение участников дорожного движения о комплексе услуг, предоставляемых в сфере дорожного сервиса на автодорогах Республики Карелия;

- подготовку и реализацию инвестиционных проектов в сфере придорожного сервиса;

- определение оптимальной структуры предприятий, специализации, набора платных и бытовых услуг, месторасположения, исходя из пропускной способности автодорог, технических возможностей (наличие линии электропередачи, водопровода, свободного земельного участка), учитывая действующие предприятия потребительского рынка, в т.ч. автозаправочные станции, которые в определенной мере могут послужить базой для создания комплексов с полным набором услуг на автодорогах.

В случае необходимости внесения изменений в концепцию, в части размещения новых объектов придорожной инфраструктуры на автомобильных дорогах Республики Карелия, заинтересованные органы исполнительной власти Республики Карелия, органы местного самоуправления совместно с

инициатором инвестиционного проекта, направляют соответствующие предложения в адрес Государственного комитета Республики Карелия по транспорту. При этом, в предложении указывается наименование инвестиционного проекта в сфере развития придорожной инфраструктуры, кадастровый номер земельного участка, местоположение (муниципальный район, поселение, населенный пункт, наименование и адрес примыкания к автомобильной дороге), краткое описание проекта.