

ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
«ИНСТИТУТ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ»



390013, г.Рязань, Первомайский проспект, д.9. литера А, помещение Н3
тел: +7 (915) 601-82-61
e-mail: irts.rf@yandex.ru

УТВЕРЖДАЮ
Генеральный директор
ООО «ИРТС»



А.А.Тишков

2 августа 2017 г.

ПРОМЕЖУТОЧНЫЙ ОТЧЕТ

**О РАЗРАБОТКЕ КОМПЛЕКСНОЙ СХЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
НОВОМИЧУРИНСКОЕ ГОРОДСКОЕ ПОСЕЛЕНИЕ ПРОНСКОГО РАЙОНА
РЯЗАНСКОЙ ОБЛАСТИ**

по теме:

Модуль 1. Характеристика сложившейся ситуации по ОДД на территории
муниципального образования

Муниципальный контракт № 0159300017817000020

Рязань, 2017

РЕФЕРАТ

Отчет 123с., 15 рисунков, 20 таблиц, 17 источников.

ТРАНСПОРТНЫЕ ОБСЛЕДОВАНИЯ, ОЦЕНКА ПАРАМЕТРОВ УДС, АНАЛИЗ АВАРИЙНОСТИ, АНАЛИЗ ПАССАЖИРОПОТОКОВ И ГРУЗОПОТОКОВ, АНАЛИЗ ПАРКОВОЧНОГО ПРОСТРАНСТВА, АНАЛИЗ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.

Объектом исследования является транспортная система городского поселения города Новомичуринск Пронского муниципального района Рязанской области, включая улично-дорожную сеть (вне зависимости от типа собственности) и объекты транспортной инфраструктуры.

Цель работы – дать характеристику сложившейся ситуации по организации дорожного движения, заключающуюся в сборе и систематизации официальных документарных статистических, технических и других данных, подготовке и проведение натурных обследований для разработки мероприятий, направленных на развитие УДС, исключение дефицита парковочного пространства, снижение аварийности и негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения, развитие пешеходного и велосипедного движения.

Проведены сбор и систематизация данных о характеристиках транспортных потоков на улично-дорожной сети города Новомичуринск, анализ результатов обследований и оценка существующих параметров улично-дорожной сети и схемы организации дорожного движения муниципального образования, анализ организации парковочного пространства на территории муниципального образования, существующей системы городского пассажирского транспорта на территории муниципального образования с учетом характера пассажиропотоков.

При этом для решения задач первого этапа применялись следующие научные методы по сбору и систематизации данных о характеристике транспортных потоков на улично-дорожной сети (УДС) города Новомичуринск:

- документальное изучение исходных данных об исследуемом объекте;
- натурные исследования улично-дорожной сети ГП Новомичуринск;

- натурные исследования парковочного пространства;
- социологический опрос населения.

Проведены натурные обследования на территории ГП Новомичуринска, социологический опрос населения и гостей города, выполнен анализ полученных данных, проведен анализ статистики аварийности. Произведена оценка существующей организации дорожного движения.

СОДЕРЖАНИЕ

Реферат	1
Содержание	4
Обозначения и сокращения	8
Введение	10
1 Сбор и систематизация официальных документарных статических, технических и других данных, необходимых для разработки проекта. Описание используемых методов и средств получения исходной информации	12
1.1 Сбор и систематизации официальных исходных данных.....	12
1.2 Сведения о территории муниципального образования	16
1.3 Социально-экономическая ситуация муниципального образования	19
2 Подготовка и проведение транспортных обследований на территории муниципального образования	32
2.1 Подготовка и проведение натурного обследования интенсивности движения и состава транспортного потока в ключевых транспортных узлах.....	32
2.1.1 Методика проведения натурного обследования интенсивности движения и состава транспортного потока.....	32
2.1.2 Отчет о проведении натурного обследования.....	36
2.2 Подготовка и проведение транспортных обследования пассажиропотоков на пассажирском транспорте общего пользования.....	39
2.3 Подготовка и проведение натурного обследования мест для стоянки и остановки транспортных средств.....	39
2.3.1 Подготовка натурного обследования	39
2.3.2 Проведение натурного обследования	42
2.4 Подготовка и проведение исследования общественного мнения и мнения водителей ТС	43
2.4.1 Отчёт о проведении натурного обследования общественного мнения и мнения водителей ТС	44

3	Анализ организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД.....	48
3.1	Содержание организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по организации дорожного движения.....	48
3.1.1	Реализация региональной и муниципальной политики в области организации дорожного движения на территории муниципального образования	49
3.1.2	Организация и мониторинг дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, а также местного значения, расположенных в границах муниципальных образований, за исключением автомобильных дорог федерального значения	53
3.1.3	Ведение учета основных параметров дорожного движения на территории муниципальных образований	55
3.1.4	Содержание технических средств организации дорожного движения на автомобильных дорогах	55
3.1.5	Ведение реестра парковок общего пользования на территориях муниципальных образований	57
3.2	Анализ организационной деятельности органов местного самоуправления по организации дорожного движения.....	58
4	Анализ нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД, в том числе в сравнении с передовым отечественным и зарубежным опытом	60
5	Анализ имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования.....	66
5.1	Анализ имеющихся документов территориального планирования.....	67
5.1.1	Анализ Генерального плана городского поселения Новомичуринск	67
5.1.2	Анализ схем территориального планирования (СТП)	69
5.2	Анализ имеющейся документации по планировке территории	71
5.3	Анализ документов стратегического планирования	72

6	Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дороги, транспортно-эксплуатационные характеристики.....	75
6.1	Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дороги	75
6.2	Транспортно-эксплуатационные характеристики	83
7	Описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов, включая описание организации движения маршрутных транспортных средств, размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса	87
8	Анализ параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных транспортных средств и параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств.....	93
8.1	Параметры движения	93
8.2	Параметры движения маршрутного транспорта	95
8.3	Параметры размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств	95
9	Анализ пассажиро- и грузопотоков	105
10	Анализ условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием	106
11	Анализ эксплуатационного состояния технических средств ОДД (далее – ТСОДД)	108
12	Анализ эффективности используемых методов ОДД	109
12.1.1	Одностороннее движение.....	110
12.1.2	Запрет стоянки и остановки транспортных средств	111
12.1.3	Светофорное регулирование	112
12.2	Организация движения грузового транспорта	113
12.3	Организация пешеходного и велосипедного движения.....	113
13	Анализ причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий.....	115
13.1	Анализ исходных данных по аварийности	115

13.2 Анализ аварийно-опасных участков	119
Заключение.....	121

ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

В настоящем отчете о НИР применяют следующие обозначения и сокращения:

АППГ –	аналогичный период прошлого года
АТП –	автотранспортное предприятие
ВУЗ –	высшее учебное заведение
вх. поток –	входной транспортный поток
ГАТП –	городское автотранспортное предприятие
ГИБДД –	государственная инспекция безопасности дорожного движения
ГК –	гостиничный комплекс
ГП –	городское поселение
ГПТОП –	городской пассажирский транспорт общего пользования
ГСК –	гаражно-строительный кооператив
ГТК –	гостинично-торговый комплекс
д/с –	детский сад
ДОАО –	дочернее открытое акционерное общество
ДТП –	дорожно-транспортное происшествие
ЗАО –	закрытое акционерное общество
ИЖС –	индивидуальное жилищное строительство
ИП –	индивидуальный предприниматель
ИФНС –	инспекция федеральной налоговой службы
КСОДД –	комплексная схема организации дорожного движения
МВД –	министерство внутренних дел
НИР –	научно-исследовательская работа
ОАО –	открытое акционерное общество
ОБР –	обратное направление движения маршрутного транспортного средства
ОДД –	организация дорожного движения
ОМВД –	отдел МВД

ООО –	общество с ограниченной ответственностью
ООТ –	остановка общественного транспорта
ОП –	остановочный пункт
ОТ –	общественный транспорт
пасс. –	пассажиры
ПКРТИ –	программа комплексного развития транспортной инфраструктуры
ПО –	программное обеспечение
ПОДД –	проект организации дорожного движения
ПР –	прямое направление движения маршрутного транспортного средства
р-н –	район
СНТ –	садоводческое некоммерческое товарищество
СО –	светофорный объект
СП –	свод правил
ТД –	торговый дом
ТП –	транспортный поток
тр-т –	транспорт
ТС –	транспортное средство
ТСОДД –	технические средства организации дорожного движения
УДС –	улично-дорожная сеть
ЦРБ –	центральная районная больница

ВВЕДЕНИЕ

В Новомичуринском городском поселении как и в Рязанской области и в целом по Российской Федерации продолжается рост автомобилизации населения. В сочетании с тенденцией к незначительному ежегодному снижению численности населения в Новомичуринском городском поселении и в целом по Рязанской области это в последние годы дает ежегодный прирост транспортных средств в Новомичуринском городском поселении на несколько процентов в год, а за последние 10 лет прирост составил 310%. Улично-дорожная сеть (УДС), при этом, развивалась гораздо более скромными темпами.

Низкие темпы развития УДС обусловлены недостаточностью финансирования, поскольку проекты в данной сфере являются чрезвычайно капиталоемкими. Поэтому оптимизация схем организации дорожного движения становится одним из основных способов решения транспортных проблем, что обуславливает актуальность данного проекта. В настоящее время не выработаны общепринятые методы и способы решения транспортных проблем путем разработки комплексных схем организации дорожного движения.

Озвученные проблемы относятся и к объекту исследования данной работы – транспортной системе городского поселения Новомичуринска Пронского района Рязанской области.

Цель проекта – разработка Комплексной схемы организации дорожного движения.

Целью Модуля 1 является сбор и анализ исходных данных, необходимых для разработки мероприятий направленных на сохранение, модернизацию и развитие транспортной инфраструктуры поселения с использованием комплексных решений по ОДД, реализующих долгосрочные стратегические направления развития и совершенствования деятельности в сфере ОДД, в том числе, направленные на снижение аварийности, негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения от автомобильного транспорта, развитие пешеходной и велосипедной инфраструктуры.

Задачами проекта на первом этапе являются:

- сбор и анализ данных о параметрах УДС и существующей схеме организации дорожного движения на территории муниципального образования, выявление проблем, обусловленных недостатками в развитии территориальной транспортной системы;

- анализ организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД;

- анализ нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД, анализ документов территориального планирования;

- анализ параметров и условий дорожного движения;

- анализ существующих методов ОДД и состояния ТСОДД;

- анализ причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий.

Результаты решения задач первого этапа принципиально важны для достижения поставленной цели проекта: на них будет основано решение задач последующих этапов.

Успешная реализация проекта позволит подойти к решению транспортных проблем городского поселения Новомичуринск Пронского района Рязанской области наиболее эффективным на настоящий момент образом – путем реализации комплексной схемы организации дорожного движения.

1 Сбор и систематизация официальных документарных статических, технических и других данных, необходимых для разработки проекта. Описание используемых методов и средств получения исходной информации

Качество выполнения КСОДД во многом зависит от исходных данных.

Поэтому необходимо произвести сбор и систематизацию исходных данных наиболее оптимальным способом, с описанием применяемых методов и средств их получения. А также дать сведения о территории и описать социально-экономическую ситуацию развития муниципального образования, необходимую при планировании развития транспортной инфраструктуры для реализации на ней КСОДД.

1.1 Сбор и систематизации официальных исходных данных

При разработке настоящей КСОДД используется следующий комплекс методов получения необходимых исходных данных, широко применяемых как в Российской Федерации, так и за рубежом:

- камеральный;
- полевой.

Камеральный метод заключался в лабораторной обработке полученных при реализации полевого метода данных и в документальном изучении исходных данных об исследуемом объекте.

Документальное изучение исходных данных – изучение исходных данных об объекте без непосредственного выезда на территорию. Источником исходных данных для документального исследования при разработке проекта КСОДД являются следующие материалы:

- документы территориального планирования, документация по планировке территории, документы стратегического планирования на федеральном уровне, на

уровне субъектов Российской Федерации и на уровне муниципальных образований, программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов;

- материалы инженерных изысканий, результаты исследования существующих и прогнозируемых параметров дорожного движения;
- общие сведения о территории муниципального образования;
- классификация и характеристика дорог, дорожных сооружений;
- характеристика транспортной инфраструктуры;
- организация дорожного движения;
- данные о ДТП в динамике за период не менее трех лет.

Средствами получения исходной информации являются:

- официальные запросы в органы государственной власти и органы местного самоуправления;
- интернет-ресурсы (официальные сайты органов государственной власти, органов местного самоуправления, Федеральной налоговой службы, органов Государственной статистики и т.д.);
- социологический опрос;
- моделирование дорожного движения.

Практика сбора официальных документарных статических исходных данных позволяет описать сложившуюся обстановку следующим образом:

- необходимая информация в открытых достоверных источниках представлена в неполном объёме;
- в администрациях муниципальных образований необходимые данные, как правило, тоже отсутствуют в полном объеме, а в некоторых случаях и полностью отсутствуют;
- значительная часть полученных исходных данных не удовлетворяет требованиям, предъявляемым к ним для использования в целях создания транспортных моделей, и требует дополнительной обработки.

Полевой метод получения исходных данных заключается в обследовании и фиксации конкретных условий и показателей дорожного движения в течение определенного периода времени непосредственно на территории ГП

Новомичуринск. В настоящее время полевые исследования являются самыми распространенными видами получения исходных данных о характеристиках дорожного движения. Они подразделяются на активные и пассивные. При пассивном исследовании наблюдатель не вмешивается в процесс движения, т. е. получает характеристики существующего положения. На этом этапе применяются стационарные, передвижные или временные посты (обычно на перегонах или пересечениях), на которых исследователь фиксирует параметры транспортных потоков (ТП) с помощью различных способов.

На практике используются три основных пассивных способа сбора информации о ТП:

- ручной;
- полуавтоматический;
- автоматический.

При ручном способе сбор данных производится непосредственно учётчиками транспорта, которые стоят на устраиваемых постах (стационарных или временных) в течение определенного времени суток и проводят замеры интенсивности движения с различных направлений. Недостатками такого способа сбора данных является высокая трудоемкость, а в случаях крупномасштабных исследований и дороговизна.

Полуавтоматический способ заключается в том, что сбор информации осуществляется с помощью специального видеоборудования, которое позволяет производить съемку на обследуемом участке, а обработка собранной информации производится вручную (в камеральных условиях). При этом данные вносятся в специальный паспорт, то есть отсутствует этап ввода собранных данных в контрольную карту непосредственно на объекте. При реализации данного метода требуются дополнительные трудозатраты на подсчет полученной в полевых условиях информации, при условии значительного сокращения трудоёмкости за счет исключения, по сравнению с ручным способом, звена учётчиков транспорта.

Автоматический способ сбора данных по интенсивности транспортных потоков заключается в сборе данных с детекторов учета транспорта. Такой способ актуален для участков улично-дорожной сети, где установлены детекторы учета

транспорта различных типов. Существует множество детекторов, которые разделяются на типы по принципу их действия: инфракрасные, объемные, индукционные, радиолокационные и т.д. Главное преимущество в использовании детекторов учета транспорта заключается в том, что вся информация с них обрабатывается и вносится в базу данных в автоматическом режиме и не требует дополнительных временных затрат на обработку материалов об интенсивности движения транспортных потоков. Данный способ из-за дороговизны реализации, и специфики размещения и настройки оборудования применяется, как правило, на стационарных постах, организованных на участках автомобильных дорог, для автоматического учета потоков транспортных средств, проходящих через определенное сечение дороги.

В процессе активного исследования наблюдатель использует методы организации дорожного движения и проводит активный эксперимент с целью получения новых характеристик ТП. Примером может служить искусственное увеличение интенсивности движения транспорта за счет сдерживания транспортного потока и, таким образом, увеличения его плотности.

Моделирование дорожного движения базируется на использовании математических методов для описания всех характеристик транспортной системы. В рамках создания КСОДД необходимо использовать различные способы моделирования ТП, такие как:

- имитационный, заключающийся в моделировании локальных объектов транспортной системы;
- прогнозный, предусматривающий моделирование усредненных характеристик транспортной системы.

Оба способа в настоящее время являются актуальными и проверенными на практике.

Исходные данные в виде характеристик ТП, статистических данных и др. целесообразно импортировать в системы транспортного моделирования (например, такие как «PTV Vision Visum/Vissim» (Германия)). Такие системы позволяют хранить и актуализировать полученные данные о параметрах ТП в процессе

исследования, а также производить прогнозы спроса на транспорт, тем самым позволяя обосновывать строительство транспортных объектов на УДС города.

1.2 Сведения о территории муниципального образования

Границы территории муниципального образования - Новомичуринское городское поселение установлены законом Рязанской области от 7 октября 2004 г. N 89-ОЗ "О наделении муниципального образования - Пронский район статусом муниципального района, об установлении его границ и границ муниципальных образований, входящих в его состав" (принят постановлением Рязанской областной Думы от 22 сентября 2004 г. N 820-III РОД). Муниципальное образование - Новомичуринское городское поселение Пронского муниципального района, Рязанской области включает в себя город Новомичуринск, который является административным центром данного городского поселения.

ГП Новомичуринск расположен в западной части Рязанской области, в Пронском районе, в 85 км. к югу от Рязани и в 21 км. к юго-востоку от районного центра Пронска на правом берегу р. Проня (правый приток р. Оки, бассейн Волги.) Расстояние до Москвы-264 км. Расстояния от Новомичуринска до ближайших городов составляют: до Скопина-50 км, до Пронска-14 км, до Кораблино-25 км. До ближайшей магистральной федеральной автодороги – трассы М-6 «Каспий», проходящей по западной границе Пронского района – от Новомичуринска 28 км, в 20 км от железной дороги станции Биркино. По территории Новомичуринска проходит железнодорожный подъездной путь к филиалу «ОГК-2» Рязанская ГРЭС, который примыкает к станциям Вослебово и Биркино Московской железной дороги (находящимся на участке Павелец – Ряжск).

Новомичуринское городское поселение с севера, запада и юга граничит с Погореловским сельским поселением Пронского района, а с востока - с Кораблинским муниципальным районом (рисунок 1).

В соответствии с классификацией населенных пунктов город Новомичуринск относится к малым городам (с населением до 50 тыс. чел.), общая площадь земель – 2 752,619 га.

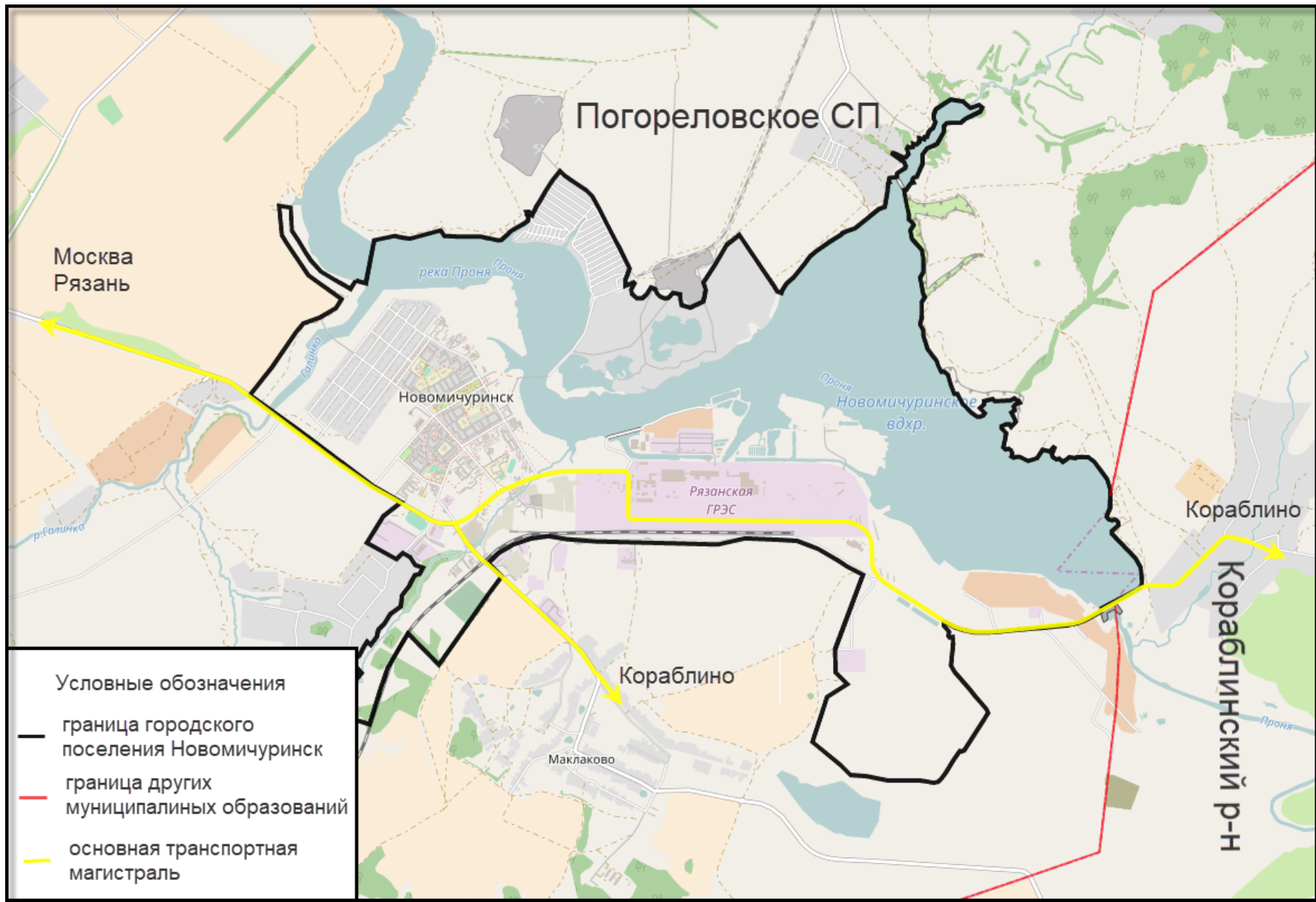


Рисунок 1 – границы Новомичуринского городского поселения

Территория городского поселения Новомичуринск в основном представлена селитебной, промышленной и садоводческих хозяйств зонами.

Селитебная зона располагается в западной части городского поселения и представлена шестью микрорайонами. Застройка микрорайонов «А», «Б», «В» и «Д» осуществлялась пяти, девяти, четырнадцатизэтажными домами. В центре их территорий, как правило, размещены детские и образовательные учреждения. Микрорайон «Е» представлен одно и двух этажными индивидуальными домами (коттеджами) с участками. Микрорайон «Г» жилыми домами не застроен.

Промышленные, производственные и коммунально-складские территории располагаются в восточной части городского поселения и занимают около 50% от её общей территории. Основным предприятием является филиала ПАО «ОГК-2» Рязанская ГРЭС, занимающая площадь в 1461,2 га. Предприятие имеет собственные производственные корпуса, административно-складскую часть и различные территории железнодорожного транспорта, отстойников, путей, подсобных хозяйств, теплицу, баз отдыха с гостиницей, склады и др., так же имеются бесхозные и брошенные территории.

В промышленную зону также входят молокозавод, хлебозавод, предприятия малого бизнеса, территории базы теплоизоляции и кирпичного завода.

Своеобразной сельскохозяйственной зоной служат районы садово-огороднических товариществ располагающихся на западе, севере по границе городского поселения и в районе ГРЭС (из общего количества 14, 9 находятся за понтонным мостом, 3 – в районе гидроузла, 1 – в районе Рязанской ГРЭС) см. Таблица 1.

Таблица 1 - Характеристика садово-огороднических товариществ

№ п/п	Наименование	Вид собственности	Площадь участков, га	Местонахождение
1	2	3	4	5
1	СТ «Электрик»	частная	9,1-3,0	В районе Рязанской ГРЭС
2	СНТ «Радуга»	частная	5,95-1.5	В районе

№ п/п	Наименование	Вид собственности	Площадь участков, га	Местонахождение
3	СОТ «Плазма»	частная	1,9-0,9	гидроузла
4	СОТ «Прибрежное»	частная	11,3-8.0	
5	СТ «Дружба»	частная	11,7 -5,0	ул. Промышленная
6	СНП «Озёрное»	частная	55,2-12.0	За понтонным мостом
7	СТ «Энергетик»	частная	28,3 -10.0	
8	СОТ «Энергетик»	частная	23,0-10.0	
9	СОТ «Строитель»	частная	28,9 -11.0	
10	СОТ «Речное»	частная	5,9 -1,9	
11	СОТ «Надежда»	частная	2,3-1.0	
12	СНП «Заречье»	частная	12,5-6,5	
13	СТ «Медик»	частная	3,4-1,0	
14	СОТ «Восток»	частная	32,3-13,0га	

Новомичуринское городское поселение, будучи удалено на 21 км от г. Пронска – районного центра, имеет с ним хорошо развитую автотранспортную связь. Эти два города практически объединили административно-социальную инфраструктуру районного значения, ориентированную на внутрирайонное обслуживание населения, и являются единым многофункциональным центром Пронского муниципального района с некоторым разделением между собой функций административных (г. Пронск) и социальных (г. Новомичуринск).

1.3 Социально-экономическая ситуация муниципального образования

По данным федеральной службы государственной статистики численность населения Новомичуринского городского поселения Рязанского района Рязанской области на 01.01.2017 составляет 16 852 человека. Из них большая часть проживает в многоквартирных домах.

Демографическая ситуация характеризуется процессом убыли населения. (Таблица 2).

Таблица 2 – Изменение численности населения за последние три года

Название городского поселения	Проживает в сельском поселении, чел.		
	2015 год	2016 год	2017 год
Новомичуринское городско поселение	↘17 257	↘16 997	↘16 852

В настоящее время прослеживается тенденция к снижению численности населения Новомичуринского городского поселения, вызванная отрицательным показателем естественного прироста, старением населения и миграцией трудового населения в областной и федеральный центры.

Изменение демографической ситуации в настоящее время в положительную сторону зависит во многом от общей социально-экономической политики государства и будет носить длительный характер.

ГП Новомичуринск является уникальным для Рязанского региона городом, имеющим развитую социальную инфраструктуру с достаточно развитой налогооблагаемой базой, подчиненным Пронскому району и не имеющим статуса райцентра. Характеристика социальной инфраструктуры городского поселения приведена в таблице 3.

Таблица 3 - Характеристика социальной инфраструктуры Новомичуринского городского поселения

Наименование показателя	Единица измерения	Кол-во
Образование		
Дошкольное образование		
Число постоянных дошкольных учреждений всего	единиц	6
Общее образование		
Число общеобразовательных школ, всего	единиц	3
Число детских домов, всего	единиц	1
Число учреждений дополнительного образования детей	единиц	2
Среднее профессиональное образование		
Число средних специальных учебных заведений	единиц	2

Наименование показателя	Единица измерения	Кол-во
Здравоохранение		
Число больничных учреждений	единиц	1
Число амбулаторно-поликлинических учреждений	единиц	1
Культура и искусство		
Число массовых библиотек – всего	единиц	2
Число клубных учреждений – всего	единиц	1
Число стационарных киноустановок – всего	единиц	1
Физкультура и спорт		
Число спортивных сооружений – всего	единиц	63
Стадионы	единиц	1
спортивные залы	единиц	6
плавательные бассейны	единиц	4
плоскостные спортивные сооружения	единиц	32

Темпы строительства нового жилья низкие. Ввод нового жилья осуществляется за счет средств населения. Однако, согласно плану, разработанному министерством экономического развития и торговли Рязанской области, при условии реализации инвестиционного проекта, связанного с развитием особой экономической зоны «Рязань», и предполагающему дальнейшее развитие производства в Пронском районе Рязанской области, ожидается увеличение рабочих мест в рамках имеющегося трудового резерва около 5,5 тыс. человек (около 1,5 тыс. человек – реформа энергетики; около 2 тыс. человек - работают в Москве и Рязани; около 2 тыс. человек - жители близлежащих районов области). Причём при реализации данной программы, ожидается увеличение числа постоянно проживающих жителей на около 2 тыс. человек. Так же в рамках проекта запланировано расширение территории под жилую застройку в количестве 358,4 га за счет увеличения площади Новомичуринского городского поселения за счёт площади прилегающего Погореловского сельского поселения.

Анализируя данные Росстата о среднемесячной номинальной начисленной заработной плате работников в 2015, 2016г, которая в зависимости от сферы занятости колеблется в диапазоне 14 789,1 - 27 321,7 руб. в 2016г и 14 560,0 - 25 992,6 руб. в 2015 можно сделать вывод о тенденцию к её незначительному росту (Таблица 4). Также она незначительно ниже средней заработной платы по

отношению к административному областному центру г. Рязань, которая за 2016г составила 17 560,5 - 28 755,3руб. соответственно.

Таблица 4 - Среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работникам предприятий и муниципальных учреждений Пронского района в 2015, 2016 г.

Год	Крупных и средних предприятий и некоммерческих организаций городского округа (муниципального района) - всего	Муниципальных дошкольных образовательных учреждений	Муниципальных общеобразовательных учреждений	Муниципальных учреждений культуры и искусств
2015	25 992,6	14 560,0	21 093,6	15 588,7
2016	27 321,7	14 789,1	21 113,6	15 604,2

Величина прожиточного минимума по Рязанскому району с 1 июня 2017г.:

- для работников муниципальных образований составила 7 800 рублей в месяц;

- для юридических лиц и индивидуальных предпринимателей в размере 9 500 руб. в месяц.

Ожидаемый объем инвестиций в основной капитал (за исключением бюджетных средств) в расчете на 1 человека (в фактических ценах) в 2016г. – 23 565 руб., Это ниже прошлого года на 53 452 руб., но в 2016г. уступает лишь областному центру г. Рязань-38 469 руб., Александро-Невскому-30 373 руб. и Ермишинскому- 27 296 руб. муниципальным образованиям Рязанской области.

Основные экономические показатели Новомичуринского городского поселения представлены в

Таблица 5 - Основные экономические показатели Новомичуринского городского поселения

Показатели	Единица измерения	отчет	отчет	оценка
		2014	2015	2016
Промышленное производство		15 462,93	10 820,91	11 907,38
Индекс промышленного производства	% к предыдущему году	91,26	65,70	102,23
Обрабатывающие производства				
Объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами - РАЗДЕЛ D: Обрабатывающие производства	млн. руб.	1 420,42	1 518,52	1 887,38
Индекс отгрузки - РАЗДЕЛ D: Обрабатывающие производства	% к предыдущему году	103,84	106,91	124,29
Индекс-дефлятор отгрузки - РАЗДЕЛ D: Обрабатывающие производства	% к предыдущему году	105,03	113,93	107,29
Индекс производства - РАЗДЕЛ D: Обрабатывающие производства	% к предыдущему году	98,88	93,84	115,85
Объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами - Подраздел DA: Производство пищевых продуктов, включая напитки, и табака	млн. руб.	212,05	178,30	189,90
Индекс отгрузки -Подраздел DA: Производство пищевых продуктов, включая напитки, и табака	% к предыдущему году	34,67	84,08	106,51
Индекс-дефлятор отгрузки - Подраздел DA: Производство пищевых продуктов, включая напитки, и табака	% к предыдущему году	111,00	119,30	106,40

Показатели	Единица измерения	отчет	отчет	оценка
		2014	2015	2016
Индекс производства - Подраздел DA: Производство пищевых продуктов, включая напитки, и табака	% к предыдущему году	31,24	70,48	100,10
Объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами - Подраздел DG: Химическое производство	млн. руб.	262,04	299,30	366,30
Индекс отгрузки - Подраздел DG: Химическое производство	% к предыдущему году	113,86	114,22	122,39
Индекс-дефлятор отгрузки - Подраздел DG: Химическое производство	% к предыдущему году	106,90	118,20	104,60
Индекс производства -Подраздел DG: Химическое производство	% к предыдущему году	106,51	96,63	117,00
Объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами - Подраздел DI: Производство прочих неметаллических минеральных продуктов	млн. руб.	669,90	601,51	759,68
Индекс отгрузки - Подраздел DI: Производство прочих неметаллических минеральных продуктов	% к предыдущему году	389,52	89,79	126,30
Индекс-дефлятор отгрузки - Подраздел DI: Производство прочих неметаллических минеральных продуктов	% к предыдущему году	100,60	104,00	104,00
Индекс производства -Подраздел DI: Производство прочих неметаллических минеральных продуктов	% к предыдущему году	387,20	86,34	121,44

Показатели	Единица измерения	отчет	отчет	оценка
		2014	2015	2016
Объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами - Подраздел DJ: Metallургическое производство и производство готовых металлических изделий	млн. руб.	276,43	439,41	571,50
Индекс отгрузки - Подраздел DJ: Metallургическое производство и производство готовых металлических изделий	% к предыдущему году	47,31	158,96	130,06
Индекс-дефлятор отгрузки - Подраздел DJ: Metallургическое производство и производство готовых металлических изделий	% к предыдущему году	110,40	124,90	114,30
Индекс производства - Подраздел DJ: Metallургическое производство и производство готовых металлических изделий	% к предыдущему году	42,85	127,27	113,79
Производство и распределение электроэнергии, газа и воды				
Объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами - РАЗДЕЛ E: Производство и распределение электроэнергии, газа и воды	млн. руб.	14 042,51	9 302,39	10 020,00
Индекс отгрузки - РАЗДЕЛ E: Производство и распределение электроэнергии, газа и воды	% к предыдущему году	95,44	66,24	107,71
Индекс-дефлятор отгрузки - РАЗДЕЛ E: Производство и распределение электроэнергии, газа и воды	% к предыдущему году	105,40	105,40	107,70
Индекс производства - РАЗДЕЛ E: Производство и распределение электроэнергии, газа и воды	% к предыдущему году	90,55	62,85	100,01

Показатели	Единица измерения	отчет	отчет	оценка
		2014	2015	2016
Производство важнейших видов продукции в натуральном выражении				
Сахар белый свекловичный в твердом состоянии	тыс. тонн	0,16	0,40	0,41
Кирпич строительный (включая камни) из цемента, бетона или искусственного камня	млн. условных кирпичей	171,79	139,00	126,50
Электроэнергия	млрд. кВт. ч.	5,94	4,05	3,20
Строительство				
Объем работ, выполненных по виду экономической деятельности "Строительство" (Раздел F)	в ценах соответствующих лет; млн. руб.	215,90	221,55	232,49
Индекс производства по виду деятельности "Строительство" (Раздел F)	% к предыдущему году в сопоставимых ценах	92,90	97,82	101,00
Индекс-дефлятор по объему работ, выполненных по виду деятельности "строительство" (Раздел F)	% к предыдущему году	104,40	104,90	103,90
Ввод в действие жилых домов	тыс. кв. м. в общей площади	1,67	1,55	1,50
Удельный вес жилых домов, построенных населением	%	100,00	69,45	96,70
Торговля и услуги населению				
Оборот розничной торговли	в ценах соответствующих лет; млн. руб.	1 975,70	2 291,41	2 467,85

Показатели	Единица измерения	отчет	отчет	оценка
		2014	2015	2016
	% к предыдущему году в сопоставимых ценах	76,57	99,72	100,00
Индекс-дефлятор оборота розничной торговли	% к предыдущему году	107,40	116,30	107,70
Объем платных услуг населению	млн. руб.	306,41	326,02	349,84
	% к предыдущему году в сопоставимых ценах	98,27	97,61	100,10
Индекс-дефлятор объема платных услуг	% к предыдущему году	106,60	109,00	107,20
Малое и среднее предпринимательство, включая микропредприятия				
Число малых и средних предприятий, включая микропредприятия (на конец года)	единиц	558,00	542,00	542,00
в том числе по отдельным видам экономической деятельности:				
добыча полезных ископаемых	единиц			
обрабатывающие производства	единиц	34,00	31,00	31,00
производство и распределение электроэнергии, газа и воды	единиц	2,00	2,00	2,00
строительство	единиц	35,00	36,00	36,00
оптовая и розничная торговля, ремонт автотранспортных средств, мотоциклов, бытовых изделий и предметов личного пользования	единиц	258,00	253,00	253,00
транспорт и связь	единиц	33,00	31,00	31,00

Показатели	Единица измерения	отчет	отчет	оценка
		2014	2015	2016
операции с недвижимым имуществом, аренда и предоставление услуг	единиц	15,00	14,00	14,00
Среднесписочная численность работников малых и средних предприятий, включая микропредприятия (без внешних совместителей)	человек	2 044,00	2 094,00	2 094,00
Оборот малых и средних предприятий, включая микропредприятия	млн. руб.	2 444,20	2 457,31	2 781,17
в том числе по видам экономической деятельности:				
обрабатывающие производства	млн. руб.	1 144,00	1 079,11	1 315,88
производство и распределение электроэнергии, газа и воды	млн. руб.	59,00	64,00	71,08
строительство	млн. руб.	337,04	356,86	374,49
оптовая и розничная торговля, ремонт автотранспортных средств, мотоциклов, бытовых изделий и предметов личного пользования	млн. руб.	629,74	666,78	718,13
транспорт и связь	млн. руб.	198,24	209,90	227,26
операции с недвижимым имуществом, аренда и предоставление услуг	млн. руб.	76,18	80,66	89,06
Инвестиции				

Показатели	Единица измерения	отчет	отчет	оценка
		2014	2015	2016
Инвестиции в основной капитал	в ценах соответствующих лет; млн. руб.	1 540,85	2 351,86	772,36
Индекс физического объема инвестиций в основной капитал	в постоянных ценах; % к предыдущему году	51,60	133,54	30,98
Индекс-дефлятор	% к предыдущему году	103,30	114,30	106,00
Объем инвестиций в основной капитал за счет всех источников финансирования (без субъектов малого предпринимательства и объемов инвестиций, не наблюдаемых прямыми статистическими методами) - всего	млн. руб.	1 440,52	2 178,28	598,78
Индекс физического объема	% к предыдущему году в сопоставимых ценах	54,81	132,30	25,93
Индекс-дефлятор	% к предыдущему году	103,30	114,30	106,00
Распределение инвестиций в основной капитал по источникам финансирования (без субъектов малого предпринимательства и объема инвестиций, не наблюдаемых прямыми статистическими методами)				
Собственные средства	млн. рублей	419,40	269,19	370,07
Привлеченные средства	млн. рублей	1 021,13	1 909,09	228,71
Кредиты банков	млн. рублей	18,32	21,36	193,00
Заемные средства других организаций	млн. рублей	917,62	1 787,25	0,20
Бюджетные средства	млн. рублей	84,51	99,15	35,51
в том числе:				
федеральный бюджет	млн. рублей	55,97	10,48	1,25
бюджеты субъектов Российской Федерации	млн. рублей	13,25	74,00	26,44
из местных бюджетов	млн. рублей	15,29	14,68	7,83

Показатели	Единица измерения	отчет	отчет	оценка
		2014	2015	2016
Прочие	млн. рублей	0,68	1,33	0,00
Объем инвестиций в основной капитал, направляемый на реализацию федеральных целевых программ за счет всех источников финансирования	млн. руб.	116,08	12,00	15,37
в том числе:				
за счет федерального бюджета - всего	млн. руб.	0,45	2,77	1,17
за счет бюджета субъекта Российской Федерации - всего	млн. руб.	112,58	6,56	11,03
из местных бюджетов	млн. рублей	3,05	2,67	3,18
Труд и занятость				
Среднегодовая численность занятых в экономике	тыс. чел.	7,20	7,14	7,19
Уровень безработицы (по методологии МОТ)	%	1,4	1,8	1,8
Уровень зарегистрированной безработицы (на конец года)	%	0,60	0,80	0,80
Численность безработных (по методологии МОТ)	тыс. чел.	0,40	0,15	0,15
Численность безработных, зарегистрированных в государственных учреждениях службы занятости населения (на конец года)	тыс. чел.	0,10	0,13	0,13
Среднесписочная численность работников (без внешних совместителей)	тыс. чел.	5,153	5,047	5,097
Среднемесячная номинальная начисленная заработная плата одного работника	руб.	18 079,98	19 075,13	21 879,70
	% к предыдущему году	108,50	105,50	114,70

Экономика поселения представлена различными сферами хозяйственной деятельности. Исторически сложилось, что основной из них является промышленное производство. Также на территории поселения ведут деятельность малые предприятия и предприниматели. Малое предпринимательство является важнейшей составляющей современной рыночной системы хозяйствования, решает задачи занятости населения, формирует конкурентную среду, смягчает социальную напряжённость. Малое и среднее предпринимательство, включая микропредприятия в городе представлено 542 предприятиями, в том числе 339 индивидуальными предпринимателями. Оборот малых и средних предприятий, включая микропредприятия и индивидуальных предпринимателей в 2017 году оценочно составит 3 098,74 млн. руб.

Территорию городского поселения целесообразно использовать для развития производства следующих направлений:

- развитие производств химической промышленности и изделий из пластика;
- высокотехнологичное машиностроение и электроника;
- производство строительных материалов, санитарно-технической продукции.

Для размещения новых производств будет необходимо резервирование территорий. Необходимо резервирование инвестиционных площадок, для перспективного размещения комплексов предприятий на основе кооперирования сырья и дальнейшей его переработки в готовую продукцию.

Экономико-географическое положение Новомичуринского городского поселения в сочетании с развитой транспортной связью его с областным, региональным и федеральным центрами, благоприятствует его экономическому развитию. Территория поселения имеет собственные резервы для развития системы расселения при организации новых видов производств, а так же возможность расширения территории за счет земель Погореловского сельского поселения согласно плану создания особой экономической зоны «Рязань».

2 Подготовка и проведение транспортных обследований на территории муниципального образования

Транспортные обследования, выполняемые полевым методом, включают в себя:

- натурные обследования интенсивности движения и состава транспортного потока;
- обследования пассажиропотоков на пассажирском транспорте общего пользования;
- изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств.

2.1 Подготовка и проведение натурального обследования интенсивности движения и состава транспортного потока в ключевых транспортных узлах

2.1.1 Методика проведения натурального обследования интенсивности движения и состава транспортного потока

Обследование интенсивности движения и состава транспортных потоков в ключевых транспортных узлах является одним из основных источников данных о транспортной ситуации на территории анализируемого муниципального образования. Задачей данного обследования является получение актуальной информации об интенсивности и составе транспортных потоков и о существующем состоянии сети (данных о дорожном полотне, его размерах, дорожных знаках, разрешенных направлениях движения, светофорных объектах и других элементах улично-дорожной сети), выявление наиболее загруженных участков УДС, определение соотношения количества автомобилей по видам транспорта, выявление пикового периода загрузки УДС. Полученная информация будет

являться основой для транспортного моделирования и разработки программы мероприятий КСОДД на прогнозные периоды.

На первом этапе обследования проводится видеосъемка УДС города и замеры геометрических параметров дорог. Полученная в результате натурного обследования информация размещается в базе данных для последующей камеральной обработки.

На втором этапе выполнения натурного обследования транспортных потоков необходимо определить ключевые транспортные узлы (точки замеров). Определение точек проводится на транспортных узлах, характер изменения дорожного движения на которых качественно отражает динамику ТП на улично-дорожной сети в целом и (или) на УДС конкретного условного района. В перечень обследования включаются пересечения, через которые проходят внешние и внутригородские транзитные потоки, перекрестки с постоянными нагрузками (обычно это бизнес-центр города), где движение очень плотное на протяжении всего дня.

Точки замеров определяются по следующим признакам:

- наличие входящего/исходящего трафика в обследуемый район;
- распределение потоков по нескольким направлениям в транспортные районы или к точкам притяжения;
- въезды/выезды из транспортных районов (микрорайонов, отдельных районов населенного пункта и т.п.);
- ожидаемое увеличение трафика около точек притяжения (торговые и бизнес-центры, учреждения культуры и досуга и т.п.);
- светофорные объекты, распределяющие транспортные потоки по нескольким направлениям;
- места с затрудненным движением (на основании анализа исходных данных).

Количество ключевых узлов зависит от размеров улично-дорожной сети и от её загруженности.

После выбора ключевых узлов необходимо разработать план замеров. В план замеров входит картограмма точек замеров, расписание установки и снятия каждой камеры по дате и времени и ответственные за выполнение натурного обследования на каждой точке.

Перед началом видеосъемки перекрестка проводится анализ его картографической основы и натурное обследование с целью определения возможности съемки всего пересечения одной или несколькими камерами, предварительного выбора точек и режимов съемки. Для съемок используются камеры, позволяющие записывать поток видео в HD формате, который за счет высокого разрешения дает возможность получить четкое изображение всего перекрестка, отдельных транспортных средств и маршрутов их движения, а также пешеходов.

Съемка перекрестков производится видеокамерами с повышенным уровнем защиты от воздействия окружающей среды и возможностью крепления на опорах электрических сетей, как показано на рисунке 1.



Рисунок 1 – Монтаж видеокамеры на столб линии электроосвещения

После выполнения видеосъемки производится подсчёт транспортных потоков в ручном режиме на основании видеороликов, полученных в результате обследования, и оформляются паспорта замеров интенсивности дорожного движения.

Результаты обследования сводятся в специальные паспорта пересечений, которые в свою очередь формируют отчетную базу данных. Далее база данных паспортов на все участки используется при транспортном моделировании. Пример формы для заполнения паспорта пересечения приведён в таблице 6.

Таблица 6 – Пример формы для заполнения паспорта замера интенсивности и состава ТП

Вход	Маршрут	Вид ТС	Вид ТС					Итого	Всего (вх.поток)
			ИТ	ОТ	ГМ	ГС	ГБ		
1	2	3	4	5	6	7	8	10	11
1	1-2								
	1-3								
2	2-1								
	2-3								
3	3-1								
	3-2								

В процессе обследования наряду с интенсивностью, выполняется подсчёт распределения транспортных потоков по видам транспорта. В таблице 1 приняты их следующие обозначения:

ИТ – легковые автомобили;

ОТ – пассажирский транспорт

ГМ – грузовые автомобили малые (до 3,5 т);

ГС – грузовые автомобили средние (от 3,5 до 8 т)

ГБ – грузовые автомобили большие (более 8 т);

Выбор оптимального метода замеров и проведение замеров в правильно выбранных ключевых транспортных узлах позволит обеспечить сбор необходимого объема актуальных данных об интенсивности и составе транспортных потоков.

2.1.2 Отчет о проведении натурального обследования

При проведении натурального обследования, ввиду прямоугольной системе планировки УДС, были выделены 11 ключевых точек замеров:

1 точка - перекрёсток автодорог 61 ОП РЗ 61К-007 от автодороги "Рязань - Пронск - Скопин" Новомичуринск – ул. Рязанская;

2 точка - перекрёсток автодорог ул. Юбилейная – ул. Рязанская;

3 точка - перекрёсток автодорог выездная дорога м-он «Д» и от дома 25 «Д» до выездной дороги м-рон «Д»;

4 точка - перекрёсток автодорог проспект Энергетиков – проспект Смирягина – выездная дорога микрорайон «Д»;

5 точка - перекрёсток автодорог ул. Строителей – проспект Смирягина (не чётная сторона);

6 точка - перекрёсток автодорог ул. Строителей – проспект Смирягина (чётная сторона);

7 точка - перекрёсток автодорог ул. Строителей – дорога до понтонного моста;

8 точка - перекрёсток автодорог проспект Энергетиков – ул. Волкова;

9 точка - перекрёсток автодорог ул. Промышленная – ул. Заводская – от проспекта энергетиков до ул. Промышленная;

10 точка- перекрёсток автодорог ул. Промышленная – проспект Энергетиков;

11 точка - перекрёсток автодорог ул. Промышленная – ул. Строителей.

На рисунке 2 представлена картограмма точек замеров и замеренная интенсивность движения транспорта на перекрёстках автодорог Новомичуринского ГП.

Пиковых периодов загрузки может быть несколько – утренний, обеденный и вечерний. Также наступать они могут в будни либо выходные или праздничные дни. По согласованию с Заказчиком был выбран утренний период в будничным день.

Замеры выполнялись в четверг 10.08.2017 в период с 7:30 до 8:30.

Процесс выполнения замеров заключается в установке камер на заранее определенные места в определенное время (время интервалов замеров) и обеспечении непрерывного процесса съемки на всех точках.

После проведения видеосъемки в ключевых местах на УДС ГП Новомичуринск, в первую очередь была произведена камеральная обработка видеоданных в пиковый период. В результате обработки были получены данные по интенсивности и составу транспортных потоков в ключевых транспортных узлах, которые были оформлены в виде паспортов замеров. Паспорта замеров по каждому пересечению приведены в Приложении А.



Рисунок 2 – Картограмма точек замеров и замеренная интенсивность движения транспорта на перекрёстках автодорог Новомичуринского ГП

2.2 Подготовка и проведение транспортных обследования пассажиропотоков на пассажирском транспорте общего пользования

На территории Новомичуринского ГП отсутствует местный общественный транспорт. Транспортных обследования пассажиропотоков на пассажирском транспорте общего пользования межмуниципального, и регионального транспорта задача, стоящая перед агломерацией Рязанской области. Данные исследования не проводились.

2.3 Подготовка и проведение натурного обследования мест для стоянки и остановки транспортных средств

2.3.1 Подготовка натурного обследования

Целью проведения натурного обследования мест для стоянки и остановки ТС является определение количества парковочных мест и выявление потребности парковочного пространства в разрезе транспортных районов.

Подготовка к проведению натурного обследования заключается в выборе мест, времени и способа обследования.

Места для проведения обследования выбираются исходя из назначения парковки. По длительности хранения парковки подразделяются на два типа:

- для постоянного хранения ТС;
- для временного хранения ТС.

Под временным хранением понимается кратковременное (менее 12 ч) хранение на стоянках автотранспортных средств на незакрепленных за конкретными владельцами машино-местах. Под постоянным – длительное (более 12 ч) хранение автотранспортных средств на стоянках автомобилей, на закрепленных за конкретными автовладельцами машино-местах .

Для обследования мест постоянного хранения ТС в ГП Новомичуринск выбирались парковки, находящиеся на внутридомовой территории, а также разрешенные для стоянки ТС места на дорогах общего пользования вблизи мест

проживания в районах с многоквартирной жилой застройкой. Обследование проводилось по улицам, на которых расположены объекты притяжения или многоэтажной застройки.

В зоне индивидуальной жилой застройки обследование не осуществлялось, так как нормативно установлено, что для хранения транспортных средств на данных территориях используются гаражи или придомовая территория, закрепленная за владельцами частных домов, что исключает дефицит парковочного пространства на данных территориях.

Для обследования мест временного хранения ТС выбирались парковки у следующих крупных мест притяжения:

- Коммунальные службы объекты (база ЖКХ);
- объекты торговли (рынок, магазины на ул. Волкова, проспект Смирягина не чётная сторона.);
- объекты здравоохранения (ЦРБ, поликлиника);
- объекты культуры (МБУК «Дворец культуры «Энергетик», Церковь иконы Божией Матери Нечаянная Радость);
- объекты спорта (футбольный стадион);
- объекты образования (школа № 1, школа № 2, школа № 3 музыкальная школа, аграрно-экономический техникум);
- органы власти и аграрно-экономический техникум управления (администрация, районный суд, ОГИБДД ОМВД России по Пронскому району)
- объекты транспорта (автовокзал);

Время для проведения обследования выбирается такое, когда на парковках скапливается максимальное количество припаркованных автомобилей.

Для обследования мест постоянного хранения ТС максимальное количество припаркованных автомобилей наблюдается с 19:00 до 8:00 часов, когда большинство жителей района находится дома, т.е. время, когда население еще не уехало на работу, либо уже приехало с нее. В связи с тем, что в вечернее время снижается видимость объектов, предпочтительнее выбирать временной промежуток с 6:00 до 8:00 часов.

Время обследования парковок для временного хранения ТС может варьироваться в зависимости от назначения объекта притяжения (промышленные объекты, объекты торговли, объекты здравоохранения, объекты культуры, объекты спорта, объекты образования, объекты рекреационного назначения, органы власти и управления, объекты транспорта). Для обследования парковочного пространства у объектов притяжения города Суздаль выбирались следующие временные периоды.

Для промышленных объектов время обследования составляет с 9:00 до 11:00 или с 14:00 до 17:00, т. е. то время, когда максимальное количество сотрудников находятся на рабочих местах. В данном диапазоне учитывается сменность, продолжительность рабочего дня, обеденный перерыв.

Для объектов торговли, таких как магазины период времени для обследований в будние дни составляет промежуток с 18:00 до 20:00 часов, когда люди возвращаются с работы домой, для рынка этот период составляет период с 8:00 до 11:00 часов в четверг. В выходные дни промежуток времени достаточно размыт.

Для объектов здравоохранения период замеров составляет период с 8:00 до 10:00 часов. Это объясняется тем, что время обслуживания пациентов в больнице и поликлинике составляет период с 8:00 до 16:00 часов, при этом с 8:00 до 10:00 часов наблюдается максимальное число принимающих врачей.

Для общеобразовательных учреждений пик нагрузки носит кратковременный характер и приходится на период с 8:00 до 9:00, когда родители привозят своих детей на учебу. Для средних профессиональных и высших учебных заведений этот период размыт составляет с 9:00 до 18:00.

Исходная информация о режиме работы и времени максимальной загрузки объектов притяжения была получена от администрации или с помощью интернет ресурсов.

Натурное обследование может проводиться следующими способами:

- учетчиками. Обследования проводятся несколькими людьми, которые проходя по маршруту, отмеченному на карте визуально оценивают места

стоянки и остановки ТС и записывают данные в таблицы (количество учетчиков зависит от площади муниципального образования и времени, выделенного для данного обследования);

- с помощью фото/видеосъемки, когда с помощью записываются фото/видеоматериалы, а затем выгружаются на сервер для последующей камеральной обработки с занесением данных в таблицы.

Наиболее предпочтительным вариантом натурального обследования является фото/видеосъемка, так как данный способ требует наименьших финансовых и трудовых затрат. Немаловажным фактором при выборе данного способа обследования является и то, что съемка осуществляет документирование фактов, что исключает возможность субъективных ошибок, также съемка может использоваться и в других обследованиях.

В данном проекте обследование проводилось учетчиками и с помощью фото/видеосъемки.

2.3.2 Проведение натурального обследования

Натурное обследование на территориях многоквартирных домов проводилась учетчиками, а вдоль УДС ГП проводилась с использованием фото/видео съемки с последующей обработкой.

Обследование осуществлялось 10.08.2017 в период с 6:00 до 8:00 часов – для мест постоянного хранения ТС, с 8:00 до 11:00 часов и с 18:00 до 20:00 часов – для временного хранения ТС.

Натурное обследование проводилось двумя учетчиками, которым выдавалась карта с отмеченными местами для обследования. Учетчики, передвигаясь по маршруту, визуально оценивали места стоянки и остановки ТС и записывали данные осмотра в таблицы. В таблицу заносились данные о времени обследования, местоположении парковки, типе парковки, количество припаркованных автомобилей и общее количество машино-мест на каждой локальной парковке (оценочно)

На территории не обследованной учетчиками проводилась фото/видеосъемка с последующей обработкой фото/видеоматериала.

Далее все полученные данные сводились в общую таблицу, которая приводится в подразделе **Ошибка! Источник ссылки не найден.** данной НИР.

2.4 Подготовка и проведение исследования общественного мнения и мнения водителей ТС

Для количественного определения общественного мнения проводятся опросы общественного мнения.

При подготовке и проведении опроса общественного мнения не обходимо придерживаться следующих основных требований:

1) Постановка цели исследования,

Должно быть четко сформулировано, какие сведения предполагается получить, как использовать и на что направить обобщенные итоги.

2) Разработка инструмента (анкеты, вопросники). Вопросы должны формулироваться четко, быть краткими, не допускающими различных толкований.

После набора возможных вариантов ответов «подсказок» обозначается место для других вариантов, не предусмотренных анкетой.

3) Подготовка выборки (число и состав опрашиваемых).

При проведении социологического исследования в рамках разработки КСОДД целесообразно использование случайной или стратифицированной выборки.

При проведении исследований в городе, районе по проблемам, касающимся всех социальных слоев оптимальное количество опрашиваемых должно составлять 1-1,5% от общей численности населения. Для получения наиболее объективной информации в число опрашиваемых должны быть включены все категории населения - по национальности, возрасту, (социальному положению, образованию и т.д.

4) Проведение опроса общественного мнения и мнения водителей ТС методом интервьюирования с анкетированием. Как правило, его проводят анонимно, что повышает достоверность информации. Многое зависит от интервьюеров, насколько они настроят, подготовят людей на откровенные высказывания своих взглядов, позиций, мнений.

Целью проведения исследования в рамках КСОДД является выяснение качественных и количественных параметров транспортного поведения населения исследуемого муниципального образования. Задачами выступают сбор и анализ данных, характеризующих перемещения и подвижность граждан, мнение населения относительно функционирования транспортной системы муниципального образования.

При разработке КСОДД характер поставленной цели обуславливает выбор аналитического вида социального исследования общественного мнения и мнения водителей ТС.

В целях разработки КСОДД в качестве основного метода сбора первичной информации целесообразно применять социологический опрос. Этот подход незаменим при сборе ограниченного объема информации у большого числа людей. Выбор вида социологического опроса – интервьюирования или анкетирования – зависит от конкретных требований, предъявляемых к проводимому исследованию.

При проведении исследования в рамках разработки КСОДД изучается сразу несколько слоёв населения, причём мнения и особенности поведения части их представителей проецируются на всех оставшихся граждан, поэтому предпочтение отдаётся выборочному исследованию.

Время проведения исследования должно захватывать сразу несколько часов, чтобы имелась возможность учесть мнения различных слоёв населения.

2.4.1 Отчёт о проведении натурного обследования общественного мнения и мнения водителей ТС

В качестве метода социологического опроса было выбрано интервьюирование с одновременным анкетированием, которое предполагает

личное общение с опрашиваемым, когда исследователь, являющийся интервьюером, сам задает вопросы и фиксирует ответы в анкете. Несмотря на дополнительные затраты времени и средств, при помощи данного подхода повышается надежность собираемых данных за счет уменьшения числа не ответивших и ошибок при самостоятельном заполнении вопросников опрашиваемыми и при его применении достигается большая правдивость ответов респондентов, в сравнении с простым анкетированием и телефонным опросом, за счёт прямого контакта с опрашиваемым, являющимся респондентом.

Для проведения опроса предпочтение было отдано случайной выборке, так как этот метод наиболее подходит для первоначальных транспортных обследований.

Так как в ходе обследования опрашиваются сразу несколько слоёв населения, в том числе работающие, учащиеся и пенсионеры в качестве даты и времени проведения интервьюирования были выбраны два дня в период с 10.08.2017 по 11.08.2017 с диапазоном часов от 08:00 до 16:00, что позволило привлечь необходимый широкий круг людей и мнений.

Интервьюирование жителей, проводимое в ГП Новомичуринск, осуществлялось на ключевых улицах города, а также у мест притяжения, таких как магазины, так как именно такой подход должен принести наибольшую эффективность.

По окончании проведения социологического исследования анкеты были собраны и сведены в единую электронную таблицу, позволившую обработать полученные данные и выявить ряд закономерностей.

В рамках проведения исследования общественного мнения и мнения водителей ТС было опрошено 185 человек, что составило 1,1% от общего количества жителей ГП Новомичуринск. Ниже в таблице 7 представлены результаты опроса жителей ГП Новомичуринск.

Таблица 7 - Результаты опроса жителей ГП Новомичуринск

Вопрос	Варианты ответа
Велосипедный транспорт	
используете ли велосипедный транспорт	да - 28%; нет - 72%.
при условии развития велоинфраструктуры	Из 48 % не использующих велосипедный транспорт, стали бы его использовать – 78 %, это, с теми, кто уже использует велосипедный транспорт, составило бы от общего числа опрошенных – 62%.
перемещение совершаемые по поселению на велосипедном транспорте	На работу-16%, в среднем 1100 м, в среднем 8 мин; До стоянки ТС (ГСК, платная стоянка)-2%, в среднем 1200 м, в среднем 13 мин; Прогулка-54%, в среднем 1700 м, в среднем 45 мин; На дачу - 29%, в среднем 2600 м, в среднем 19 мин; На учёбу - 6%, в среднем 980 м, в среднем 10 мин; В магазин - 21%, в среднем 650 м, в среднем 7 мин.
Индивидуальный транспорт	
используете ли индивидуальный транспорт	да - 51%; нет - 49%.
перемещение совершаемые по поселению на индивидуальном транспорте	На работу- 87%, в среднем 1900 м, в среднем 6 мин; На дачу - 23%, в среднем 3100 м, в среднем 11 мин; На учёбу - 2%, в среднем 1100 м, в среднем 5 мин; В магазин - 93%, в среднем 700 м, в среднем 7 мин.
проблемы с парковкой и стоянкой	да-92%; нет-8%.

проблемные места с парковкой и стоянкой	<p>поликлиника-38%;</p> <p>во дворе многоквартирного дома-85%;</p> <p>у магазинов проспект Смирягина (не четная сторона)-15%;</p> <p>у рынка ул. Волкова-12%;</p> <p>пляж у понтонного моста – 17%.</p>
Пеший ход	
перемещение совершаемые по поселению пешком до места назначения	<p>на работу-64%, в среднем 700 м, в среднем 7 мин;</p> <p>прогулка-42%, в среднем 1000 м, в среднем 30 мин;</p> <p>на дачу – 14%, в среднем 2000 м, в среднем 30 мин;</p> <p>на учёбу – 23%, в среднем 300 м, в среднем 7 мин;</p> <p>в магазин – 26%, в среднем 400 м, в среднем 11 мин;</p> <p>места отдыха – 52% в среднем 500 м, в среднем 10 мин.</p>
где не хватает пешеходных дорожек.	<p>в районе понтонного моста;</p> <p>к садоводческим товариществам у водозаборного узла.</p>
другие недостатки пешеходных дорожек	<p>выкрашивание бетона на тротуарах некоторых улиц города ул. Комсомольская дом 16, проспект Смирягина (чётная сторона);</p> <p>затапливание тротуаров весной и после сильных дождей у музыкальной школы перекрёсток ул. Строителей и проспекта Смирягина, проспекта энергетиков и Выездная дорога микрорайон «Д».</p>
Мероприятия по организации дорожного движения	
улучшения по организации дорожного движения	<p>реконструкция понтонного моста;</p> <p>реконструкция дороги за понтонным мостом с обустройством пешеходных и велодорожек;</p> <p>строительство пешеходной и велодорожки перед понтонным мостом;</p> <p>связать микрорайон «Д» и ГСК вело - пешеходными маршрутами.</p>

3 Анализ организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД

3.1 Содержание организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по организации дорожного движения

Согласно Концепции проекта Федерального закона «Об организации дорожного движения и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (разработчик Проекта – Министерство транспорта РФ), организационная деятельность органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по организации дорожного движения должна включать в себя:

- реализацию региональной и муниципальной политики в области организации дорожного движения на территории муниципального образования;
- организацию и мониторинг дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, а также местного значения, расположенных в границах муниципальных образований, за исключением автомобильных дорог федерального значения;
- ведение учета основных параметров дорожного движения на территории муниципальных образований;
- содержание технических средств организации дорожного движения (ТСОДД) на автомобильных дорогах;
- ведение реестра парковок общего пользования на территориях муниципальных образований.

3.1.1 Реализация региональной и муниципальной политики в области организации дорожного движения на территории муниципального образования

Целью государственной политики в сфере организации дорожного движения (ОДД) является достижение высоких стандартов качества жизни населения и обслуживания экономики за счет эффективного и качественного удовлетворения транспортного спроса при условии одновременной минимизации всех видов, сопутствующих социальных, экономических и экологических издержек.

Целью государственного регулирования в сфере организации дорожного движения и развития территориальных транспортных систем является создание правовых, экономических и технических условий для обеспечения надежного и безопасного движения транспортных средств и пешеходов.

Государственная политика в сфере организации дорожного движения включает в себя следующие направления:

- совершенствование территориального и территориально-транспортного планирования;
- развитие улично-дорожных сетей;
- модернизация общественного пассажирского транспорта;
- организация городского парковочного пространства и парковочная политика;
- введение приоритетов в управлении движением автотранспорта;
- совершенствование инженерных средств и методов организации дорожного движения;
- оптимизация работы грузового автомобильного транспорта;
- формирование новых стереотипов транспортного поведения населения;
- поощрение современных форм организации различных видов трудовой деятельности, сокращающих транспортный спрос населения и общественные транспортные издержки для государства.

Ведущая роль в регламентации общественных отношений в области организации дорожного движения принадлежит Федеральному закону № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», который определяет понятие «организация дорожного движения» как комплекс организационно-правовых, организационно-технических мероприятий и распорядительных действий по управлению движением на дорогах. Этот закон не регулирует всего круга вопросов, связанных с организацией дорожного движения в предложенном толковании, а ограничивается вопросами обеспечения безопасности дорожного движения без установления целевых ориентиров этой деятельности.

Действующее законодательство, в том числе федеральные законы № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Градостроительный кодекс и Земельный кодекс, не позволяют чётко распределять обязанности и ответственность субъектов организации дорожного движения на всех уровнях, установить их функциональные связи, координировать их деятельность, рационально планировать осуществление комплексных мероприятий в данной сфере. Таким образом, местные власти, уполномоченные Федеральным законом «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» заниматься вопросами муниципального дорожного строительства, содержанием объектов транспортной инфраструктуры, а также созданием условий для предоставления транспортных услуг населению и организации его транспортного обслуживания, остаются один на один с проблемами, порождёнными перегруженностью улично-дорожных сетей. При этом, за редким исключением, они не располагают ни правовыми, ни институциональными, ни финансовыми, ни методическими, ни кадровыми ресурсами.

С учетом действующего законодательства задачи деятельности по ОДД фактически распределены между уровнями управления следующим образом:

а) федеральный уровень:

1) разработка новых правовых документов, регулирующих деятельность в сфере транспортного планирования, управления транспортным спросом и организации дорожного движения;

2) разработка нормативных документов, методических рекомендаций и руководств по формированию и реализации планов и программ в сфере транспортного планирования, управления транспортным спросом и организации дорожного движения, на местном уровне;

3) обеспечение соответствия деятельности местных властей в данной сфере принципам государственной политики средствами экспертизы, надзора и контроля;

б) региональный уровень:

1) обеспечение и регулирование взаимодействия властей муниципальных образований, входящих в состав региона, при разработке и реализации планов и программ управления транспортным спросом и организации дорожного движения местного уровня;

2) согласование конкретных мероприятий по управлению транспортным спросом и организации дорожного движения, проводимых местными властями, в случае если эти мероприятия затрагивают дорожную сеть регионального значения;

в) местный уровень:

1) разработка программ комплексного развития транспортной инфраструктуры (ПКРТИ) и комплексных схем организации дорожного движения (КСОДД) в составе документов территориального планирования, на основе принципов государственной политики в данной сфере;

2) разработка и реализация программ мероприятий по управлению транспортным спросом и организации дорожного движения на основе принятых документов территориального планирования и планировки территории.

Для проведения современной политики в области ОДД используются следующие принципы.

Отношение к пропускной способности дорожных сетей как к ограниченному, но жизненно необходимому ресурсу, пользующемуся повышенным спросом. Его

дефицит приводит к транспортным заторам, что эквивалентно очередям за дефицитным товаром. С дефицитом борются двумя путями – либо увеличением уровня предложения (наращивание пропускной способности УДС), либо уменьшением уровня спроса (ограничением доступа на дороги или введением платы за пользование). Таким образом, решение проблемы перегруженности городских УДС заключается в выборе методов, которые позволят регулировать транспортный спрос, влиять на его величину и структуру.

Максимально полное использование имеющейся пропускной способности городских и региональных дорожных сетей.

Комплексность принимаемых решений, под которой подразумевается координация деятельности в сфере ОДД с деятельностью в сфере градостроительства, дорожного строительства, развития общественного пассажирского и грузового автотранспорта.

Непрерывность планирования, мониторинга реализации планов, и их корректировки.

Как показывает мировой опыт, данные принципы могут быть реализованы следующими методами:

- совершенствованием существующих схем движения автотранспорта и методов регулирования движения на существующих дорожных сетях – реализуется с помощью традиционных средств организации дорожного движения (таких, как установка дорожных знаков, нанесение разметки на проезжую часть, светофорное регулирование, введение одностороннего движения и т.д.);

- введением прямых и косвенных ограничений на пользование УДС некоторыми типами транспортных средств (ограничения парковки в зонах с перегруженной УДС, постоянные или временные запреты на въезд, платный въезд и парковку);

- информационным обеспечением участников дорожного движения через специализированные радиоканалы, услуги сети Интернет и сотовой связи, электронные табло и т.п., (оповещение водителей о состоянии дорожной сети, оптимальном маршруте, ДТП, пробках и т.д.);

- развитием общественного пассажирского транспорта как главного, и зачастую и единственного конкурента личного легкового автомобиля (открытие новых маршрутов, строительство пересадочных узлов и пассажирских терминалов, предоставление наземному общественному пассажирскому транспорту приоритета в дорожном движении, устройство «перехватывающих парковок», прогрессивная тарифная политика, развитие новых видов внеуличного транспорта и т.п.);

- учетом транспортной составляющей при градостроительной деятельности (снижение уровня транспортного спроса средствами градостроительного планирования, обеспечение сбалансированного транспортного и социально-экономического развития территории, проектирование «самодостаточных» с точки зрения занятости населения районов, обязательная разработка ПКРТИ, КСОДД и т.п.).

3.1.2 Организация и мониторинг дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, а также местного значения, расположенных в границах муниципальных образований, за исключением автомобильных дорог федерального значения

Министерство транспорта Российской Федерации определяет организацию дорожного движения как деятельность по упорядочиванию движения транспортных средств и (или) пешеходов на дорогах, направленную на снижение потерь времени (задержек) при их передвижении, при условии обеспечения безопасности дорожного движения. Под мониторингом дорожного движения понимается сбор, обработка и накопление данных о параметрах движения транспортных средств (скорости движения, интенсивности, уровня загрузки, интервалов движения, дислокации и состояния технических средств организации дорожного движения) на автомобильных дорогах, улицах, отдельных их участках, транспортных узлах, характерных участках улично-дорожной сети городских округов и поселений с целью контроля соответствия транспортно-эксплуатационных характеристик улично-дорожной сети потребностям транспортной системы.

Постановление Правительства РФ от 11 июня 2004 г. № 274 «Вопросы Министерства транспорта Российской Федерации» пунктом 1 устанавливает, что Министерство транспорта Российской Федерации является федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере автомобильного транспорта, дорожного хозяйства, а также организации дорожного движения в части организационно-правовых мероприятий по управлению движением на автомобильных дорогах.

В целях эффективного разграничения полномочий в области организации дорожного движения между Российской Федерации, субъектами Российской Федерации и органами местного самоуправления разграничение компетенции должно определяться посредством установления исчерпывающего перечня вопросов, закрепляемых за Российской Федерацией, субъектами Российской Федерации и органами местного самоуправления.

Существенным правовым пробелом является и то обстоятельство, что на законодательном уровне не содержится четкой системы разграничения ответственности и полномочий государственных органов исполнительной власти в области организации дорожного движения.

Таким образом, полномочия по организации дорожного движения и мониторинга дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, а также местного значения, расположенных в границах муниципальных образований, за исключением автомобильных дорог федерального значения, находятся у исполнительных органов государственной власти федерального и регионального уровня. На местном уровне участие в данной деятельности сведено к разработке и реализации ПКРТИ, КСОДД и проектов организации дорожного движения (ПОДД).

3.1.3 Ведение учета основных параметров дорожного движения на территории муниципальных образований

К основным параметрам дорожного движения относятся параметры дорожного движения, характеризующие среднюю скорость передвижения транспортных средств по дорогам, потерю времени (задержку) в передвижении транспортных средств или пешеходов, среднее количество транспортных средств в движении, приходящиеся на один километр полосы для движения (плотность движения).

Порядок определения основных параметров дорожного движения, порядок ведения их учета, использования учетных сведений и формирования отчетных данных в области организации дорожного движения устанавливается Правительством Российской Федерации. Учет основных параметров предназначен для организации и проведения федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления работ по подготовке и реализации государственной и муниципальной политики в области организации дорожного движения.

3.1.4 Содержание технических средств организации дорожного движения на автомобильных дорогах

Министерство транспорта РФ определяет технические средства организации дорожного движения, как сооружения и устройства, являющиеся элементами обустройства дорог и предназначенные для упорядочивания движения транспортных средств и (или) пешеходов (дорожные знаки, разметка, светофоры, дорожные ограждения, направляющие устройства и иные сооружения и устройства, необходимые для технического обеспечения организации дорожного движения).

Установка, замена, демонтаж и содержание технических средств организации дорожного движения осуществляются в соответствии с законодательством Российской Федерации об автомобильных дорогах и дорожной деятельности,

законодательством Российской Федерации по безопасности дорожного движения и законодательством Российской Федерации о техническом регулировании и стандартизации.

Согласно Федеральному закону № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», деятельность по организации дорожного движения, включающая работы по содержанию и ремонту технических средств организации дорожного движения, отнесена в Российской Федерации к дорожной деятельности.

Согласно Федеральному закону № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», деятельность по организации дорожного движения должна осуществляться на основе комплексного использования технических средств и конструкций, применение которых регламентировано действующими в Российской Федерации техническими регламентами и предусмотрено проектами и схемами организации дорожного движения.

К законодательным актам в сфере использования и обслуживания технических средств организации дорожного движения относят также следующие Государственные стандарты:

- ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2004 г. № 120-ст);

- ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования» (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2004 г. № 121-ст);

- ГОСТ Р 52605-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения» (утвержден приказом Федерального агентства по техническому

регулированию и метрологии от 11 декабря 2006 г. № 295-ст);

- ГОСТ Р 52765-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация» (утвержден Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 23 октября 2007 г. № 269-ст);

- ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования» (утвержден Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 23 октября 2007 г. № 270-ст);

- ГОСТ Р 52282-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2004 г. № 120-ст);

- ГОСТ Р 52606-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Классификация дорожных ограждений» (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 11 декабря 2006 г. № 296-ст);

- ГОСТ Р 52607-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей. Общие технические требования» (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 11 декабря 2006 г. № 297-ст).

3.1.5 Ведение реестра парковок общего пользования на территориях муниципальных образований

Министерство Транспорта Российской Федерации определяет:

- парковку общего пользования, как парковку (парковочное место), предназначенную для использования неограниченным кругом лиц;

- владельца парковки, как уполномоченный орган субъекта Российской Федерации, уполномоченный орган местного самоуправления, юридическое лицо или индивидуального предпринимателя, во владении которого находится парковка.

Реестр парковок общего пользования представляет собой информационный ресурс, содержащий сведения о парковках общего пользования, расположенных на территориях муниципальных образований, вне зависимости от их назначения и формы собственности.

Ведение реестра парковок общего пользования осуществляется уполномоченным органом местного самоуправления в порядке, установленном уполномоченным органом государственной власти субъекта Российской Федерации.

Контроль за соблюдением правил использования парковок общего пользования осуществляется владельцами парковок.

3.2 Анализ организационной деятельности органов местного самоуправления по организации дорожного движения

Уставом муниципального образования ГП Новомичуринск Рязанской области, принятым решением Новомичуринской городской Думы к вопросам местного значения муниципального образования относятся содержание и строительство автомобильных дорог общего пользования, мостов и иных транспортных инженерных сооружений в границах городского поселения, за исключением автомобильных дорог общего пользования, мостов и иных транспортных инженерных сооружений федерального и регионального значения, а так же создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения в границах городского поселения.

Постановлением администрации Новомичуринского ГП от 29 января 2015г. № 26. «Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения, защитных дорожных сооружений, искусственных дорожных сооружений, производственных объектов, алиментов благоустройства автомобильных дорог в границах Новомичуринского ГП». Данный документ определяет требования, порядок и финансирование содержания дорог общего пользования

Новомичуринского ГП. Разработан в соответствии с Федеральным законом от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» в соответствии с требованиями технических регламентов.

Федеральным законом от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» работы по организации дорожного движения отнесены к содержанию автомобильных дорог, т.е. рассматривается как часть исключительно дорожной деятельности. В то же время, вопросы обеспечения пропускной способности дорог этим законом не регулируются и соответствующие цели не ставятся.

Таким образом, задачи деятельности по ОДД на территории ГП Новомичуринск фактически решают органы местного самоуправления муниципального образования. В ГП Новомичуринск разработана и утверждена главой администрации муниципального образования «Дислокация дорожных знаков».

На момент разработки настоящей КСОДД дислокация дорожных знаков утратила свою актуальность и не подлежит применению, в связи с тем, что, Министерством Транспорта РФ 17 марта 2015 года был выпущен Приказ № 43, который конкретизирует нормы ФЗ-196 «О безопасности дорожного движения» в части мероприятий по организации дорожного движения (ст.21 п.2). Указанный Приказ устанавливает перечень документов, регламентирующих мероприятия по организации дорожного движения. Такими документами являются КСОДД и ПОДД. Перечень является исчерпывающим. Таким образом, после утверждения разрабатываемой КСОДД, Администрации муниципального образования необходимо выпустить нормативный акт, признающий документ «Дислокация дорожных знаков» утратившим силу.

Во исполнение Поручения Президента РФ № Пр-637 (пункт «4б») данного на заседании Президиума Госсовета РФ по вопросам безопасности дорожного движения, состоявшегося 14 марта 2016 года в г. Ярославле, согласно которому

органам местного самоуправления РФ предписано в срок до 1 декабря 2018 года разработать КСОДД на территориях муниципальных образований, администрацией ГП Новомичуринск была инициирована разработка настоящего проекта. На основе утвержденного документа по итогам разработки, в целях физической реализации мероприятий КСОДД по организации дорожного движения, органы местного самоуправления муниципального образования ГП Новомичуринск могут организовывать разработку ПОДД.

С целью решения вопросов связанных с обеспечением достаточного парковочного пространства рекомендуется организовать работу по ведению реестра парковок общего пользования на территории Новомичуринского городского поселения в соответствии с пунктом 3.1.5 настоящей КСОДД.

4 Анализ нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД, в том числе в сравнении с передовым отечественным и зарубежным опытом

В настоящее время в Российской Федерации основным и единственным специальным законодательным актом в сфере регулирования организации дорожного движения является Федеральный закон от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (далее – Федеральный закон № 196-ФЗ), который определяет правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации и обеспечивает правовую охрану жизни, здоровья и имущества граждан, защиту их прав и законных интересов, а также защиту интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий. В то же время положения Федерального закона № 196-ФЗ нацелены исключительно на обеспечение безопасности дорожного движения и не создают необходимой правовой основы для организации эффективного и бесперебойного движения транспортных и пешеходных потоков по дорогам. Данный закон являясь, по сути, основным законодательным актом, регулирующим вопросы организации

дорожного движения, тем не менее, не определяет организацию дорожного движения как самостоятельный объект правового регулирования, не закрепляет и основную цель этой деятельности - обеспечение условий для безопасного, эффективного (бесперебойного) дорожного движения.

Федеральным законом от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Федеральный закон № 257-ФЗ) работы по организации дорожного движения отнесены к содержанию автомобильных дорог, т.е. рассматривается как часть исключительно дорожной деятельности. В тоже время, вопросы обеспечения пропускной способности дорог этим законом не регулируются и соответствующие цели не ставятся.

На подзаконном уровне дорожное движение регулируется Правилами дорожного движения Российской Федерации (утверждены постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090) (далее – Правила дорожного движения), а также иными нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации, Минтранса России, МВД России, других органов государственной власти, которые в той или иной степени затрагивают вопросы правового регулирования движения по дорогам.

Проведенный анализ российского законодательства показывает, что на федеральном уровне организация дорожного движения в настоящее время регулируется, в первую очередь, как составная часть деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. При этом и организация дорожного движения, и сама деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения, Федеральным законом № 257-ФЗ включены в дорожную деятельность.

Таким образом, если правовое регулирование в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации достаточно детализировано и в основном соответствует международным правовым принципам в сфере дорожного движения, то отношения в сфере организации дорожного движения остаются без надлежащей законодательной основы, уступают по степени

детализации и кругу регулируемых вопросов законам иных государств, регулирующих дорожное движение.

На основании анализа статьи 5 и части первой статьи 6 Федерального закона № 196-ФЗ с учетом иных его положений и других действующих законодательных актов, регламентирующих вопросы обеспечения безопасности дорожного движения, следует сделать вывод, что Федеральный закон № 196-ФЗ не устанавливает четких границ компетенции Российской Федерации в сфере осуществления деятельности по организации дорожного движения.

Определяя предметы ведения Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения, Федеральный закон № 196-ФЗ прямо не указывает среди них осуществление деятельности по организации дорожного движения.

Федеральным законом № 196-ФЗ в редакции Федерального закона от 11.07.2011 № 192-ФЗ определена общая норма, относящая к полномочиям органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения осуществление мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения при осуществлении дорожной деятельности.

В целях эффективного разграничения полномочий в области организации дорожного движения между Российской Федерацией, субъектами Российской Федерации и органами местного самоуправления разграничение компетенции должно определяться посредством установления исчерпывающего перечня вопросов, закрепляемых за Российской Федерацией, субъектами Российской Федерации и органами местного самоуправления.

Существенным правовым пробелом является и то обстоятельство, что на законодательном уровне не содержится четкой системы разграничения ответственности и полномочий государственных органов исполнительной власти в области организации дорожного движения.

В настоящее время за выработку государственной политики и нормативное правовое регулирование в сфере организации дорожного движения отвечает

Министерство транспорта Российской Федерации. В то же время ГИБДД МВД России является единственным органом, осуществляющим комплексное воздействие практически на все элементы деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. В соответствии с Федеральным законом от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции» на полицию возложены прямые обязанности по обеспечению безопасности дорожного движения и регулированию дорожного движения. Указом Президента РФ от 15.06.1998 № 711 установлены следующие обязанности ГИБДД МВД России: регулирование дорожного движения, в том числе с использованием технических средств и автоматизированных систем, обеспечение организации движения транспортных средств и пешеходов в местах проведения аварийно-спасательных работ и массовых мероприятий. При этом ГИБДД МВД России, однако, не является тем органом, на котором лежит непосредственная ответственность за осуществление мероприятий по организации дорожного движения в целях повышения пропускной способности дорог.

Кроме того, анализ законодательства в смежных областях деятельности показал, что недостаточно урегулирован вопрос планирования в сфере организации дорожного движения на стадиях градостроительного проектирования, что представляется весьма важным с точки зрения эффективности обеспечения бесперебойного и безопасного дорожного движения, особенно, в крупных населенных пунктах.

Таким образом, действующая в Российской Федерации правовая база в сфере организации дорожного движения и смежных областях деятельности не позволяет чётко распределить обязанности и ответственность субъектов организации дорожного движения на всех уровнях, установить их функциональные связи, координировать их деятельность, рационально планировать осуществление комплексных мероприятий в данной сфере.

В целях активизации и повышения эффективности деятельности органов местного самоуправления в сфере организации дорожного движения, в последнее время был издан ряд подзаконных актов:

- Поручение Президента РФ № Пр-637, данное на заседании Президиума

Госсовета РФ по вопросам безопасности дорожного движения, состоявшегося 14 марта 2016 года в г. Ярославле, согласно пункту «4б» которого органам местного самоуправления РФ предписано в срок до 1 декабря 2018 года разработать КСОДД на территориях муниципальных образований;

- Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 17 марта 2015 года № 43 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем дорожного движения»;

- Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 26 мая 2016 года № 131 «Об утверждении порядка осуществления мониторинга разработки и утверждения программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».

Информационное обеспечение деятельности местных органов власти в сфере организации дорожного движения условно можно разделить на два блока:

- организационно-технический, предназначенный для информирования участников дорожного движения об изменениях в установленной схеме организации дорожного движения на территории ГП Новомичуринск, вводимых на временной основе в целях обеспечения безопасного проведения различных мероприятий;

- обще информационный, предназначенный для ознакомления населения города о состоянии, проблемах и перспективах развития транспортной системы ГП Новомичуринск, включающий в себя отчеты, доклады органов местного самоуправления по данной тематике, аналитические и справочные материалы, форумы и т.п.

Одним из передовых способов информирования граждан, как в крупных городах России, так и за рубежом, является создание информационных порталов и разработка специальных мобильных приложений. Данные системы позволяют не только информировать граждан о происходящих изменениях, но и обеспечивать «обратную связь» с населением путем анализа обращений и предложений граждан, изучения общественного мнения, проведения социологических опросов среди жителей города.

Примером может являться проект «Активный гражданин», запущенный несколько лет назад по инициативе Правительства Москвы. Среди главных задач этой системы — получение мнения горожан по актуальным вопросам, касающимся развития города. Таким образом, граждане могут влиять на решения, принимаемые властями. Опросы «Активного гражданина» делятся на три категории: общегородские, отраслевые и районные. Проект доступен на сайте, а также на мобильных платформах IOS, Android и WindowsPhone.

В качестве инструментов информационного обеспечения деятельности местных органов власти ГП Новомичуринск в сфере организации дорожного движения используются следующие ресурсы.

Официальное печатное издание органов местного самоуправления ГП Новомичуринск – газета «Наш Новомичуринск» (учреждена решением Совета депутатов муниципального образования — Новомичуринское городское поселение Пронского муниципального района Рязанской области от 26.01.2011 N 3 определена официальным органом опубликования нормативных правовых актов, а также иных документов органов местного самоуправления).

Использование средств теле- и радиовещания Рязанской области позволяет своевременно оповещать граждан об изменениях в организации дорожного движения и иных действиях органов местного самоуправления в сфере ОДД. Данный способ информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД характеризуется наибольшим охватом по сравнению с другими информационными ресурсами.

Также обо всех изменениях существующих положений можно узнать на официальном сайте Администрации ГП Новомичуринск.

Теме организации дорожного движения, а также повышения безопасности на дорогах органами власти региона и муниципальных образований уделяется постоянное и пристальное внимание. Она ежегодно затрагивается в отчете Губернатора Рязанской области о результатах деятельности органов исполнительной власти Рязанской области. Также эта тема находит отражение и в

ежегодных докладах главы Администрации ГП Новомичуринск о результатах деятельности.

Таким образом, система информационного обеспечения деятельности органов местного самоуправления в сфере организации дорожного движения отвечает общепринятым нормам информирования населения. Однако возможно стоит предусмотреть создание единого регионального информационного портала Рязанской области, в том числе и в виде мобильного приложения.

5 Анализ имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования

В соответствии с передовыми тенденциями в области организации дорожного движения документацией по организации дорожного движения являются комплексные схемы организации дорожного движения и (или) проекты организации дорожного движения. Документация по организации дорожного движения разрабатывается на основе документов территориального планирования, документации по планировке территорий, подготовка и утверждение которых осуществляются в соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, планов и программ комплексного социально-экономического развития муниципальных образований (при их наличии), долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов, поселений, материалов инженерных изысканий, результатов исследования существующих и прогнозируемых параметров дорожного движения, статистической информации.

5.1 Анализ имеющихся документов территориального планирования

Согласно Градостроительному кодексу Российской Федерации от 29.12.2004 N 190-ФЗ (ред. от 29.07.2017) (с изм. и доп., вступ. в силу с 11.08.2017) документами территориального планирования муниципальных образований являются:

- 1) генеральные планы поселений; муниципальных районов;
- 2) схемы территориального планирования (СТП).

Документы территориального планирования муниципальных образований устанавливают границы муниципальных образований, размещение объектов местного значения, границы населенных пунктов, границы и параметры функциональных зон (зон, для которых определены границы и функциональное назначение).

5.1.1 Анализ Генерального плана городского поселения Новомичуринск

Генеральный план городского поселения Новомичуринск (Генеральный план), утвержденный решением Совета депутатов муниципального образования - Новомичуринское городское поселение Пронского муниципального района Рязанской области и является основополагающим документом территориального планирования.

Основными этапами проектирования Генерального плана:

В перспективный срок (2015-2025 г.г.) предусматривается слияние двух поселений Новомичуринское городское поселение с Погореловским сельским поселением для развития мощного промышленного потенциала района.

В Генеральном плане Новомичуринское городское поселение определена концепция развития города связанная с развитием особой экономической зоны промышленно-производственного типа «Рязань». Концепция разработана министерством экономического развития и торговли Рязанской области. Она предусматривает дальнейшее развитие производства в Пронском районе Рязанской области. Ожидается увеличение рабочих мест в рамках имеющегося трудового резерва около 5,5 тыс. человек (около 1,5 тыс. человек – реформа энергетики;

около 2 тыс. человек - работают в Москве и Рязани; около 2 тыс.чел. - жители близлежащих районов области). Причём, ожидается увеличение числа постоянно проживающих жителей на около 2 тыс. человек. В соответствии с этим планируется развитие селитебных (358,4 га), общественно-деловых (92,4 га) и рекреационных (54,8 га) зон на территории поселений. Причём, в Новомичуринском городском поселении предполагается увеличение границ территории за счет земель Погореловского сельского поселения на западе от Новомичуринска.

Мероприятия из Генерального плана сведены в таблицу 8.

Таблица 8 – Мероприятия из Генерального плана

№ п/п	Наименование	Вид работ	Реализация
1	Строительство отводного канала (водоприемника) вдоль автомобильной дороги межрайонного значения вдоль западных границ микрорайонов «Г» и «Е»	новое строительство	первая очередь
2	Создание маршрутной системы общественного транспорта. Обеспечение маршрут транспорта (микроавтобус) между основными зонами центра, деятельность его трассируется по улицам: проспект Энергетиков, Улица Промышленная, внегородская дорога, проспект Смирягина, улица Комсомольская, Строителей	новое строительство	первая очередь
3	Повышение транспортной доступности промышленной зоны за счет продолжения проспекта Энергетиков по территории промышленной зоны	новое строительство	первая очередь
4	Завершение внутрирайонных пешеходных путей к центрам микрорайонов и к остановкам общественного транспорта и главным общегородским объектам	новое строительство	первая очередь
5	Осуществление застройки индивидуальными жилыми домами микрорайона «Г» и двух - четырех этажными домами отдельных резервов микрорайона «Д»	новое строительство	первая очередь

5.1.2 Анализ схем территориального планирования (СТП)

Мероприятия по планировке территории Новомичуринского ГП присутствуют в следующих СТП:

- 1) СТП Пронского муниципального района Рязанской области;
- 2) СТП Рязанской области.

СТП Пронского муниципального района Рязанской области утверждён 31.03.2016 решением Думы муниципального образования - Пронский муниципальный район Рязанской области № 10/34.

В СТП Пронского муниципального района Рязанской области предусмотрены основные мероприятия, отраженные в таблице 9.

Таблица 9 - Основные мероприятия из СТП Пронского муниципального района Рязанской области по развитию ГП Новомичуринск

№ п/п	Наименование	Вид работ	Реализация
1	Отвод паводковых вод от города	новое строительство	первая очередь
2	Многоквартирное и индивидуальное жилищное строительство	новое строительство	Весь срок действия
3	Развитие 5 промышленных площадок площадью 938 га вокруг ГП Новомичуринск с предполагаемой численностью рабочих 4 тыс. чел.	новое строительство	Весь срок действия

СТП Рязанской области утверждено постановление Правительства Рязанской области от 13.07.2016 №153. Выполнение этих мероприятий предусматривается в два этапа:

- первая очередь - до 2015 года;
- расчетный срок - до 2025 (2030) года.

Таблица 10 - Основные мероприятия из СТП Рязанской области по развитию

ГП Новомичуринск

№ п/п	Наименование	Вид работ	Реализация
1	Строительство автомобильной дороги регионального значения для промышленно-производственной особой экономической зоны "Рязань" на территории муниципального образования - Пронский муниципальный район Рязанской области	новое строительство	первая очередь
2	Реконструкция автомобильных дорог для промышленно-производственной особой экономической зоны "Рязань" на территории муниципального образования - Пронский муниципальный район Рязанской области	реконструкция	первая очередь
3	строительство автодорожного обхода для промышленно-производственной особой экономической зоны "Рязань" на территории муниципального образования - Пронский муниципальный район Рязанской области;	новое строительство	первая очередь
4	строительство железнодорожной станции для промышленно-производственной особой экономической зоны "Рязань" на территории муниципального образования - Пронский муниципальный район Рязанской области.	новое строительство	первая очередь
5	реконструкция железнодорожных путей для промышленно-производственной особой экономической зоны "Рязань" на территории муниципального образования - Пронский муниципальный район Рязанской области	новое строительство	первая очередь
6	строительство объектов энергоснабжения для промышленно-производственной особой экономической зоны "Рязань" на территории муниципального образования - Пронский муниципальный район Рязанской области	новое строительство	первая очередь
7	строительство объектов газоснабжения для промышленно-производственной особой экономической зоны "Рязань" на территории муниципального образования - Пронский муниципальный район Рязанской области	новое строительство	первая очередь
8	строительство объектов водоснабжения и водоотведения для промышленно-	новое строительство	первая очередь

	производственной особой экономической зоны "Рязань" на территории муниципального образования - Пронский муниципальный район Рязанской области		
9	строительство завода по производству пенобетона и минерального порошка, ООО "Управляющая компания "Ресурсы"	новое строительство	первая очередь
10	организация листопрокатного производства ЗАО "Рязанский сталепрокатный завод",	новое строительство	первая очередь
11	создание промышленно-производственной особой экономической зоны "Рязань" на территории муниципального образования - Пронский муниципальный район Рязанской области	новое строительство	первая очередь
12	строительство тепличного комплекса в Пронском районе (ООО "Капитал-Инвест").	новое строительство	первая очередь
13	Инженерная и транспортная подготовка земельных участков для комплексного освоения в целях жилищного строительства для промышленно-производственной особой экономической зоны "Рязань"	новое строительство	первая очередь
14	строительство объектов обращения с ТБО для промышленно-производственной особой экономической зоны "Рязань"	новое строительство	первая очередь

5.2 Анализ имеющейся документации по планировке территории

Согласно Градостроительному кодексу Российской Федерации от 29.12.2004 N 190-ФЗ (ред. от 29.07.2017) (с изм. и доп., вступ. в силу с 11.08.2017) видами документации по планировке территории являются:

- 1) проект планировки территории;
- 2) проект межевания территории.

Документация по планировке территории необходима в целях обеспечения устойчивого развития территорий, в том числе выделения элементов планировочной структуры, установления границ земельных участков, установления границ зон планируемого размещения объектов капитального строительства.

Документы по планировке территории в Новомичуринском ГП отсутствуют.

5.3 Анализ документов стратегического планирования

В целях проведения анализа документов стратегического планирования в части, касающейся муниципального образования ГП Новомичуринск, были рассмотрены соответствующие нормативные акты федерального, регионального и местного уровня.

Стратегическое планирование в Российской Федерации (далее - стратегическое планирование) осуществляется на основании норм Федерального закона от 28 июня 2014 года № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации» на федеральном уровне, уровне субъектов Российской Федерации и уровне муниципальных образований.

К полномочиям органов местного самоуправления в сфере стратегического планирования относятся:

- определение долгосрочных целей и задач муниципального управления и социально-экономического развития муниципальных образований, согласованных с приоритетами и целями социально-экономического развития Российской Федерации и субъектов Российской Федерации;
- разработка, рассмотрение, утверждение (одобрение) и реализация документов стратегического планирования по вопросам, отнесенным к полномочиям органов местного самоуправления;
- мониторинг и контроль реализации документов стратегического планирования, утвержденных (одобренных) органами местного самоуправления;
- иные полномочия в сфере стратегического планирования, определенные федеральными законами и муниципальными нормативными правовыми актами.

Основным стратегическим документом, который определяет направление развития всего транспортного комплекса страны, является «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года» (утверждена распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р с редакцией от 11 июня 2014 года № 1032-р).

Главная задача государства в сфере функционирования и развития транспортной системы России – создание условий для экономического роста, повышение конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения через доступ к безопасным и качественным транспортным услугам, превращение географических особенностей России в ее конкурентное преимущество.

Цели Транспортной стратегии:

- формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры;

- обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны;

- обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами;

- интеграция в мировое транспортное пространство, реализация транзитного потенциала страны;

- повышение уровня безопасности транспортной системы;

- снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду.

«Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года» (утверждена распоряжением Правительства РФ от 17 ноября 2008 года № 1662-р) – это национальная социально-политическая государственная концепция, целью которой является проведение комплекса мероприятий по улучшению уровня жизни граждан страны, укреплению системы обороны, развития и унификации экономических методов производства.

Цель разработки «Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года» (Концепции) – определение путей и способов обеспечения в долгосрочной перспективе устойчивого повышения благосостояния российских граждан, национальной

безопасности, динамического развития экономики, укрепления позиций России в мировом сообществе.

В соответствии с этой целью в Концепции сформулированы:

- основные направления долгосрочного социально-экономического развития страны с учетом вызовов предстоящего периода;
- стратегия достижения поставленных целей, включая способы, направления и этапы;
- формы и механизмы стратегического партнерства государства, бизнеса и общества;
- цели, целевые индикаторы, приоритеты и основные задачи долгосрочной государственной политики в социальной сфере, в сфере науки и технологий, а также структурных преобразований в экономике;
- цели и приоритеты внешнеэкономической политики;
- параметры пространственного развития российской экономики, цели и задачи территориального развития.

На уровне муниципального образования Новомичуринское СП действуют:

-распоряжение № 369 от 21 ноября 2016г. «Об одобрении прогноза социально-экономического развития муниципального образования – Новомичуринское городское поселение на 2017 год и период до 2019 года» с пояснительной запиской в приложении.

-разработанная Администрацией Новомичуринского ГП «Комплексное развитие систем социальной инфраструктуры Новомичуринского городского поселения Пронского муниципального района Рязанской области на 2017 – 2030 годы»

В соответствии с ними ожидается до 2019г по сравнению с 2015г. в среднем по двум вариантам развития:

- увеличение объёма отгруженной продукции в производстве на 10,5%;
- оборот розничной торговли возрастет на 0,75%;
- объем платных услуг возрастет на 3,55%;

- оборот малых и средних предприятий возрастет на 26,3%;

Администрация Новомичуринского городского поселения Пронского муниципального района Рязанской области

6 Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дороги, транспортно-эксплуатационные характеристики

6.1 Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дороги

Общая протяженность дорожной сети общего пользования (рисунок 3) городского поселения Новомичуринска составляет 28 326,5 м., в том числе с твердым покрытием –28 326,5м., из них дороги местного значения - 19 686,1м. и принадлежащих филиалу ПАО «ОГК-2» - Рязанская ГРЭС – 8 640,0 м. Данные по протяженности приведены в таблице 11.

Таблица 11 – Протяженность дорог общего пользования и улиц городского поселения Новомичуринск находящиеся на балансе

№ п/п	Наименование	Протяженность, км
1	Дороги регионального значения	0,4
2	Дороги общего пользования принадлежащие филиалу ПАО «ОГК-2» - Рязанская ГРЭС	8 640,0
3	Дороги местного значения	19 686,1
	в т.ч. с твердым покрытием	19 686,1
	Итого	28 326,5

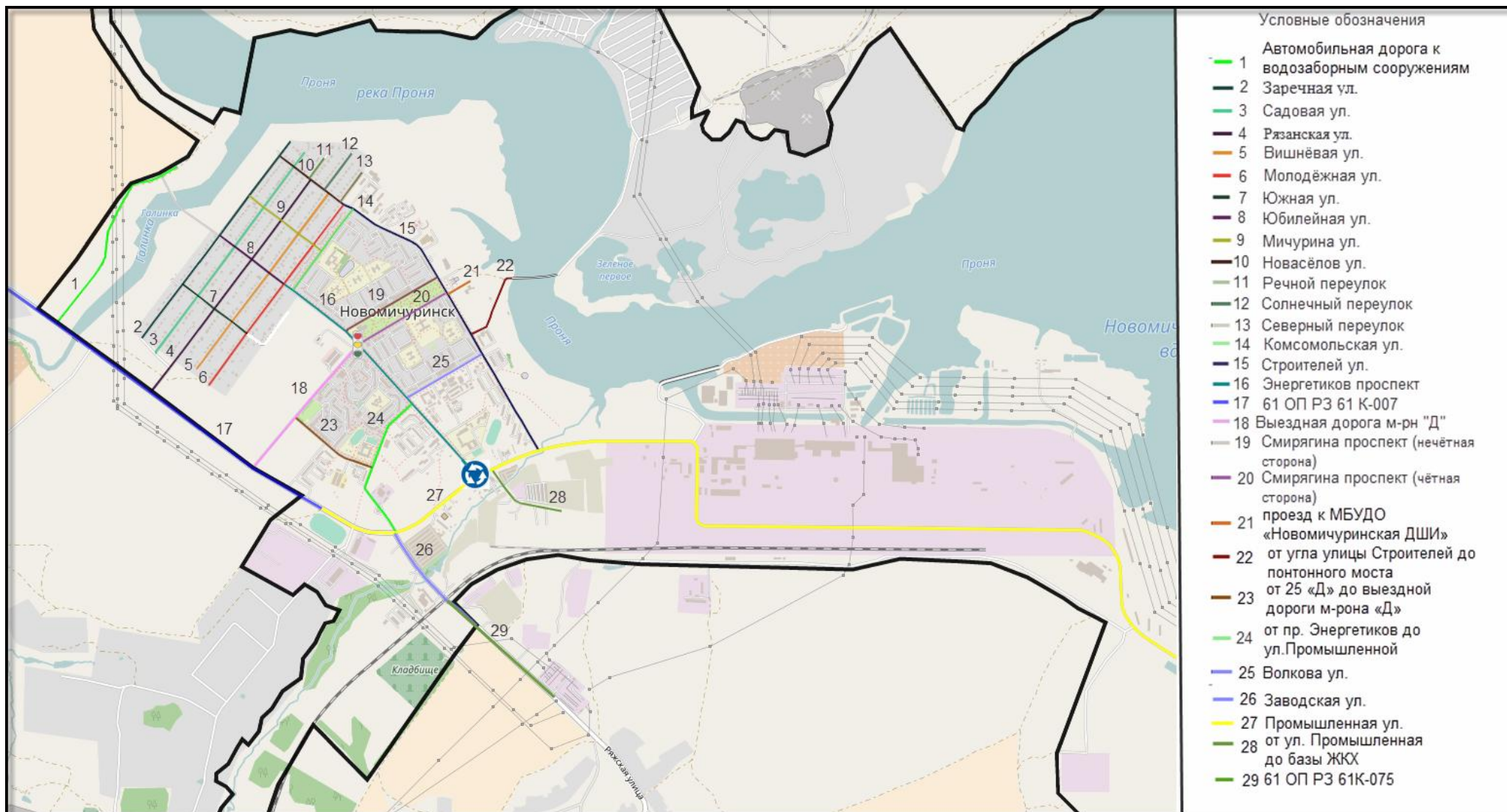


Рисунок 3- Дорожная сеть общего пользования Новомичуринского городского поселения

Характеристика основных элементов дорог городского поселения Новомичуринск представлена в таблице 12.

Таблица 12 – Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения городского поселения Новомичуринск

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Категория автомобильной дороги	Протяженность (м.)	Средняя ширина проезжей части(м.)	Количество полос движения	Покрытие	Наличие тротуара		Наличие освещения
							Слева	Справа	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	пр. Энергетиков	II	1 500,00	14,5	4	а\б	есть	есть	есть
2	ул. Строителей	IV	1 800,00	7,3	2	а\б	есть	частично	есть
3	ул. Комсомольская	IV	600,00	6,8	2	а\б	частично	есть	есть
4	ул. Волкова	IV	500,00	9,6	2	а\б	есть	есть	есть
5	пр. Смирягина (четная сторона)	IV	582,00	7,2	2	а\б	есть	есть	есть
6	пр. Смирягина (не четная сторона)	IV	611,00	7,2	2	а\б	есть	есть	есть
7	выездная дорога м-он «Д»	IV	920,00	10,5	2	а\б	392м в начале		есть
8	дорога от 25 «Д» до выездной дороги м-рона «Д»	IV	550,00	6,7	2	а\б	Есть(Нет 20м на перекрестке у д. 25)	есть	есть
9	дорога от пр. Энергетиков до ул. Промышленной	IV	900,00	6,7	2	а\б	До дома №25		
10	ул. Рязанская	IV	1 535,00	6,0	2	а\б	есть	нет	есть
11	ул. Молодежная	IV	1 328,00	6,0	2	а\б-570 бет-758	нет	нет	есть
12	ул. Вишневая	IV	1 328,00	6,0	2	бетон	нет	нет	нет
13	ул. Садовая	IV	1 419,00	6,0	2	419- а\б 1000-бет.	нет	нет	есть
14	ул. Заречная	IV	1 427,00	6,0	2	673-бет. 750- а\б	нет	нет	есть

15	ул. Новоселов	IV	510,00	6,0	2	а\б	нет	нет	есть
16	ул. Южная	IV	434,00	6,0	2	бетон	нет	нет	нет
17	ул. Юбилейная	IV	467,00	6,0	2	а\б	230м	нет	230
18	ул. Мичурина	IV	474,00	6,0	2	220-а\б 247-грунт	нет	нет	нет
19	пер. Северный	IV	220,00	6,0	2	бетон	нет	нет	нет
20	пер. Речной	IV	160,00	6,0	2	а\б	нет	нет	есть
21	пер. Солнечный	IV	164,60	6,0	2	бетон	нет	нет	есть
22	Автомобильная дорога к водозаборным сооружениям	IV	1 190,00	6,0	2	а\б	нет	нет	нет
23	Автомобильная дорога от угла улицы Строителей до понтонного моста	IV	428,00	6,0	2	а\б	В начале 90м	-	нет
24	Автомобильная дорога проезд к МБУДО «Новомичуринская ДШИ»	IV	145,00	5,4	2	а\б	-	есть	нет
25	Автомобильная дорога от ул. Промышленная до базы ЖКХ	IV	493,50	6,0	2	бетон	нет	нет	частично

В Новомичуринском городском поселении имеются дороги общего пользования, принадлежащие филиалу ПАО «ОГК-2» Рязанская ГРЭС общей протяженностью 8 640,0 м. (таблица 13).

Таблица 13 - Перечень автомобильных дорог общего пользования, принадлежащих филиалу ПАО «ОГК-2» - Рязанская ГРЭС

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Категория автомо- бильной дороги	Протяженность (м.)	Средняя ширина проезжей части(м.)	Количество полос движения	Наличие обочины	Наличие тротуара		Наличие освещения
							Слева	Справа	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
2	Ул. Промышленная	IV	8100,00	7,0	2	есть	частично	нет	частично
3	Ул. Заводская	IV	540,00	7,0	2	есть	нет	нет	нет

В Новомичуринском городском поселении имеется наплавной мост длиной 265 м. и шириной 5,5 м через реку Проня, в районе водохранилища, соединяющий основную селитебную зону с территорией садоводческих товариществ, расположенных на севере поселения. Движение по мосту осуществляется по одной полосе легкового и двумя полосами пешеходного движения. Установлены знаки 3.24 ограничения максимальной скорости 10 км/ч. и 3.13 ограничения высоты – 2,3 м. Объект находится на балансе Новомичуринского ГП.

На территории поселения так же располагается пять Железнодорожных переездов:

- три однопутных по ул. Промышленная 2+562 км, 3+960 км. и 4+907 км. и один по ул. Заводская: без шлагбаума оборудованные сигнальными столбиками, светофором с проблесковым мигающим маячком и знаками 1.2 «железнодорожный переезд без шлагбаума» и 1.3.1 «однопутная железная дорога»;

- двухпутный по ул. Промышленная 2+637-2+689 км. и 5+300-5+320 км. без шлагбаума оборудован сигнальными столбиками светофором с проблесковым мигающим маячком и знаками 1.2 «железнодорожный переезд без шлагбаума» и 1.3.2. Многопутная железная дорога».

На пересечении ул. Промышленная и проспекта Энергетиков организовано круговое движение.

На пересечении ул. Проспект Энергетиков, проспект Смирягина и Выездная а\д из мк. р-на «Д» установлен светофорный объект. Работает в три фазы по 20 секунд:

-1 фаза- разрешает движение автотранспорта по проспекту Энергетиков с поворотами на ул. Смирягина и выездную дорогу из мк. р-на «Д»;

-2 фаза разрешает движение автотранспорта по проспекту Смирягина и ул. Выездная дорога из мк. р-на «Д» с поворотами на проспект Энергетиков;

-3 фаза пешеходная.

Дорожная сеть городского поселения Новомичуринска преимущественно выполнена по прямоугольной системе планировки. Для данного вида характерно

дорожное движения с рассредотачиванием по всей сети улиц с затруднением выделения магистралей.

6.2 Транспортно-эксплуатационные характеристики

Опорная транспортная сеть в ГП Новомичуринск показана на рисунке 4

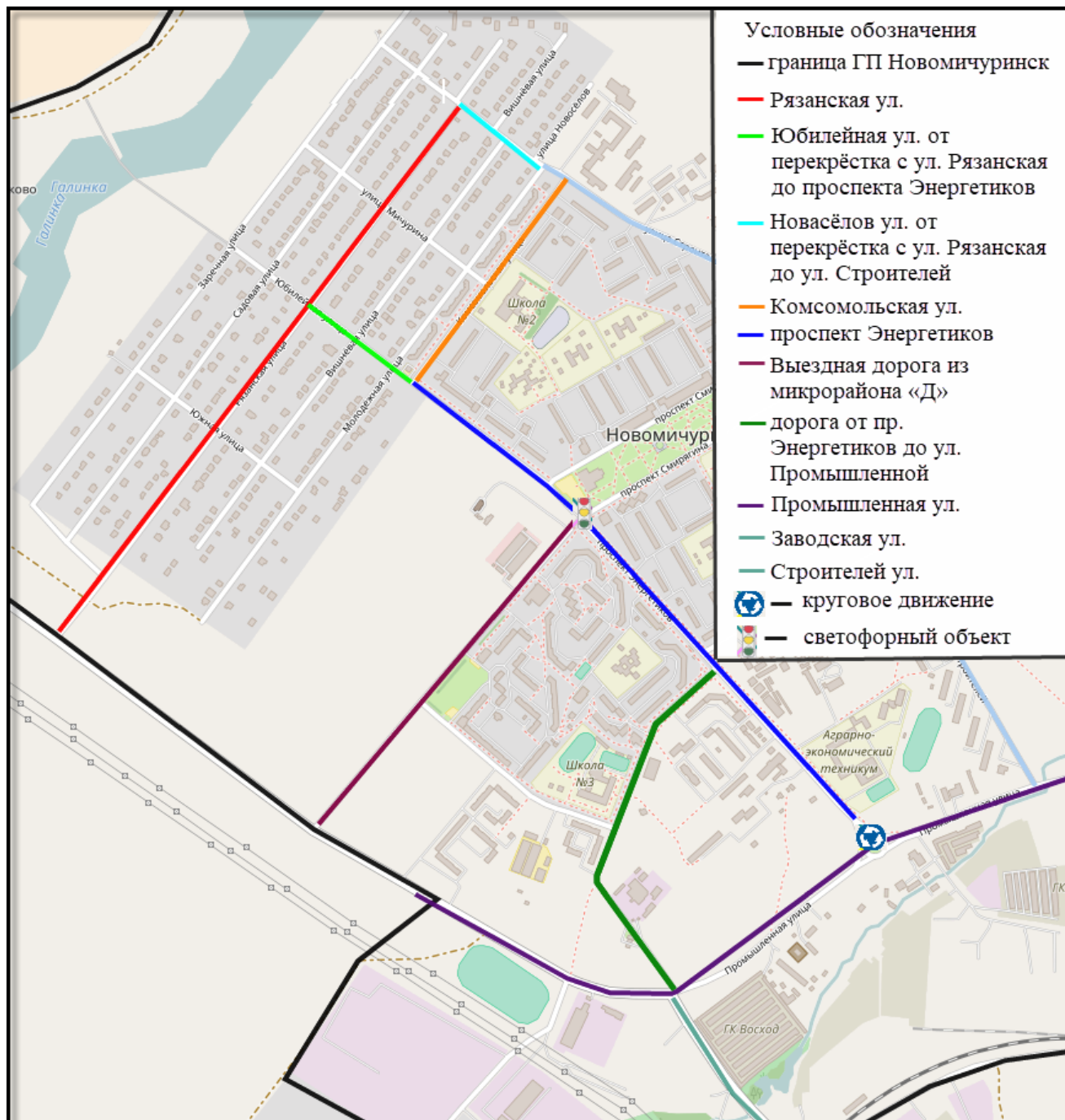


Рисунок 4 - Опорная транспортная сеть в ГП Новомичуринск

При оценке практической пропускной способности конкретных дорожных условиях рекомендуется использовать уравнение

$$P = \beta P_{\max}, \quad (3)$$

где β - итоговый коэффициент снижения пропускной способности, равный произведению частных коэффициентов;

P_{\max} — максимальная практическая пропускная способность, легковых авт./ч .

При расчетах пропускной способности следует исходить из величины максимальной практической пропускной способности P_{\max} , приведенной ниже в таблице 14.

Таблица 14 - Величины максимальной практической пропускной способности P_{\max}

Автомобильные дороги	P_{\max} , авт./ч
Двухполосные	3600 в оба направления
Трехполосные	4000 в оба направления
Четырех полосные: без разделительной полосы	2100 по одной полосе
с разделительной полосой	2200 по одной полосе
Шестиполосные: без разделительной полосы	2200 по одной полосе
с разделительной полосой	2300 по одной полосе
Автомобильные магистрали, имеющие восемь полос	2300 по одной полосе

Максимальная практическая пропускная способность P_{\max} устанавливается на эталонном участке при благоприятных погодно-климатических условиях и транспортном потоке, состоящем только из легковых автомобилей.

Снижение максимальной пропускной способности происходит в результате влияния различных факторов, отражение их влияния отражается в β - итоговом коэффициенте снижения пропускной способности.

Для определения пропускной способности автомобильных дорог в городских условиях коэффициент β определяется по формуле:

$$\beta = n f_b f_{гр} f_i f_p f_{авт} f_{тер} f_R f_v$$

где n - количество полос движения в одном направлении;

f_b — коэффициент, учитывающий ширину полосы движения;

$f_{гр}$ — коэффициент, учитывающий долю грузовых автомобилей в потоке;

f_i — коэффициент, учитывающий продольные уклоны;

f_p — коэффициент, учитывающий помехи, создаваемые паркующимися транспортными средствами;

$f_{авт}$ — коэффициент, учитывающий помехи, создаваемые автобусами;

$f_{тер}$ — коэффициент, учитывающий тип территории;

f_R — коэффициент, учитывающий радиусы кривой в плане;

f_v — коэффициент, учитывающий ограничение скорости.

Анализируя схему расположения дорог и распределения интенсивности транспортных потоков можно выделить следующие опорная транспортная сеть в городском поселении Новомичуринск (рисунок __): Рязанская ул., Юбилейная ул. от перекрёстка с ул. Рязанская до проспекта Энергетиков, Новасёлов ул. от перекрёстка с ул. Рязанская до ул. Строителей, проспект Энергетиков, Комсомольская ул., Строителей ул., Промышленная ул., Выездная дорога из микрорайона «Д», дорога от пр. Энергетиков до ул. Промышленной, Заводская ул.. Характеристики дорожного движения для вышеуказанной опорной транспортной сети приведены в таблице 15.

Таблица 15 - Параметры дорожного движения опорной транспортной сети ГП Новомичуринск

№	Название улицы/проспекта	P_{max}	n	f_b	$f_{тер}$	f_i	f_p	$f_{авт}$	$f_{ГР}$	f_R	f_v	P
1	Рязанская ул. общая	3600	2	0,93	0,9	1,0	1,0	1,0	0,95	1,0	0,76	2176
2	Юбилейная ул. от перекрёстка с ул. Рязанская до проспекта Энергетиков	3600	2	0,93	0,9	1,0	1,0	1,0	0,95	1,0	1,0	2863
3	Новосёлов ул. от перекрёстка с ул. Рязанская до ул. Строителей	3600	2	0,93	0,9	1,0	1,0	1,0	0,95	1,0	1,0	2863
4	проспект Энергетиков	8400-4200	4	1,0	1	1,0	1,0-0,75	0,99	0,95	1,0	1,0	3950
5	Комсомольская ул.	3600	2	0,93	1,0	1,0	1,0	0,99	0,95	1,0	0,76	2176
6	Строителей ул.	3600	2	0,93	1,0	1,0	1,0	0,99	0,95	1,0	0,76	2176
7	Промышленная ул.	3600	2	0,93	1,0	1,0	1,0	0,99	0,95	1,0	1,0	2863
8	Выездная дорога из микрорайона «Д»	3600	2	0,93	1,0	1,0	1,0	1,0	0,95	1,0	1,0	2863
9	дорога от пр. Энергетиков до ул. Промышленной	3600	2	0,93	1,0	1,0	1,0	1,0	0,95	1,0	0,76	2176
10	Заводская ул.	3600	2	0,93	1,0	1,0	1,0	1,0	0,95	1,0	1,0	2863

7 Описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов, включая описание организации движения маршрутных транспортных средств, размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса

Транспортную инфраструктуру поселения образуют линии, сооружения и устройства транспорта. Основными структурными элементами транспортной инфраструктуры поселения являются: сеть улиц и дорог и сопряженная с ней сеть пассажирского транспорта.

Внешние транспортно-экономические связи Новомичуринского городского поселения с другими населенными пунктами осуществляются автомобильным (индивидуальным, общественным и грузовым), железнодорожным (грузовым) транспортом. Воздушный и водный транспорт не используются.

В пределах поселения для перемещения население активно использует индивидуальный автомобильный и велосипедный транспорт, а так же пользуется пешими маршрутами, проходящими по обустроенным и не обустроенным дорожкам.

Общественный транспорт в городском поселении Новомичуринск представлен междугородными и пригородными маршрутами таблица. Движение общественный транспорт осуществляется по дорогам общего пользования в общем потоке транспортных средств.

На территории Новомичуринского ГП пассажирский транспорте общего пользования представлен 7 муниципальными (Пронский район) и 4 пригородными маршрутами.

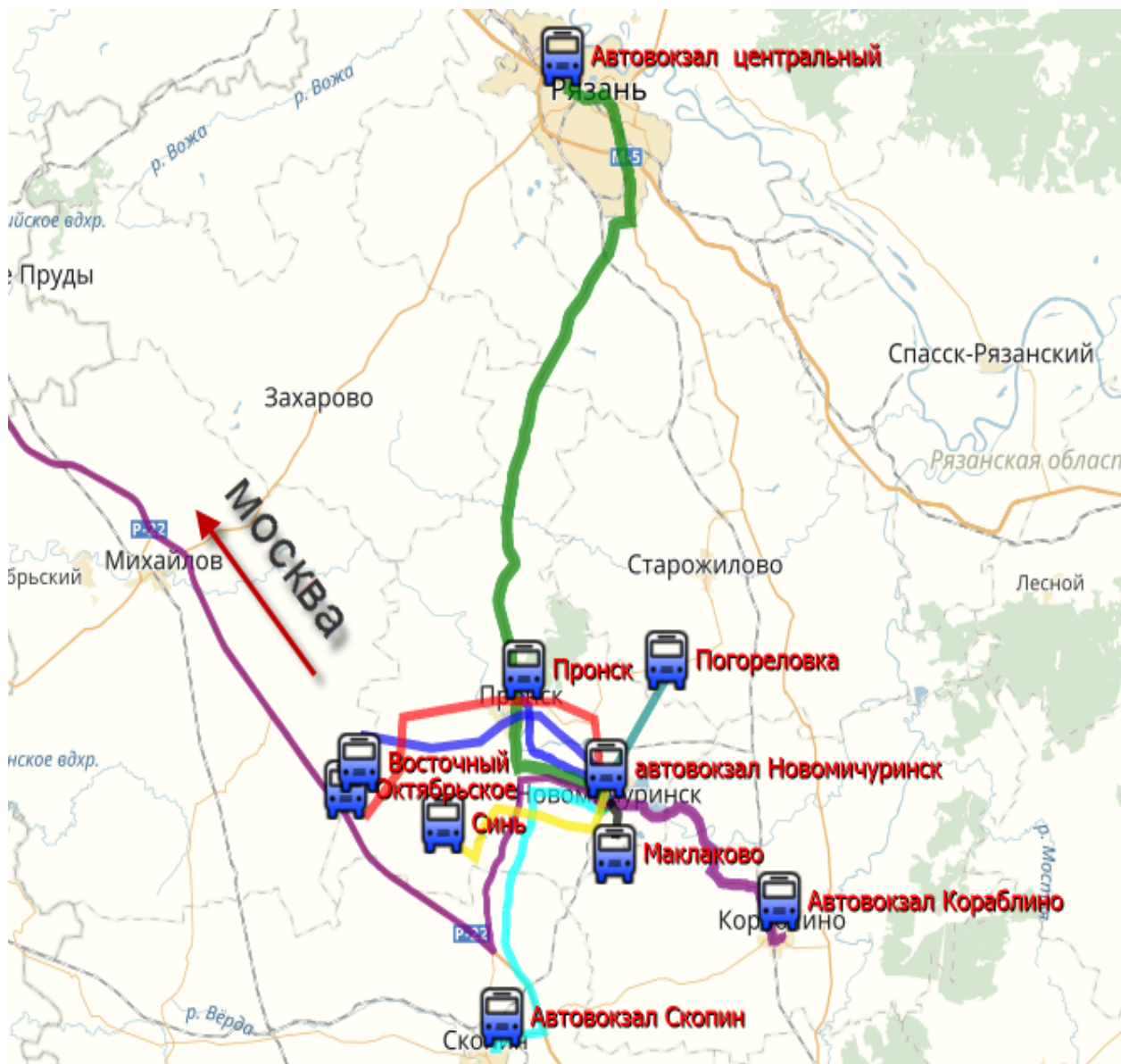


Рисунок 5 – Схема пригородных маршрутов общественного транспорта проходящие через ГП Новомичуринск

Как видно из схемы междугороднее и пригородное сообщение имеет достаточно разветвленную маршрутную сеть и обеспечивает связь городского поселения с федеральным и областным центрами, и прилегающими населенными пунктами. Основные характеристики по маршрутам общественного транспорта ГП Новомичуринск представлены в таблице 16.

Таблица 16 - Основные характеристики по маршрутам общественного транспорта ГП Новомичуринск

№ маршрута	Наименование маршрута	Характеристика маршрута	Протяженность маршрута, км.	Вместимость подвижного состава	Коэффициент наполняемости подвижного состава	Суточные пассажиро-потки
126	Новомичуринск - Пронск	Новомичуринск, пов. Погореловка, Юмашево, пов. Г. новомичуринск, ул Архангельская (р.п. Пронск), пов. Пронск, р.п. Пронск	19,7	42	50	34
132	Пронск – Новомичуринск – центр. Райбольница	р.п. Пронск, пов. Пронск, ул Архангельская (р.п. Пронск), пов. г. Новомичуринск, Юмашево, пов. Погореловка, г.Новомичуринск центр. Райбольница,	21,7	42	50	55
138	Новомичуринск – свх.60 лет СССР	Новомичуринск, пов. Погореловка, свх.60 лет СССР	11,6	42	50	15
181	Новомичуринск-Синь	Новомичуринск, пов. Погореловка, Юмашево, пов. Г. новомичуринск, Мамоново, Синь	25,8	42	50	22
187	Новомичуринск-Октябрьское	Новомичуринск, пов. Погореловка, Юмашево, пов. г. Новомичуринск, ул Архангельская (р.п. Пронск), пов. Пронск, р.п. Пронск, п. Орловский, ул. Котовка, Орловка 2, с. Октябрьское	29,6	42	50	24

№ маршрута	Наименование маршрута	Характеристика маршрута	Протяженность маршрута, км.	Вместимость подвижного состава	Коэффициент наполняемости и подвижного состава	Суточные пассажиро-потки
189	Новомичуринск – п. Восточный	Новомичуринск, пов. Погореловка, Юмашево, пов. г. Новомичуринск, ул Архангельская (р.п. Пронск), пов. Пронск, р.п. Пронск, п. Орловский, ул. Котовка, Орловка 2, с. Октябрьское, Семенск, Восточный	50,3	42	50	17
289	Новомичуринск – с. Маклаково	Новомичуринск, с. Маклаково	3,7	42	50	43
	Новомичуринск –Рязань	Новомичуринск –Рязань	70,1	42	50	630
178	Новомичуринск –Скопин	Новомичуринск –Скопин	37,5	42	50	120
	Новомичуринск-Кораблино	Новомичуринск- Кораблино	27,3	42	50	110
	Новомичуринск-Москва	Новомичуринск-Москва	294,2	45	50	163

Общественный транспорт на территории поселения отсутствует.

От предприятия ПАО «ОГК-2» Рязанская ГРЭС в будни пять раз в день ходит служебный автобус. Среднесуточный пассажиропоток составляет 328 человек. Схема маршрута с остановками представлена на рисунке 6.

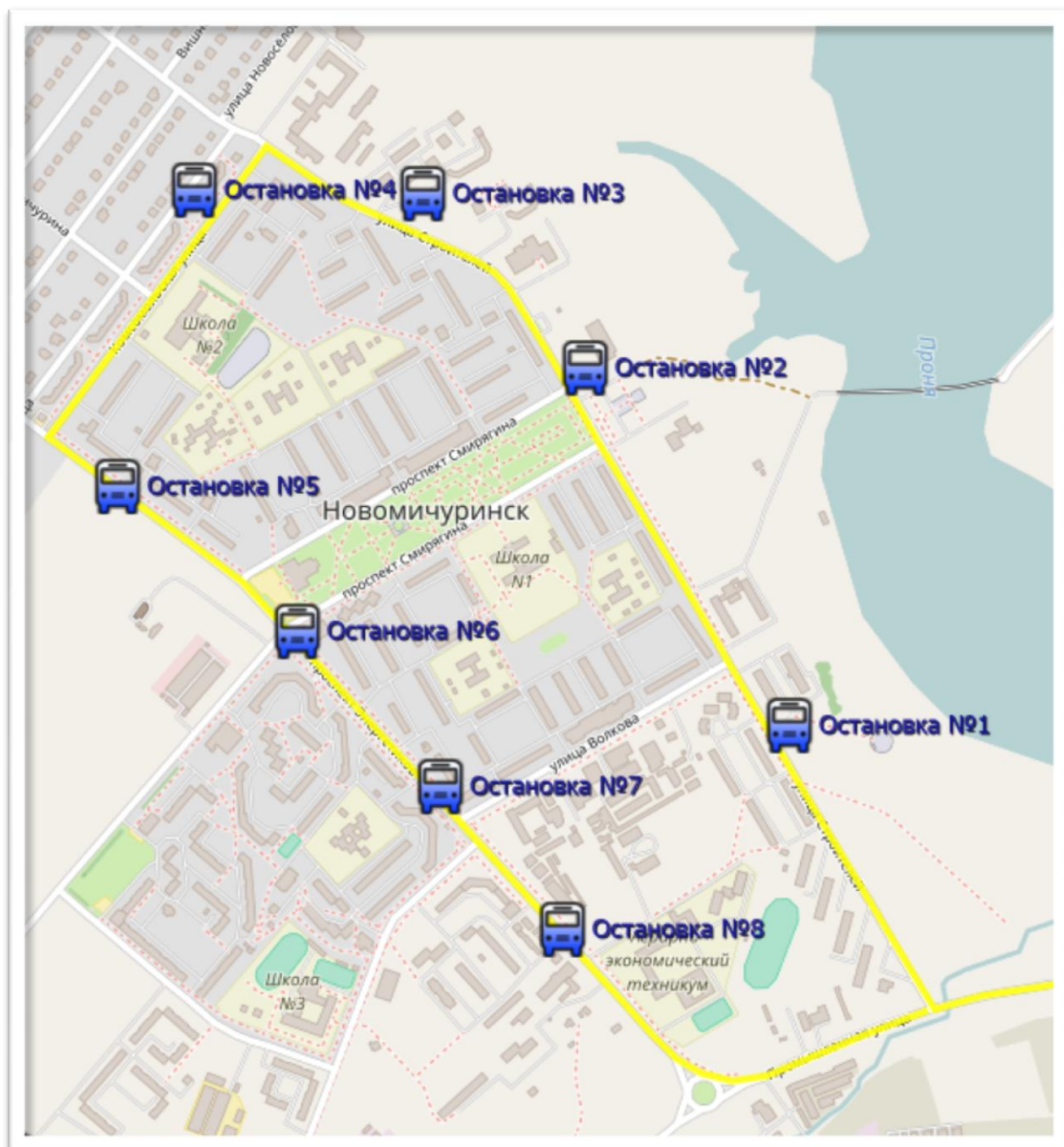


Рисунок 6 - Схема маршрута ведомственного транспорта с остановками

Велосипедный транспорт

Перемещение жителей Новомичуринска на велосипедном транспорте происходит по дорогам общего пользования, пешеходным дорожкам, тротуарам и

тропинкам. Специально оборудованных веломаршрутов с велодорожками, велополосами, велопарковками и велостоянками на территории Новомичуринского городского поселения нет. Отсутствие велоинфраструктуры вызывает сложности в использовании данного вида транспорта, что приводит к его неэффективному использованию.

Пешеходный ход.

На территории городского поселения Новомичуринск имеются оборудованные пешеходные дорожки и тротуары. Перечень тротуаров отображен в таблице 17.

Таблица 17 - Перечень тротуаров

Тротуары	Площадь (м²)	Протяженность (м)
ул. Строителей (2 ст.)	4 290,00	2860,00
пр. Энергетиков (2 ст.)	4 380,00	2 920,00
пр. Смирягина	2 160,00	1 440,00
ул. Комсомольская	840,00	560,00
ул. Волкова	1 260,00	840,00
от ж.д. 1 «Д» до 11 «Д»	633,00	422,00
от ж.д. 26 «Д» до шк. №3	660,00	440,00
от шк. №3 до ж.д. 55 «Д»	720,00	480,00
от шк. №3 до пр. Энергетиков	630,00	420,00
от ж.д. 25 «Д» до ж.д. 46 «Д»	516,00	344,00
от ж.д. 38 по ул. Строителей до пр. Энергетиков	621,00	414,00

Грузовой транспорт.

Грузовой транспорт представлен автомобильным и железнодорожным транспортом.

По территории Новомичуринска проходит железнодорожный подъездной путь к филиалу ПАО «ОГК-2» Рязанская ГРЭС, который примыкает к станциям Вослебово и Биркино Московской железной дороги (находящимся на участке

Павелец – Ряжск). По данной железной дороге осуществляется доставка каменного угля для нужд ГРЭС.

8 Анализ параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных транспортных средств и параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств

8.1 Параметры движения

Основным параметром, характеризующим дорожное движение является интенсивность движения данный параметр был получен по вышеуказанной методике в Модуль1 разделе 2 данной НИР.

Интенсивность движения N: Количество транспортных средств, проходящие в единицу времени через определенное сечение дороги.

Анализируя данные таблиц интенсивности движения транспортных средств, получаем усредненный состав движения потоков транспортных средств в ГП Новомичуринск таблица 18.

Таблица 18 - Состав движения потоков транспортных средств

Вид транспортного средства	Доля в транспортном потоке, %
Индивидуальный	93,9
Общественный (автобусный)	1,3
Малый грузовой	2,2
Средний грузовой	1,5
Большой грузовой	1,1

Состав движения: Качественный показатель транспортного потока, характеризующий наличие в нем различных типов транспортных средств.

В городском поселении Новомичуринск действует ограничение максимальной скорости движения до 20 км/ч на пешеходных переходах, находящихся вблизи

учебных заведений (школа №1, №2, №3) и бассейна. По улицам города разрешено движение со скоростью не более 60 км/ч.

Плотность движения

Плотность движения q : Число автомобилей на 1 км дороги.

Плотность движения связана с основными характеристиками движения потока автомобилей формулой:

$$N = Vq, \quad (1)$$

где N - интенсивность движения, авт./ч;

V - скорость, км/ч;

q - плотность потока, авт./км.

Коэффициент загрузки дороги движением z определяется отношением фактической интенсивности движения к практической пропускной способности участка дороги

$$z = N/P, \quad (2)$$

где N - интенсивность движения, авт./ч;

P - практическая пропускная способность участка дороги, авт./ч.

Таблица 19 - Исходные данные для расчета загрузки

№	Название улицы/проспекта	P	N	z	q
1	Рязанская ул. общая	2176	134	0,06	2,68
2	Юбилейная ул. от перекрёстка с ул. Рязанская до проспекта Энергетиков	2863	114	0,04	2,28
3	Новосёлов ул. от перекрёстка с ул. Рязанская до ул. Строителей	2863	34	0,01	0,68
4	проспект Энергетиков	3950	255	0,06	5,1
5	Комсомольская ул.	2176	100	0,05	2,5
6	Строителей ул.	2176	140	0,06	3,5
7	Промышленная ул.	2863	653	0,23	13,1
8	Выездная дорога из микрорайона «Д»	2863	224	0,08	4,48

9	дорога от пр. Энергетиков до ул. Промышленной	2176	191	0,09	4,78
10	Заводская ул.	2863	196	0,07	3,92

При коэффициент загрузки $z < 0.20$ – уровень обслуживания движения соответствует категории А. Для категории А характерно движение автомобилей в свободных условиях, без взаимодействия. При этом наблюдается низкая эмоциональная нагрузка водителей в сочетании с удобством работы. Экономическая эффективность дороги низкая.

При коэффициенте загрузки $0.20 \leq z \leq 0,4520$ – уровень обслуживания движения соответствует категории В. Для категории В характерно движение автомобилей группами при совершении большого количества обгонов. Эмоциональная нагрузка водителей нормальная. Удобство работы – мало удобно. Эмоциональная эффективность работы – малоэффективная.

8.2 Параметры движения маршрутного транспорта

Пригородный и межмуниципальный маршрутный транспорт по территории ГП Новомичуринск передвигается в общем потоке транспортных средств согласно расписанию по установленным маршрутам без задержек.

8.3 Параметры размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств

В ходе проведения работ собрана и систематизирована информация о существующем парковочном пространстве в наиболее важных районах. Информация о существующих парковочных мощностях была получена на основании натурных обследований и геоинформационных сервисов в сети интернет.

На первом этапе данного проекта собрана и систематизирована информация о существующем парковочном пространстве в наиболее важных районах. Анализ полученной информации позволил оценить степень удовлетворения спроса на парковочное пространство и порождаемую им нагрузку на дорожную сеть.

Анализ полученной информации позволит оценить степень удовлетворения спроса на парковочное пространство и порождаемую им нагрузку на дорожную сеть.

В соответствии с нормами СП 42.13330.2011 обеспеченность местами для постоянного хранения легкового индивидуального автотранспорта должна быть 350 машино-мест на 1000 жителей.

Следовательно, необходимое количество мест для постоянного хранения автомобилей составит 5915 машино-мест.

В настоящее время по данным администрации на территории города обустроено парковочное пространство на 9620 м/м, в том числе:

- 4773 м/м в составе гаражных кооперативов;
- 70 м/м вдоль УДС города;
- 350 м/м на территории основных объектов притяжения;
- 720 м/м на территории специализированных охраняемых автостоянок;
- 2915 м/м на дворовых территориях МКД;
- 792 м/м на территории частных домовладений.

В Новомичуринском городском поселении насчитывается 11 гаражных кооператива на 4773 машино-места:

- | | |
|---------------------|-----------|
| - ГНО Красное Знамя | 909 м/м; |
| - ГНО Луч | 675 м/м; |
| - ГНО Механизатор | 129 м/м; |
| - ГНО Смена | 324 м/м; |
| - ГНО Заря | 1007 м/м; |
| - ГСТ Восход | 953 м/м; |
| - ГНО Мотор | 191 м/м; |
| - ГНО Дружба | 116 м/м; |
| - ГНО Аромат | 80 м/м; |
| - ГНО Пригородный | 242 м/м; |
| - ГНО Импульс | 147 м/м. |

Парковочные места вдоль улично-дорожной сети, оборудованные в соответствии с действующими нормативами, практически отсутствуют. Можно выделить лишь несколько парковочных зон оборудованных в заездных карманах на 70 машино-мест, данного количества недостаточно при учете существующей нагрузки на УДС города. Данный факт является одной из причин хаотичной парковки вдоль УДС в центральной части города. У объектов притяжения наблюдается аналогичная ситуация и только у части основных объектов организованы отдельные парковочные площадки общей емкостью около 350 м/м, которые не позволяют удовлетворить существующие потребности жителей городского поселения.

Отсутствие организованного парковочного пространства вынуждает граждан устраивать бесконтрольную хаотичную парковку транспортных средств, при этом пропускная способность большинства улиц, проходящих в местах тяготения, уменьшается до 50%. Кроме того, бесконтрольные парковки снижают безопасность дорожного движения, причиняют вред элементам организации дорожной сети и прилегающим территориям.

Парковки, организованные не в соответствии с требованиями ГОСТ и СНиП порождают дополнительную нагрузку на дорожную сеть и приводят к возникновению заторов.

Поэтому оптимизация парковочного пространства позволит не только более полно удовлетворить спрос граждан, но и улучшить дорожно-транспортную ситуацию.

Качественное решение данной задачи возможно только при системном подходе: управление парковками должно осуществляться во взаимосвязи с организацией дорожной сети и маршрутов транспортных перевозок, с учетом результатов транспортного планирования, а также созданием привлекательной среды и повышением качества предоставления услуг пассажирским общественным транспортом.

На территории городского поселения функционирует 4 специализированные охраняемые автостоянки (рисунок 7) на 720 м/м.

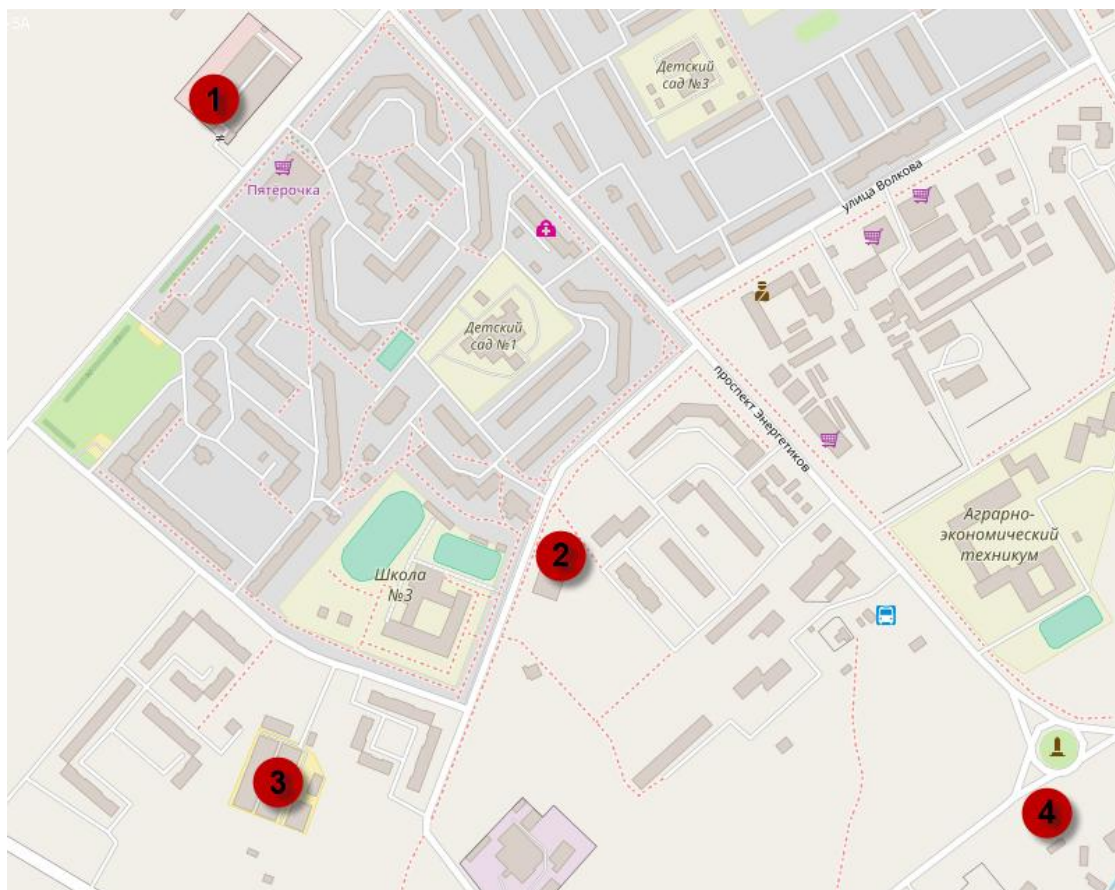


Рисунок 7- Специализированные охраняемые автостоянки на территории Новомичуринского городского поселения

Данные автомобильные специализированные автостоянки пользуются спросом у жителей города, что подтверждается их 80 % заполнением. Это связано в первую очередь с тем, что в настоящее время на дворовых территориях отсутствуют оборудованные парковочные машино-места, и большинство жителей организовали хаотичную стоянку транспортных средств на газонах и зеленой зоне дворовых территорий.

По результатам натурных обследований выявлено 2915 машино-мест в дворовых территориях многоквартирных жилых домов Новомичуринского городского поселения (рисунок 8). 85 % данного парковочного пространства неорганизованно должным образом и носит хаотичный характер. Требуется приведение к нормативному состоянию каждого машино-места размещенного на дворовых территориях с использованием георешетки для парковки – это одно из

наиболее современных и практичных решений для создания удобного проезда или автомобильной стоянки.

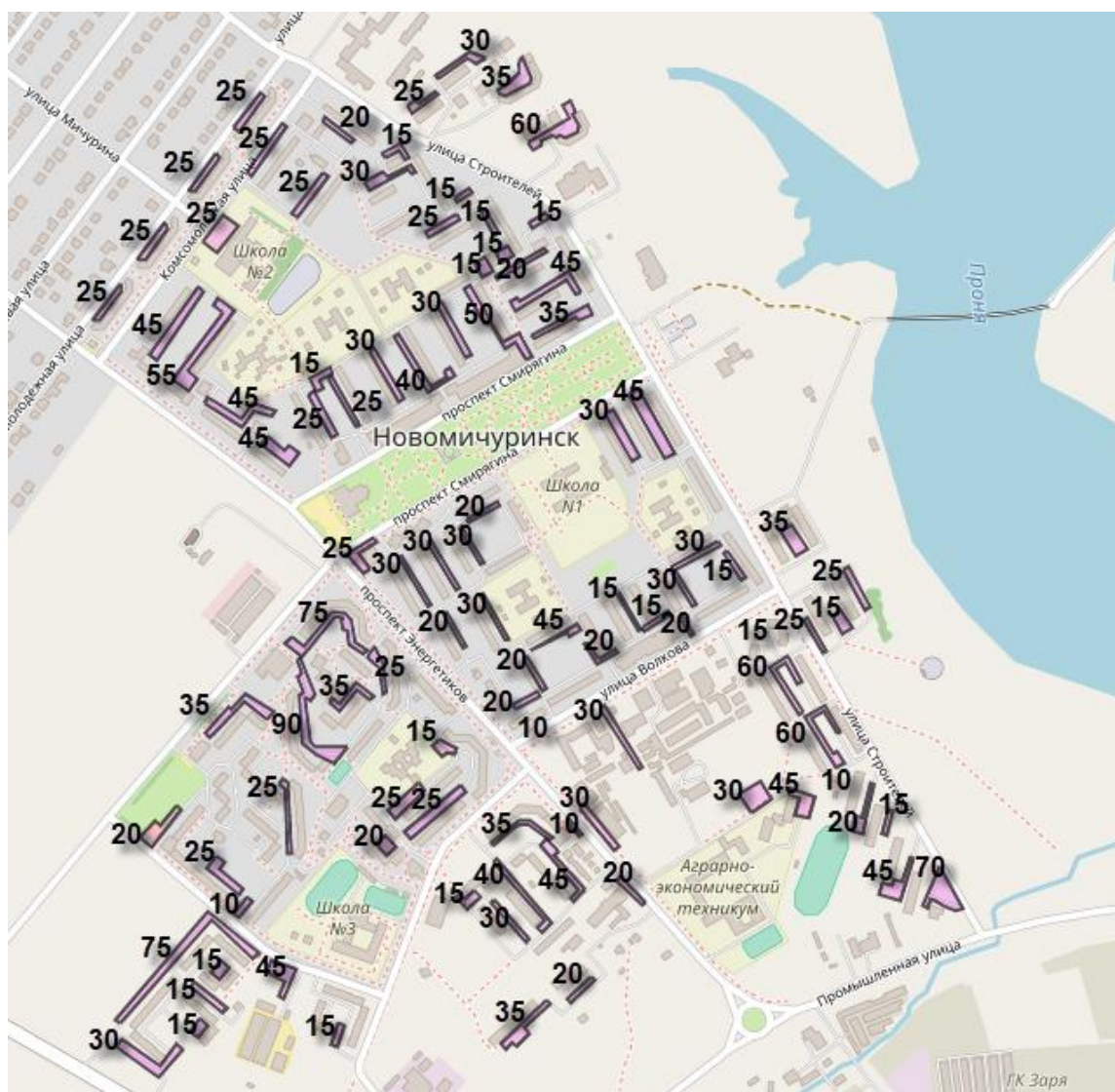


Рисунок 8 – Парковочные машино-места на дворовых территориях МКД

Они изготавливаются из прочного полимерного экологичного материала. Георешетки применяются для создания покрытия автостоянок, газонов, тротуаров или в целях укрепления нестабильного грунта.

Георешетка представляет собой сетку с множеством ячеек, которые можно заполнить необходимым материалом.

В зависимости от вида решетки и ее предназначения ячейки могут быть разными по ширине и высоте. Сетка изготовлена из полимерного армирующего материала, который обладает высокой прочностью и упругостью.

Прочность всего изделия достигается за счет того, что в нем используются полимерные ленты, скрепленные в шахматном порядке.

Устойчивый к механическому воздействию материал и ячеистая структура дают возможность распределить нагрузку по поверхности проезжей части.

Георешетка из полимерного материала значительно повышает плотность покрытия автомобильной стоянки. Разные виды решетки имеют определенный запас прочности. Выбирая тип решетки, нужно учитывать особенности эксплуатации будущей парковки.

Георешетка повысит устойчивость покрытия автостоянки и к специфическим продуктам (машинному маслу и различным нефтепродуктам).

Принцип действия георешетки основан на том, что материал покрытия автостоянки, помещенный в ячейки, фиксируется и ограничен в перемещении, а нижние его слои более защищены (что будет полезно при создании экопарковки).

Нагрузка за счет «скелета» из георешетки распределяется более равномерно.

При этом сетчатая структура решетки обладает способностью пропускать воду, которая затем впитывается в грунт, что помогает избежать образования переувлажненных участков и луж.

Тип георешетки должен выбираться в зависимости от местоположения и предполагаемой нагруженности будущей парковки:

—для частного использования около дома (для одной или двух машин) лучше применять газонную георешетку;

—при больших нагрузках и грунтовой основе используется объемная георешетка;

—бетонные парковки с большими нагрузками предполагают применение плоских геосеток.

Учитывая направленность хаотичной парковки на дворовых территориях Новомичуринского городского поселения в сторону использования зеленых зон и газонов. Применение георешетки для создания газонной парковки является наиболее актуальным.

Данные парковки будут гармонично сочетаться с остальным ландшафтом.

В Новомичурином городском поселении большая часть города занята частной жилой застройкой малоэтажного типа. На придомовой территории расположено по 2-3 машино-места, выявлено, что общее количество парковочных машино мест на территории частных домовладений составляет 792 м/м.

Выявлена высокая обеспеченность местами для стоянки и остановки транспортных средств. Дефицит парковочного пространства практически отсутствует, что связано с наличием значительного количества необустроенных парковочных мест вдоль улично-дорожной сети и на внутридворовых территориях.

В настоящий момент ввиду наличия достаточного количества свободных земельных участков, население города самостоятельно устраивает парковки в удобном для них месте.

Самостоятельное устройство парковок может повлечь за собой затруднение выезда с дворовой территории, нарушение правил парковки, нерегламентированное использование участков может стать причиной нарушения границ линий отвода различных видов коммуникаций (газопроводы, водопроводы, линии электропередач и т.д.), автомобили, припаркованные на самостоятельно устроенных парковках, могут мешать движению пешеходов и велосипедистов. Парковка на газонах влечет за собой распространение грязи по улично-дорожной сети города, что негативно складывается на здоровье жителей, также необустроенные парковки могут располагаться вблизи детских площадок, что негативно сказывается на безопасности детей, так и самих автомобилей.

В целом по результатам анализа парковочного пространства на территории Новомичурином городского поселения, можно сделать вывод о том, что в целом дефицит парковочных мест, оборудованных в соответствии с действующими нормативами, отмечается у объектов притяжения (здравоохранения, образования, культуры, спорта, магазинов и промышленных объектов) и вдоль улично-дорожной сети. В зоне жилой застройки требуется преобразование существующей хаотичной парковки в организованную «зеленую» экопарковку и приведения существующего парковочного пространства к нормативному состоянию.

Задача эффективной организации парковочного пространства в настоящее время имеет высокую актуальность. Усредненные статистические данные

показывают, что обеспеченность местами для парковки по месту проживания жителей в городах России не превышает 40%. В местах тяготения статистика еще хуже: 25% от необходимого количества.

Также по результатам исследований выявлен дефицит парковочного пространства вблизи крупных промышленных предприятий, данную проблему возможно решить за счет собственных финансовых средств предприятий, так и посредством привлечения инвестиций.

При организации парковочного пространства следует учитывать следующие факторы:

- для сокращения заторов на дорогах и повышения качества городского пространства чрезвычайно важно сокращать уровень ежедневного автомобилепользования;

- в текущей ситуации недопустимо увеличивать предложение бесплатных парковочных мест, так как это приведёт к ускорению роста автомобилизации и не приведёт к сокращению автомобилепользования;

- для приведения спроса и предложения к точке равновесия необходимо планомерно сократить спрос;

- единственный и главный способ воздействия на спрос – это регулирование стоимости парковочных лотов;

- платная парковка не будет пользоваться спросом (в том числе многоуровневые паркинги), пока не отточены механизмы контроля за нарушением правил парковки;

- невозможно навести порядок с парковкой по всему городу сразу, поэтому целесообразно начать с пилотного проекта платной парковки в местах с наибольшим спросом (исторический центр города).

В результате исследования парковочного пространства Новомичуринского городского поселения и анализа исходных данных были выявлены следующие недостатки:

- недостаток парковок у мест проживания, мест приложения труда и отдыха;

- хаотичная парковка индивидуальных автомобилей как в центре города, так и в спальных районах;

- слабый контроль существующего парковочного пространства;
- большое количество индивидуальных транспортных средств, находящихся в неисправном состоянии и занимающих парковочное машино-место длительные периоды.

Предлагаемые пути решения выявленных проблем:

- увеличение числа парковочных мест во дворах;
- создание новых платных парковочных мест;
- усиление борьбы с незаконной парковкой на газонах и тротуарах во дворах;
- установка пешеходных столбиков для защиты дворовых тротуаров от парковки;
- наведение контроля за нарушениями дворовой парковки:
 - а) задействование различных органов власти для тотального пресечения нарушений правил парковки на тротуарах и газонах во дворах;
 - б) борьба с самозахватами парковочных мест во дворах;
 - в) борьба с автохламом;
- формирование сети платных стоянок в шаговой доступности от мест проживания жителей и от зон притяжения трудовых корреспонденций;
- проведение инвентаризации платных стоянок, расположенных в шаговой доступности от мест проживания;
- размещение на официальном сайте администрации и в социальных сетях информации о существующих платных стоянках с указанием расположения, числа мест, контактов и цен;
- увеличение числа стоянок либо путём создания платных муниципальных, либо стимулированием бизнеса к созданию таких стоянок;
- изменения градостроительных требований к застройщикам (ведение нормативов на количество парковочных мест при строительстве многоквартирных домов и торгово-офисных центров).

Ниже перечислены предлагаемые пути решения проблем в парковочной системе городского округа Коломна.

Инвентаризация парковочной сети и приведение её к текущим реалиям:

- создание парковочной карты (обозначение мест запрета парковок на УДС);

- установка запретов парковки перед/после перекрёстков для увеличения пропускной способности перекрёстков;
- избавление от лишних запретов парковки, а также от самозахватов УДС;
- использование жёлтой разметки для обозначения наиболее важных мест запрета стоянки и остановки;
- минимизация парковок на магистральных улицах;
- нанесение разметки для параллельной парковки.

Развитие системы общественного транспорта:

- создание привлекательной среды городских пассажироперевозок (создание перспективной альтернативы передвижениям на индивидуальном транспорте);

Формирование сети платных стоянок в шаговой доступности от мест проживания жителей и от зон притяжения трудовых корреспонденций:

- создание дополнительных внеуличных платных паркингов в центре города на малоиспользуемых территориях;
- организация платных парковочных пространств шаговой доступности в спальных микрорайонах.

Введение участков платной парковки в центре:

- выбрать улицу для пилотной зоны платной парковки;
- подумать над способом оплаты и сбора средств;
- определить наиболее оптимальный тариф одного часа.

Усиление контроля за нарушением правил парковки:

- выделить опорную улично-дорожную сеть, где остановка будет запрещена;
- закупка новых устройств типа «Паркон» и интенсификация их использования;
- оптимизация процесса эвакуации;
- использование блокираторов (там, где предыдущие два варианта применить невозможно);
- искоренение любой парковки на тротуаре, остановках ОТ и перед пешеходными переходами посредством частых рейдов ГИБДД.

9 Анализ пассажиро- и грузопотоков

Грузовой транспорт представлен автомобильным и железнодорожным транспортом.

По территории Новомичуринска проходит железнодорожный подъездной путь к филиалу ПАО «ОГК-2» Рязанская ГРЭС, который примыкает к станциям Вослебово и Биркино Московской железной дороги (находящимся на участке Павелец – Ряжск). По данной железной дороге осуществляется доставка каменного угля для нужд ГРЭС.

Среднесуточный грузопоток (потребный) по железной дороге оценочно составляет – 3000 тон.

Годовой грузопоток (потребный) по железной дороге оценочно составляет - 1,080 млн. тон.

Годовой грузопоток (максимально возможный) до 4 млн. тон.

Таким образом, железная дорога используется на 27% от своих максимальных возможностей, что на сегодняшний день удовлетворяет потребный спрос в грузообороте и имеет потенциал к дальнейшему увеличению грузооборота.

Доставка грузов к остальным объектам в ГП Новомичуренск осуществляется автомобильным транспортом по дорогам общего пользования без задержек в движении на территории ГП. Подъездные дороги к городскому поселению Новомичуринск имеют IV категорию, это обеспечивает приведенную пропускную способность до 2000 автомобилей в сутки.

Среднесуточный грузопоток оценочно составляет 420 тон.

Годовой грузопоток составляет 151,2 т. тон.

10 Анализ условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием

Анализ условий дорожного движения включает в себя анализ степени затруднения движения, а также уровня безопасности для участников дорожного движения. При совместном использовании улично-дорожной сети автомобильным транспортом, пешеходами и велосипедистами, а также другими видами транспорта возникают конфликтные ситуации, для решения которых необходимо выделить приоритетную категорию участников дорожного движения.

Дорожная сеть городского поселения Новомичуринска преимущественно выполнена по прямоугольной системе планировки. Для данного вида характерно удобство для застройки территории при рассредотачивании городского движения по всей сети улиц, с затруднением выделения магистралей и проблемами в сообщении по диагональным направлениям.

Свободные условия проезда транспорта, отсутствие заторов, ограничений движения транспорта, разделения города преградами, его относительная компактность создают удовлетворительные условия дорожного движения для индивидуального транспорта. Однако существует ряд факторов, которые снижают безопасность дорожного движения:

Дорога «Выездная дорога из микрорайона «Д»» имеет достаточную длину для набора высоких скоростей движения на всей ее протяженности, что, при условии отсутствия средств предупреждения данного явления вызывая систематическое нарушение установленного скоростного режима в городе Новомичуринск провоцируя при этом ДТП.

Необходимо отметить, что скорость удара в значительной степени определяет последствия ДТП. В результате исследований, описанных во «Всемирном докладе о предупреждении дорожно-транспортного травматизма», опубликованного Всемирной организацией здравоохранения в 2004 г. была выявлена зависимость вероятности летального исхода ДТП при участии автомобиля и пешехода от

скорости движения автомобиля. При столкновении на скорости 40 км/ч погибают до 20% пешеходов, в то время как при столкновении на скорости 60 км/ч этот процент вырастает уже до 85 % (рисунок 9).

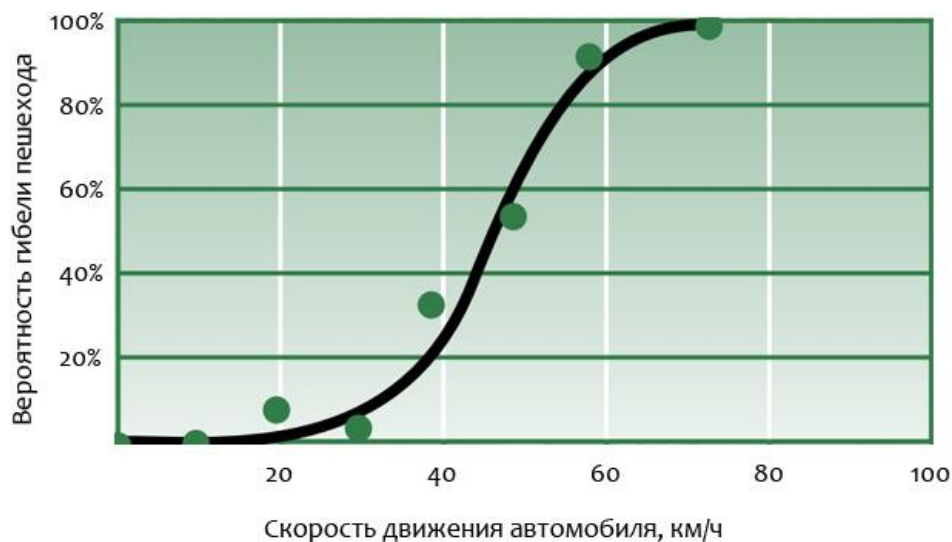


Рисунок 9 – График вероятности смерти пешехода в зависимости от скорости движения автомобиля

На территории ГП Новомичуринск размещен 1 работающий светофорный объект (СО). Данный СО располагается на пересечении ул. Проспект Энергетиков - проспект Смирягина - Выездная а\д из мк. р-на «Д» установлен светофорный объект. Работает в три фазы по 20 секунд:

-1 фаза- разрешает движение автотранспорта по проспекту Энергетиков с поворотами на ул. Смирягина и выездную дорогу из мк. р-на «Д»;

-2 фаза разрешает движение автотранспорта по проспекту Смирягина и ул. Выездная дорога из мк. р-на «Д» с поворотами на проспект Энергетиков;

-3 фаза пешеходная.

Анализ интенсивности транспортных потоков, выполненный на основании данных, полученных из натурного обследования, не выявил необходимости введения светофорного регулирования на других улицах города в виду отсутствия заторов, вызванных задержками в движении транспорта на других улицах города

Основные велосипедные потоки двигаются по наиболее оживленным улицам города – улице Строителей и проспекте Энергетиков как по проезжей части, так и по тротуарам. Одновременное движение велосипедистов и автомобильного

транспорта с высокой интенсивностью и скоростью повышает риск возникновения ДТП. Движение велосипедистов по тротуарам и пешеходным дорожкам с высокой интенсивностью пешеходных потоков также увеличивает риск возникновения ДТП с участием пешехода и велосипедиста. В российской практике к настоящему времени отмечено множество случаев подобных столкновении, приведших к гибели их участников.

Поэтому в целях повышения уровня безопасности дорожного движения необходимо создание велосипедной инфраструктуры: составление схемы основных велосипедных маршрутов, строительство велодорожек, выделение вело-полос, организация вело-парковок и т.д.

11 Анализ эксплуатационного состояния технических средств ОДД (далее – ТСОДД)

Анализ эксплуатационного состояния технических средств ОДД опорной сети ГП Новомичуринск был произведен на основании натурных обследований.

По полученным данным, 10% дорожных знаков находятся в неудовлетворительном состоянии, и 36,5% дорожной разметки требует обновления.

На опорной сети ГП Новомичуринск установлен светофорный объект, и искусственные дорожные неровности.

Искусственные дорожные неровности сборно-разборной конструкции установлены на:

-улице Строителей перед 3 пешеходными переходами на пересечении с проспектом Смирягина в районе дворца культуры Энергетик, в непосредственной близости от данного пересечения находится школа № 1;

- улице комсомольская перед пешеходным переходом, в непосредственной близости от данного пересечения находится школа № 2;

- проспекте Энергетиков перед пешеходным переходом, в непосредственной близости от данного пересечения находится поликлиника.

- перекрестке проспекта Энергетиков и улицы Волкова перед пешеходным переходом.

- дороге от проспекта Энергетиков до ул. Промышленная перед пешеходным переходом, в непосредственной близости от данного пересечения находится школа № 3

- дороге от дома 25 «Д» до выездная дорога мк. р-н «Д» перед пешеходным переходом, в непосредственной близости от данного пересечения находится школа № 3

Конструкция и место установки искусственных дорожных неровностей не соответствуют нормативным требованиям, т.к. выполнено только по ширине проезжей части предусмотренной для движения в прямом направлении, провоцируя выезд транспортных средств на полосу встречного движения для объезда данного ТСОДД.

Таким образом большая часть применяемых ТСОДД на УДС ГП Новомичуринск находится в нормативном состоянии за исключением искусственных дорожных неровностей.

12 Анализ эффективности используемых методов ОДД

Анализ эффективности используемых методов ОДД позволит оценить существующую организацию дорожного движения, выявить основные проблемы и в дальнейшем использовать данную информацию при разработке мероприятий, повышающих эффективность используемых методов.

Организация дорожного движения в ГП Новомичуринск осуществляется с помощью следующих основных методов:

- ограничение скоростного режима;
- запрет стоянки и остановки транспортных средств;
- светофорное регулирование.

Ограничение скоростного режима способствует повышению уровня безопасности дорожного движения, но наряду с этим повышает время совершения

транспортных корреспонденций, снижая транспортную доступность территории муниципального образования.

Данный метод может осуществляться при помощи следующих технических средств ОДД: дорожными знаками, средствами фото/видеофиксации нарушений, искусственными дорожными неровностями.

Дорожные знаки 3.24 «Ограничение максимальной скорости» установлены перед искусственными дорожными неровностями.

Средства фото/видеофиксации нарушений на территории муниципального образования не используются.

Анализ статистики аварийности за 2015 год и 9 месяцев 2016 года показал, отсутствие смертельных случаев в ДТП с участием пешеходов, что позволяет сделать вывод об эффективности применения данного метода организации дорожного движения на улице Ленина.

Дорога «Выездная дорога из мк. р-на «Д» характеризуется отсутствием регулируемых пересечений, низкая интенсивность движения ТС и значительная прямолинейность на этой улице, а также отсутствие дополнительных средств ограничения скорости позволяет водителям превышать установленную максимальную скорость, в следствии чего эффективность применения режима ограничения максимальной скорости снижается.

В целом можно сделать вывод о том, что метод ограничения скоростного режима соблюдается в большей степени только в центре города. Для повышения эффективности данного метода по другим улицам необходимо проведение дополнительных мероприятий.

12.1.1 Одностороннее движение

Одностороннее движение применяется для повышения пропускной способности, а также для исключения конфликта встречных транспортных потоков при недостаточной ширине проезжей части. Наряду с описанными преимуществами, режим одностороннего движения обладает рядом недостатков, прежде всего вынуждает участников дорожного движения совершать перепробеги, иногда весьма существенные. Это особенно актуально для жителей, проживающих на этих улицах,

поскольку им приходится совершать перепробеги ежедневно. При слабом контроле соблюдения этого режима со стороны органов ГИБДД, именно жители района в первую очередь становятся нарушителями.

Одностороннее движения Запрет движения или въезда

Запрет движения может вводиться на улицах с узкой проезжей частью, где движение ТС возможно только в одном направлении, а также обозначать зону, не предназначенную для движения транспортных средств. Однако существуют проблемы контроля за соблюдением данного режима в связи с рядом случаев, на которые требования знака не распространяются.

Запрет въезда применяется для предотвращения движения во встречном направлении на дороге с односторонним движением, а также может быть установлен при въезде на обособленную территорию.

Одностороннее движение как метод организации движения на территории ГП Новомичурино отсутствует

12.1.2 Запрет стоянки и остановки транспортных средств

Метод запрета стоянки и остановки транспортных средств применяется при недостаточной ширине проезжей части дороги, а также при высокой интенсивности движения ТС. Введение данного метода позволяет повысить пропускную способность автомобильной дороги и безопасность дорожного движения. При введении данного метода следует учитывать альтернативную возможность совершения парковки на близлежащей территории, а при недостаточных размерах территории или высоком спросе на парковочные места (историческая или центральная часть города) проводить мероприятия по организации платных парковок.

Стоянка ТС запрещена на пр. Энергетиков (напротив дома 5 «Д» у поликлиники) и ул. Волкова. Установлен знак 3.27 «Остановка запрещена», необходимость введения этого знака объясняется наличием крупного места притяжения, где остановка необходима для высадки посетителей.

Требования знаков запрещающих стоянку ТС не соблюдаются жителями и гостями города, что значительно сужает проезжую часть и провоцирует выезд ТС на

полосу встречного движения при совершении объезда припаркованных автомобилей. Совершение данных правонарушений может быть связано с недостаточным контролем органов ГИБДД и редкой или отсутствующей работой эвакуатора.

12.1.3 Светофорное регулирование

Метод светофорного регулирования позволяет разделять транспортные потоки во времени, что снижает аварийность, но вместе с тем снижает пропускную способность пересечения.

На территории ГП Новомичуринск размещен 1 работающий светофорный объект (СО). Данный СО располагается на пересечении ул. Проспект Энергетиков - проспект Смирягина - Выездная а\д из мк. р-на «Д» установлен светофорный объект. Работает в три фазы по 20 секунд:

-1 фаза- разрешает движение автотранспорта по проспекту Энергетиков с поворотами на ул. Смирягина и выездную дорогу из мк. р-на «Д»;

-2 фаза разрешает движение автотранспорта по проспекту Смирягина и ул. Выездная дорога из мк. р-на «Д» с поворотами на проспект Энергетиков;

-3 фаза пешеходная.

- на пересечении с улицей Крупской;

- около улицы Кремлевская.

Светофорное регулирование организовано эффективно, так как задержка времени на светофорном объекте (СО) минимальна и скопившийся на перекрестке транспортный поток успевает проезжать перекресток за один светофорный цикл. Таким образом, связанное с использованием СО снижение пропускной способности улицы не оказывает существенного влияния на движение транспортных потоков, при этом достигается повышение безопасности дорожного движения на данном пересечении.

В связи с тем, что 50 % светофорных объектов отключены можно сделать вывод о неэффективности данного метода, однако стоит отметить, что на пересечениях, где движение осуществляется в регулируемом режиме, метод светофорного регулирования оптимален.

12.2 Организация движения грузового транспорта

Грузовой транспорт, осуществляющий свое движение по улично-дорожной сети города, является одним из основных источников негативных факторов, таких как: загрязнение атмосферного воздуха, повышенный уровень шума, разрушение дорожного покрытия, увеличение дорожно-транспортных происшествий и заторов. С целью снижения негативных факторов необходима эффективная организация движения грузового транспорта.

В ГП Новомичуринск введен запрет движения грузового транспорта на въездах в основную селитебную зону представленную микрорайонами многоэтажных домов. Движение разрешено только в микрорайоне «Е» ввиду незаконченного строительства и потребности в доставке грузов. Вместе с тем, концентрация крупных промышленных объектов на окраине города позволяет эффективно организовать движение грузового транспорта и исключить его заезд в центральную часть города и жилые районы.

Оптимальная схема движения грузового транспорта предполагает максимальный вывод грузового транспорта за пределы города. На рисунке 58 приводится сравнение существующей и оптимальной схемы движения грузового транспорта.

Существующая схема движения грузового транспорта близка к оптимальной.
Организация движения транзитного транспорта

12.3 Организация пешеходного и велосипедного движения

Эффективная организация пешеходного движения и развитие пешеходной инфраструктуры способствует повышению спроса на пешие перемещения и обеспечивает безопасность пешеходов. Это, в свою очередь, позволяет добиваться снижения автомобилепользования и связанных с ним негативных эффектов.

Пешеходное движение в ГП Новомичуринск происходит по дорожкам и тротуарам, а также по 44 пешеходным переходам рисунок 10.

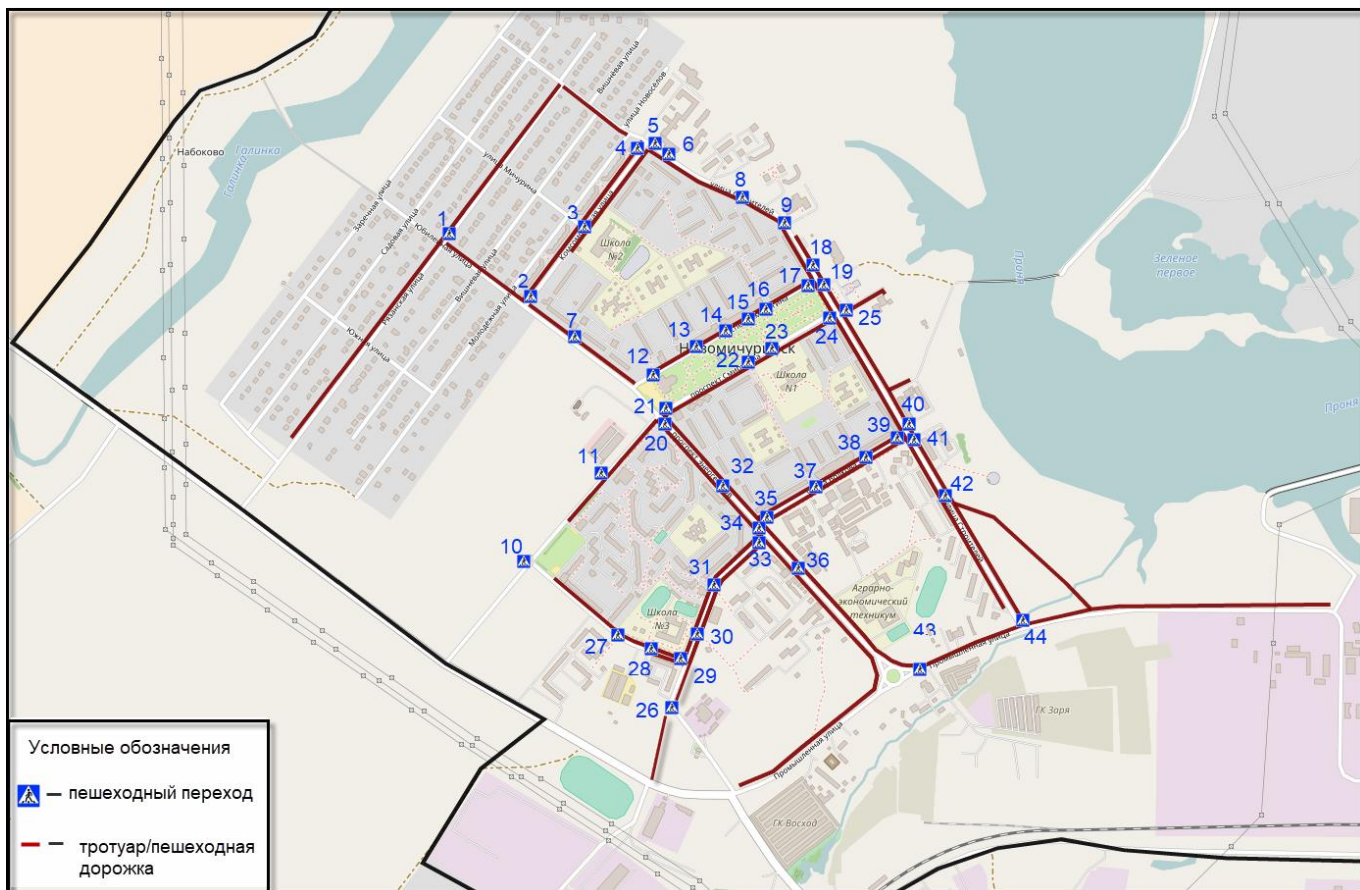


Рисунок 10 - Пешеходное движение в ГП Новомичуринск

Большая часть из имеющихся тротуаров и пешеходных дорожек не соответствует градостроительным нормам.

Отсутствие тротуаров у дорог «Выездная дорога из мк. р-на «Д» и «Дорога от проспекта Энергетиков до ул. Промышленная» создает неудобства для жителей ГП, а также повышает вероятность возникновения ДТП с участием пешеходов. Следует отметить, что во время транспортного обследования на этих улицах было отмечено присутствие пешеходов,.

Расстояние между пешеходными переходами в центральной части города находится в пределах нормативной и составляет 110 – 400 м

Велосипедное движение является наиболее эффективными и перспективным видом транспорта в виду его малозатратности, полезности для здоровья, отсутствия вредного влияния на окружающую среду.

Организация велосипедных маршрутов создает безопасную среду для велосипедных передвижений, что в свою очередь делает город более удобным и комфортным для жителей.

Для оптимальной организации велотранспортной инфраструктуры необходимо устройство: велополос или велодорожек, велопарковок, технических средств, повышающих удобство движения велосипедистов.

Велотранспортная инфраструктура на территории ГП Новомичуринск отсутствует. Результаты опроса населения города показали, что у значительной части имеется велосипедный транспорт и они активно им пользуются.

Организация велосипедного движения в городе находится на относительно низком уровне.

Существует потребность в развитии велотранспортной и совершенствовании пешеходной инфраструктуры.

13 Анализ причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий

13.1 Анализ исходных данных по аварийности

В качестве исходных данных для анализа статистики аварийности была использована информация, предоставленная управлением ОГИБДД ОМВД России по городу Новомичуринску.

За 12 месяцев 2016 года произошло 35 ДТП, 23 из которых – учетные. В результате ДТП погибших 2, пострадавших 47 человек, из них детей нет. Социальный риск составил 0,002 случаев на 100 тыс. населения. Анализ данных даёт возможность сделать заключение о низком уровне аварийности на дорогах г. Новомичуринск.

Общая статистика аварийности в г Новомичуринск приведена в Таблица 2020.

Таблица 20 - Статистика ДТП в г. Новомичуринск за 2015 – 2017 гг.

	2015 г.	2016 г.	2017 г (8 месяцев)
Количество учётных ДТП	44	35	12
Погибло	13	2	0
Ранено	62	47	15

В 2016 г. наблюдается снижение количества учётных ДТП и пострадавших в них детей. Данные за 2017 г. предоставлены за 8 месяцев, общее количество ДТП составило 12 случаев, социальный риск за этот период составил 0 погибших на 100 тыс. населения. По сравнению с аналогичным периодом прошлого года ситуация улучшилась, общее количество ДТП за 8 месяцев 2016 года составляло 22 случаев, из них учётных – 18, в которых ранено – 33, из них детей – 0, социальный риск составил 0 случаев на 100 тыс. населения.

По данным Таблица 20 построена диаграмма – статистика аварийности за 2015 – 2017 гг. (Рисунок 11).

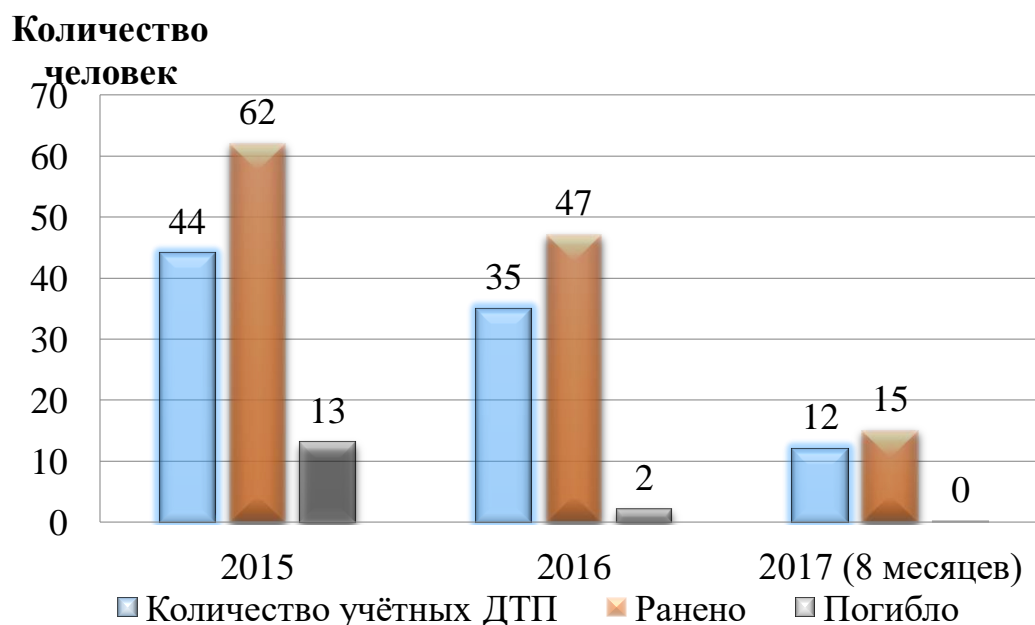


Рисунок 11 – Статистика аварийности учётных ДТП 2015 – 2017 гг.

В целом, сравнивая 2014 – 2015 гг. видно, что снижается паритет количества пострадавших и количества учётных ДТП в 2015 г., в 2016 произошёл рост общего

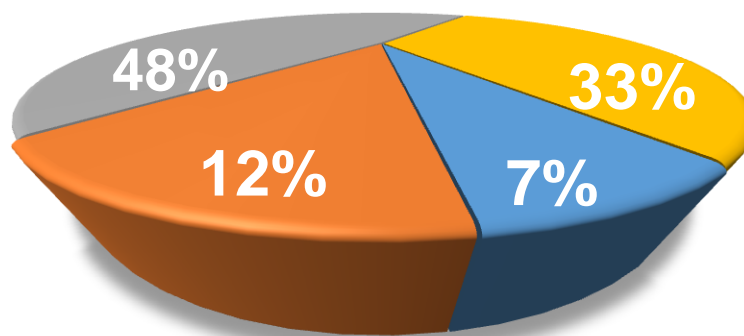
количества ДТП, учетных ДТП и количества пострадавших. Несмотря на видимое снижение показателей аварийности, существует необходимость совершенствования схем организации дорожного движения и применения современных и инновационных средств обеспечения безопасности дорожного движения, а так же выявления аварийно опасных участков и дорожно-транспортных ситуаций. Все ДТП произошли на дорогах местного значения. Большинство ДТП произошло в период I и IV кварталов в зимний период.

Основными видами учётных ДТП в являются: столкновение, наезд на пешехода, наезд на препятствие, количество учётных ДТП по видам за 2015 год показаны на рисунке 12.



Рисунок 12 – Распределение учётных ДТП по видам за 2016 г.

Дополнительно рассмотрим статистику по количеству и видам общих ДТП на Рисунок 13.



- Иной вид ДТП ■ Наезд на препятствие
- Наезд на стоящее ТС ■ Столкновение

Рисунок 13 – Распределение общего количества ДТП по видам за 2015 г.

Анализ исходных данных позволяет сделать вывод о том, что основными видами ДТП являются: наезд на стоящее ТС, столкновение, наезд на препятствие.



Рисунок 14 – Основные причины ДТП

Важную роль так же играют сопутствующие причины такие как: управление ТС в состоянии алкогольного опьянения и управление ТС лицом, не имеющим соответствующей категории на управление ТС данного вида.

13.2 Анализ аварийно-опасных участков

На основании собранных данных был проведен анализ общего количества ДТП (учетных и с материальным ущербом) за 2015-2017 годы на улицах города Новомичуринск и выявлены следующие аварийные участки:

- пр. Энергетиков в районе д. 5 "Д";
- ул. Строителей в районе домов 33, 35;
- автомобильная дорога от угла улицы Строителей до понтонного моста в районе пляжа;
- пр. Смирягина (четная и нечетная сторона) в районе дома 10, в районе домов 11, 23;
- дорога от пр. Энергетиков до ул. Промышленной (ул. Школьная) в районе д. 18 "Д";
- ул. Комсомольская в районе д. 8;
- ул. Рязанская в районе д. 57;
- ул. Молодежная в районе д. 8;
- ул. Вишневая в районе д. 17;
- ул. Садовая в районе д. 75;
- ул. Заречная в районе д. 25;
- ул. Волкова в районе д. 13;
- ул. Новоселов в районе д. 12/14;
- ул. Южная в районе д. 20/17;
- ул. Юбилейная в районе д. 7/52;
- ул. Мичурина в районе д. 5/32;
- пер. Северный в районе д. 15.

На Рисунок 15 показаны ДТП с привязкой к улицам за 2015-2017 годы.

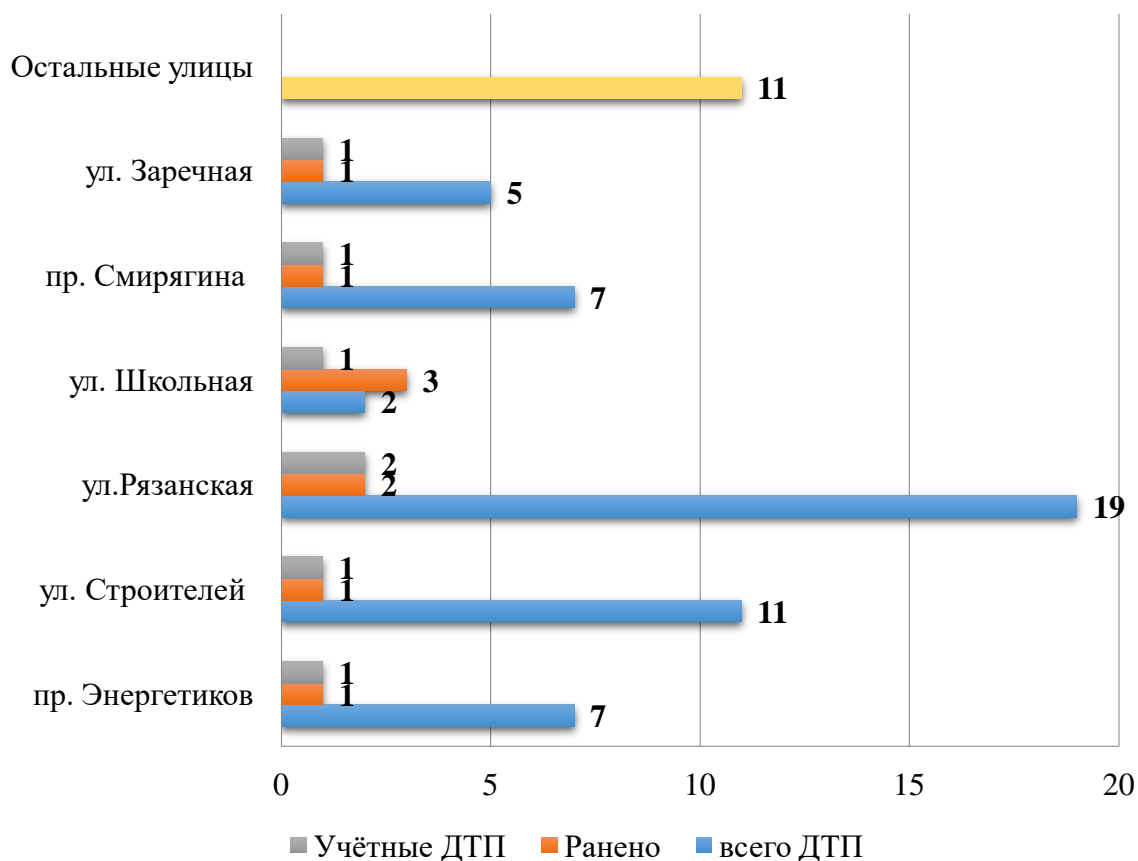


Рисунок 15 – Количество ДТП с привязкой к улицам

Анализ статистики аварийности показал ее невысокий уровень на УДС города Новомичуринск. Однако статистические показатели аварийности незначительно меняются за последние три года. Основные виды ДТП характерны для многих городов России, учетных аварийно-опасных участков (мест концентрации ДТП) не выявлено [17].

В целях повышения безопасности дорожного движения на УДС города Новомичуринск необходимы мероприятия по изменению организации дорожного движения, особенно на улицах, входящих в опорную сеть города, на которых регистрируется большая часть ДТП.

Также следует отметить, что значительное количество ДТП регистрируется на дворовых парковках, что свидетельствует о необходимости проведения мер по организации парковочного пространства.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В рамках первого этапа проекта по разработке комплексной схемы организации дорожного движения городского поселения Новомичуринск решены задачи по сбору, систематизации и анализу исходных данных.

Для сбора и обработки исходных данных были использованы следующие технические и программные решения:

- мобильные компьютеры со специализированным программным обеспечением;
- персональные ЭВМ и офисное программное обеспечение для выполнения работ;
- оборудование для проведения видео и фотосъемок.

В результате выполнения работ по сбору исходных данных были получены:

- данные об интенсивности и составе транспортных потоков (ТП) на УДС города;
- данные о скорости движения ТП на УДС района;
- данные о загрузке ключевых узлов на УДС района;
- данные о пассажирообороте на общественном транспорте;
- данные об уровне наполняемости общественного транспорта;
- данные о размещении мест стоянки и остановки ТС;
- данные о подвижности населения;
- оценка существующих параметров улично-дорожной сети;
- оценка существующей организации дорожного и пешеходного движения;
- оценка уровня аварийности на УДС города;
- оценка уровня функционирования существующей системы пассажирского транспорта;
- оценка параметров мест стоянки и остановки ТС.

После сбора и систематизации исходных данных для решения задач этапа были проведены следующие аналитические работы:

- анализ организационной деятельности органов государственной власти

субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД;

- анализ нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД, в том числе в сравнении с передовым отечественным и зарубежным опытом;

- анализ имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования;

- анализ параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных транспортных средств и параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств;

- анализ пассажиро- и грузопотоков;

- анализ условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием;

- анализ эксплуатационного состояния технических средств ОДД;

- анализ эффективности используемых методов ОДД;

- анализ причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий.

Собранные исходные данные позволят успешно решить последующие задачи данного проекта. Вместе с тем в рамках следующих этапов проекта планируется продолжить работу по сбору и уточнению данных.

Анализ параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных транспортных средств показал низкую загрузку дорожной сети города, а также отсутствие проблем в организации движения маршрутных транспортных средств.

Анализ условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием на территории ГП выявил ряд проблем: недостаточная безопасность дорожного движения из-за отсутствия ограничения максимальной скорости движения на ряде улиц, на которых эти ограничения необходимы, отсутствие велосипедной инфраструктуры.

Анализ эксплуатационного состояния технических средств ОДД показал, что большая часть ТСОДД находится в нормативном состоянии.

Анализ эффективности используемых методов ОДД показал, что в целом организация дорожного движения находится в удовлетворительном состоянии, однако необходимо развитие велосипедной и совершенствование пешеходной инфраструктуры с целью повышения привлекательности города для туристов.

Анализ причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий, показал относительно невысокий уровень аварийности и низкую смертность населения в ДТП на территории муниципального образования.

Сформулированные на первом этапе задачи проекта были решены в необходимом объеме. Полученные результаты будут использованы для решения задач следующих этапов.

ПРИЛОЖЕНИЕ А

Паспорта замеров транспортных потоков в ключевых точках

А.1 Общая информация

В данном приложении отображены результаты замеров часовой интенсивности транспортных потоков на 10.08.2017г. в период с 7:30 – 8:30 – час пиковой загрузки улично-дорожной сети ГП Новомичуринск.

В таблицах с результатами замеров используется следующая классификация типов ТС и коэффициенты приведения согласно ВСН 45-68, ОН 025270-66 и СП 34.13330.2012:

- ИТ – индивидуальный транспорт, коэффициент приведения – 1;
- ОТ – общественный транспорт, автобусы, коэффициент приведения – 2;
- МГ – малый грузовой транспорт, до 3,5 т, коэффициент приведения – 1,2;
- СГ – средний грузовой транспорт, от 3,5 до 8 т, коэффициент приведения – 2;
- БГ – большой грузовой транспорт, более 8 т, коэффициент приведения – 2,7;

А.2 Паспорт перекрестка автодорог 61 ОП РЗ 61К-007 от автодороги "Рязань - Пронск - Скопин" Новомичуриноск – ул. Рязанская

На рисунке А.1 отображено исследуемое пересечение с обозначенными входами.



Рисунок А.1 – пересечение ул. Ленина – ул. Гоголя

В таблице А.1 представлены результаты замеров интенсивности по видам транспорта.

Таблица А.1 – Результаты замеров интенсивности транспортных средств (ТС) с 7:30 до 8:30

Вход	Маршрут	Вид ТС						Результат	
		ИТ	ОТ	ГМ	ГС	ГБ	Итого	Всего	
								(исх.поток)	(вх.поток)
1	1-2	134	5	9	7	5	156	164	148
	1-3	7		1			8		
2	2-1	114	6	6	5	3	134	174	233
	2-3	32	1	2	4	1	40		
3	3-1	14					14	91	48
	3-2	65	1	11			77		

А.3 Паспорт перекрестка автодорог ул. Юбилейная – ул. Рязанская

На рисунке А.2 отображено исследуемое пересечение с обозначенными входами.



Рисунок А.2 – пересечение ул. Юбилейная – ул. Рязанская

В таблице А.2 представлены результаты замеров интенсивности по видам транспорта.

Таблица А.2 – Результаты замеров интенсивности транспортных средств (ТС) с 7:30 до 8:30

Вход	Маршрут	Вид ТС						Результат	
		ИТ	ОТ	ГМ	ГС	ГБ	Итого	Всего	
								(исх.поток)	(вх.поток)
1	1-2	6					6	81	53
	1-3	33	1	3		1	38		
	1-4	8		1	4		9		
2	2-1	5					5	12	10
	2-3	4					4		
	2-4	1					1		
3	3-1	53	1	7			61	46	68
	3-2	4					4		
	3-4	3					3		
4	4-1	15	2		2		15	13	21
	4-2	2					2		
	4-3	4					4		

А.4 Паспорт перекрестка автодорог выездная дорога м-он «Д» и от дома 25 «Д» до выездной дороги м-рон «Д»

На рисунке А.3 отображено исследуемое пересечение с обозначенными входами.

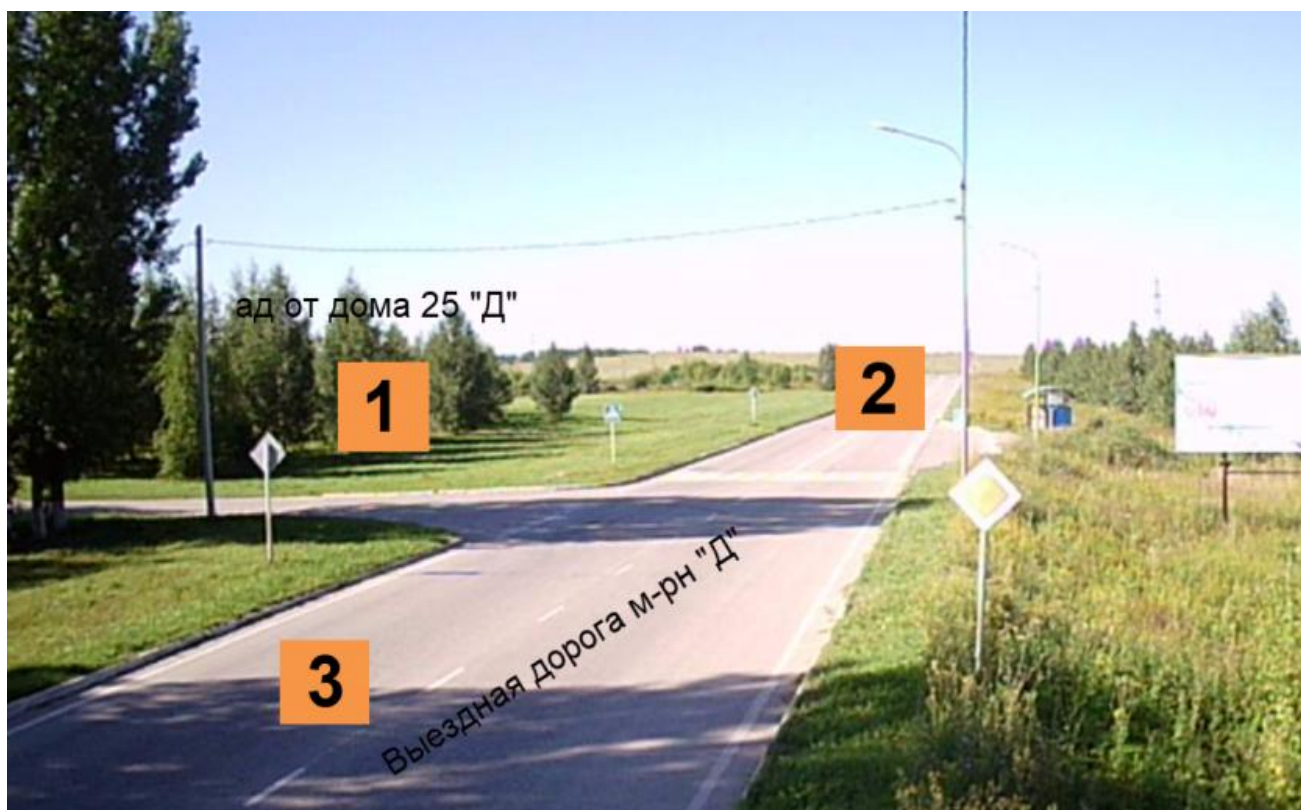


Рисунок А.3 – пересечение выездная дорога м-он «Д» и от дома 25 «Д» до выездной дороги м-рон «Д»

Таблица А.3 – Результаты замеров интенсивности транспортных средств (ТС) с 7:30 до 8:30

Вход	Маршрут	Вид ТС					Результат		
		ИТ	ОТ	ГМ	ГС	ГБ	Итого	Всего	
								(исх. поток)	(вх. поток)
1	1-2	15		1			16	48	33
	1-3	30		2			32		
2	2-1	5		2			7	84	78
	2-3	72	1	4			77		
3	3-1	25		1			26	88	109
	3-2	55	1	6			62		

А.5 Паспорт перекрестка автодорог проспект Энергетиков – проспект Смирягина – выездная дорога микрорайон «Д»

На рисунке А.4 отображено исследуемое пересечение с обозначенными входами.



Рисунок А.4 – пересечение проспект Энергетиков – проспект Смирягина – выездная дорога микрорайон «Д»

Таблица А.4 – Результаты замеров интенсивности транспортных средств (ТС) с 7:30 до 8:30

Вход	Маршрут	Вид ТС						Результат	
		ИТ	ОТ	ГМ	ГС	ГБ	Итого	Всего	
								(исх.поток)	(вх.поток)
1	1-2	9					9	36	38
	1-3	21	1		2		24		
	1-4	5					5		
2	2-1	11		4			15	158	97
	2-3	36	3				39		
	2-4	43			1		43		
3	3-1	16					16	95	129
	3-2	78	2				80		
	3-4	33			2		33		
4	4-1	5					5	81	106
	4-2	68	1		1		69		
	4-3	32			1		32		

А.6 Паспорт перекрестка автодорог перекрёсток автодорог ул. Строителей – проспект Смирягина (не чётная сторона)

На рисунке А.5 отображено исследуемое пересечение с обозначенными входами.



Рисунок А.5 – пересечение ул. Строителей – проспект Смирягина (не чётная сторона)

Таблица А.5 – Результаты замеров интенсивности транспортных средств (ТС) с 7:30 до 8:30

Вход	Маршрут	Вид ТС						Результат	
		ИТ	ОТ	ГМ	ГС	ГБ	Итого	Всего	
								(исх.поток)	(вх.поток)
1	1-2	13	1		2		15	42	86
	1-3	23	1		3		27		
2	2-1	12	1	1	1		15	29	28
	2-3	12	1		1		14		
3	3-1	63	4	3	1		71	84	41
	3-2	13					13		

А.7 Паспорт перекрестка автодорог перекрёсток автодорог ул. Строителей – проспект Смирягина (чётная сторона)

На рисунке А.6 отображено исследуемое пересечение с обозначенными входами.



Рисунок А.6 – пересечение ул. Строителей – проспект Смирягина (чётная сторона)

Таблица А.6 – Результаты замеров интенсивности транспортных средств (ТС) с 7:30 до 8:30

Вход	Маршрут	Вид ТС						Результат	
		ИТ	ОТ	ГМ	ГС	ГБ	Итого	Всего	
								(исх.поток)	(вх.поток)
1	1-2	16			2		18	41	84
	1-3	19	2		2		23		
2	2-1	32	1	1			34	90	32
	2-3	56					56		
3	3-1	44	3	2	1		50	64	79
	3-2	11		2	1		14		

А.8 Паспорт перекрестка автодорог перекрёсток автодорог ул. Строителей – дорога до понтонного моста

На рисунке А.7 отображено исследуемое пересечение с обозначенными входами.



Рисунок А.7 – пересечение ул. Строителей – дорога до понтонного моста

Таблица А.7 – Результаты замеров интенсивности транспортных средств (ТС) с 7:30 до 8:30

Вход	Маршрут	Вид ТС						Результат	
		ИТ	ОТ	ГМ	ГС	ГБ	Итого	Всего	
								(исх.поток)	(вх.поток)
1	1-2	8					8	26	136
	1-3	18					18		
2	2-1	85	5	4	1		95	102	38
	2-3	7					7		
3	3-1	41					41	71	25
	3-2	30					30		

А.9 Паспорт перекрестка автодорог проспект Энергетиков – ул. Волкова

На рисунке А.8 отображено исследуемое пересечение с обозначенными входами.



Рисунок А.8 – пересечение автодорог проспект Энергетиков – ул. Волкова

Таблица А.8 – Результаты замеров интенсивности транспортных средств (ТС) с 7:30 до 8:30

Вход	Маршрут	Вид ТС						Результат	
		ИТ	ОТ	ГМ	ГС	ГБ	Итого	Всего	
								(исх.поток)	(вх.поток)
1	1-2	71		2			73	95	62
	1-3	21		1			22		
2	2-1	42	1	1			44	111	199
	2-3	61	3	3			67		
3	3-1	18					18	144	89
	3-2	121	3	1	1		126		

А.10 Паспорт перекрестка автодорог ул. Промышленная – ул. Заводская – от проспекта энергетиков до ул. Промышленная

На рисунке А.9 отображено исследуемое пересечение с обозначенными входами.



Рисунок А.9 – пересечение автодорог ул. Промышленная – ул. Заводская – от проспекта энергетиков до ул. Промышленная

Таблица А.9 – Результаты замеров интенсивности транспортных средств (ТС) с 7:30 до 8:30

Вход	Маршрут	Вид ТС						Результат	
		ИТ	ОТ	ГМ	ГС	ГБ	Итого	Всего	
								(исх.поток)	(вх.поток)
1	1-2	22	2			2	26	197	90
	1-3	32	3	1	4	4	44		
	1-4	16	1	2		1	20		
2	2-1	52	1		1		54	96	108
	2-3	25		1	1	1	28		
	2-4	25		1			26		
3	3-1	84	6	3	4	2	99	117	153
	3-2	31		1	1	1	34		
	3-4	18		2			20		
4	4-1	44					44	66	125
	4-2	34	1	1			36		
	4-3	42	1	2	2		45		

А.11 Паспорт перекрестка автодорог ул. Промышленная – проспект Энергетиков

На рисунке А.10 отображено исследуемое пересечение с обозначенными входами.



Рисунок А.10 – пересечение автодорог ул. Промышленная – проспект Энергетиков
 Таблица А.10 – Результаты замеров интенсивности транспортных средств (ТС) с 7:30 до 8:30

Вход	Маршрут	Вид ТС						Результат	
		ИТ	ОТ	ГМ	ГС	ГБ	Итого	Всего	
								(исх.поток)	(вх.поток)
1	1-2	36	4	1	1		38	193	91
	1-3	144	3	2	4	2	155		
2	2-1	32	4	1			37	302	77
	2-3	263	1	1			265		
3	3-1	42	2	2	4	3	54	93	420
	3-2	37	1	1			39		

А.12 Паспорт перекрестка автодорог ул. Промышленная – ул. Строителей

На рисунке А.11 отображено исследуемое пересечение с обозначенными входами.



Рисунок А.11 – пересечение автодорог ул. Промышленная – ул. Строителей

Таблица А.11 – Результаты замеров интенсивности транспортных средств (ТС) с 7:30 до 8:30

Вход	Маршрут	Вид ТС						Результат	
		ИТ	ОТ	ГМ	ГС	ГБ	Итого	Всего	
								(исх.поток)	(вх.поток)
1	1-2	6					6	431	89
	1-3	412	4	3	4	2	425		
2	2-1	4					4	133	20
	2-3	120	5	3	1		129		
3	3-1	71	3	3	4	3	85	99	554
	3-2	7	2		5		14		