



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

2017 г.

ОТЧЕТ

о научно-исследовательской работе по теме:

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРОНСКОГО
МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА
НА ТЕРРИТОРИИ НОВОМИЧУРИНСКОГО
ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ**

Рязань 2017



Администрация муниципального образования
Новомичуринское городское поселение Пронского муниципального района
Рязанской области

УТВЕРЖДАЮ

Глава администрации муниципального
образования – Новомичуринское городское
поселение Ю.Г.Иванов



**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРОНСКОГО
МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА
НА ТЕРРИТОРИИ НОВОМИЧУРИНСКОГО
ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ**

Рязань 2017

СОДЕРЖАНИЕ

Паспорт.....	6
Модуль 1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры муниципального образования.....	10
1.1 Сбор и систематизация официальных документарных статистических, технических и других данных, необходимых для разработки проекта. Описание используемых методов и средств получения исходной информации.....	10
1.2 Анализ положения Рязанской области в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения муниципального образования Новомичуринское городское поселение Пронского района Рязанской области в структуре пространственной организации Рязанской области.....	15
1.3 Социально-экономическая характеристика Новомичуринского городского поселения Рязанского муниципального района Рязанской области, характеристика градостроительной деятельности на территории Новомичуринского городского поселения Рязанского муниципального района Рязанской области, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса	18
1.4 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	58
1.5 Характеристика сети дорог Новомичуринского городского поселения Пронского муниципального района Рязанской области, параметры дорожного движения (скорость, плотность, состав и интенсивность движения потоков транспортных средств, коэффициент загрузки дорог движением и иные показатели, характеризующие состояние дорожного движения, экологическую нагрузку на окружающую среду от автомобильного транспорта и экономические потери), оценка качества содержания дорог	60
1.6 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации, обеспеченности парковками (парковочными местами).....	70
1.7 Характеристика работы транспортных средств общего пользования,	

включая анализ пассажиропотока	76
1.8 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения	81
1.9 Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств	96
1.10 Анализ уровня безопасности дорожного движения	98
1.11 Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения	100
1.12 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Новомичуринского городского поселения Пронского муниципального района Рязанской области.....	101
1.13 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Новомичуринского городского поселения Пронского муниципального района Рязанской области.....	102
1.14 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры.....	103
2 Разработка прогноза транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории муниципального образования	105
2.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития Новомичуринского городского поселения Пронского района Рязанской области	105
2.2 Прогноз транспортного спроса Новомичуринского городского поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющимся на территории городского поселения.....	107
2.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта .	111
2.4 Прогноз развития дорожной сети Новомичуринского городского поселения.....	112
2.5 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения	114
2.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения	116
2.7 Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения	117

3	Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта	119
3.1	Определение целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры	119
3.2	Проведение укрупненной оценки принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры и выбор предлагаемого к реализации варианта .	120
3.3	Формирование перечня мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития.....	122
3.3.1	Развитие транспортной инфраструктуры по видам транспорта	122
3.3.2	Развитие транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов	123
3.3.3	Развитие инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства	125
3.3.4	Развитие инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения	129
3.3.5	Развитие инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб	181
3.3.6	Развитие сети дорог муниципального образования Новомичуринское городское поселение Пронского района Рязанской области	181
4	Модуль 4. Разработка паспорта программы с оценкой объемов и источников финансирования, эффективности мероприятий (инвестиционных проектов)	209
4.1	Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры	209
4.2	Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной	

инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры	228
4.3 Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры	229
4.4 Подготовка паспорта ПКРТИ.	229

ПАСПОРТ

программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Новомичуринского городского поселения

Наименование Программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Новомичуринского городского поселения Рязанского муниципального района Рязанской области на 2017 – 2032 годы
Основание для разработки Программы	<ul style="list-style-type: none">- Градостроительный кодекс РФ от 29 декабря 2004 №190-ФЗ;- Федеральный закон от 06 октября 2003 года № 131 - ФЗ- «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;- Федеральный закон 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»;- Федеральный закон от 09.02.2007 № 16 - ФЗ «О транспортной безопасности»;- постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;- Генеральный план Новомичуринского городского поселения Рязанского муниципального района Рязанской области.
Заказчик программы	Администрация Новомичуринского городского поселения Рязанского муниципального района Рязанской области. РФ, 391160 г. Новомичуринск, д. 26 «Д»
Разработчик программы	ООО «ИРТС» (ООО «Институт развития транспортных систем») РФ 390013, г.Рязань, Первомайский проспект, д.9. литера А, помещение НЗ
Цели и задачи Программы	Цель программы – развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры Новомичуринского городского

	<p>поселения, повышение уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения муниципального образования.</p> <p>Для достижения указанных целей необходимо решение основных задач:</p> <ul style="list-style-type: none"> - организация мероприятий по развитию и совершенствованию автомобильных дорог общего пользования; - организация мероприятий по улучшению условий дорожного движения; - организация мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.
<p>Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры</p>	<ul style="list-style-type: none"> - протяженность дорог общего пользования районного и местного значения Новомичуринского городского поселения; - доля протяженности дорожной сети городского поселения, соответствующей нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию дорожного покрытия; - уровень транспортной доступности; - уровень транспортной дискриминации велотранспорта; - удельный потерянный фонд свободного времени; - протяженность дорог с нормативным уровнем освещенности; - уровень пешеходного и велосипедного движения; - протяженность велодорожек и велополос; - протяженность пешеходных дорожек; - протяженность рекреационных участков (зон). <p>Социально-экономические показатели:</p> <p>обеспеченность постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием.</p>

<p>Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры (групп мероприятий, подпрограмм, инвестиционных проектов)</p>	<p>Мероприятия, описанные в настоящей Программе, направлены на повышение уровня комфортности и безопасности пользователей транспортных средств, пешеходов, и на улучшение социально-экономического положения Новомичуринского городского поселения.</p> <p>Инвентаризации автомобильных дорог местного значения, определение полос отвода, регистрация земельных участков, занятых автодорогами местного значения;</p> <p>Инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения (в том числе гидротехнических сооружений, используемых для движения автомобильного транспорта), определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства;</p> <p>Разработка и осуществление комплекса мероприятий по безопасности дорожного движения, решаемых в комплексе с разработкой документации по планировке территорий;</p> <p>Размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов;</p> <p>Реконструкция, ремонт, устройство твёрдого покрытия дорог и тротуаров;</p> <p>Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования и искусственных сооружений.</p>
<p>Сроки и этапы реализации Программы</p>	<p>Срок реализации Программы: 2018 – 2032 годы.</p> <p>Реализация программы осуществляется в один этап.</p>
<p>Объёмы и источники финансирования Программы</p>	<p>Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятий Программы в 2018-2032 годах составит 929 349,55 тыс. руб., из них средства бюджета Новомичуринского городского поселения – 100%, средства бюджета межбюджетные трансферты и средства внебюджетных источников –0%, в том числе по годам:</p> <ul style="list-style-type: none"> - в 2018 году – 166 379,00 тыс. руб.; - в 2019 году – 103 411,00 тыс. руб.

	<ul style="list-style-type: none"> - в 2020 году – 233 140,33 тыс. руб.; - в 2021 году – 41 209,00 тыс. руб.; - в 2022-2031 годах – 385 210,23 тыс. руб. <p>Объемы средств для финансирования Программы носят прогнозный характер и подлежат ежегодной корректировке представительным органом местного самоуправления.</p>
<p>Ожидаемые результаты реализации Программы</p>	<p>В результате реализации Программы к 2032 году предполагается:</p> <ul style="list-style-type: none"> - развитие сети автомобильных дорог общего пользования; - поддержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в нормативном состоянии; - развитие транспортной инфраструктуры; - повышение безопасности дорожного движения.

1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры муниципального образования

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

Во всем мире практикуется большое количество различных методов исследования, сбора и систематизации исходных данных для разработки проектной документации в сфере организации дорожного движения – начиная от простейших, недорогих, выполнение которых доступно без использования специального оборудования, и заканчивая трудоёмкими, требующими применения специализированных высокотехнологичных приборов и передвижных лабораторий. Многообразие методов работы с исходными данными для проектирования обусловлено как широтой спектра вопросов, связанных с развитием транспортной инфраструктуры так и с развитием инструментария, используемого для сбора и обработки исходных данных.

В настоящее время наибольшую популярность у специалистов, работающих в области проектирования транспортных систем, приобрел комплекс методов исследования параметров дорожного движения, включающий в себя: документальное изучение; натурные обследования и моделирование дорожного движения.

Документальный (камеральный) метод предполагает изучение исходных данных об объекте исследования без непосредственного выезда на территорию. В качестве источников исходных данных для документального исследования при разработке проекта ПКРТИ использовались:

- документы территориального планирования, документация по планировке территории, документы стратегического планирования на федеральном уровне, на уровне субъектов Российской Федерации и на уровне муниципальных образований;

- 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.

Натурные обследования заключаются в фиксации конкретных условий и показателей дорожного движения в течение определенного периода времени. В настоящее время натурные исследования являются самым распространенным видом получения исходных данных о характеристиках дорожного движения. Они подразделяются на активные и пассивные. Пассивное исследование предполагает получение существующих характеристик дорожного движения без вмешательства в его процесс, путем фиксирования параметров транспортных потоков (ТП) на стационарно размещенных постах (обычно на перегонах или пересечениях). В настоящее время используются три основных пассивных способа сбора информации о ТП: ручной; полуавтоматический; автоматический.

Ручной способ сбора информации характеризуется повышенной трудоемкостью, а в случаях крупномасштабных исследований и дороговизной, так как подразумевает привлечение учетчиков, размещаемых на стационарных постах в течение определенного времени суток и вручную проводящих замеры интенсивности движения с различных направлений.

При полуавтоматическом способе сбор информации осуществляется с помощью специального видеоборудования, которое позволяет производить съемку на всем обследуемом участке, а обработка собранной информации производится впоследствии вручную в камеральных условиях.

Автоматический способ сбора данных по интенсивности транспортных потоков заключается в сборе данных со специальных детекторов учета транспортных средств. Такой способ актуален для участков улично-дорожной сети, где установлены детекторы учета транспорта различных типов. Существует множество детекторов, использующих в своей основе различные принципы 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.

Активный метод натурного обследования характеристик дорожного движения дает исследователю возможность проводить эксперимент с целью получения новых характеристик ТП, используя методы организации дорожного движения.

В процессе разработки ПКРТИ городского поселения использовался пассивный метод исследования, заключающийся в полуавтоматическом способе сбора данных по интенсивности транспортных потоков.

Моделирование дорожного движения базируется на использовании математических методов для описания всех характеристик транспортной системы. При этом используются различные способы моделирования дорожно-транспортной обстановки:

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

Для реализации способа транспортного моделирования при разработке проектов в сфере организации дорожного движения активно использовались специальные программные средства (системы). Они позволяют хранить и актуализировать полученные данные о параметрах транспортных потоках в процессе исследования, а также производить прогнозы транспортного спроса,

позволяя тем самым обосновывать необходимость строительства и реконструкции транспортных объектов на разрабатываемой территории.

В ходе проектирования, для анализа транспортной ситуации, разработано несколько транспортных моделей.

С целью получения исходных данных для проектирования в виде актуальной информации о существующем состоянии транспортной сети: параметрах дорожного полотна; дорожных знаках; разрешенных направлениях движения; светофорных объектах и других элементах улично-дорожной сети проводилась серия натурных обследований интенсивности движения и состава транспортного потока в ключевых транспортных узлах.

Натурное обследование УДС включала два этапа: подготовка обследования; непосредственно натурное обследование.

Подготовительные работы к натурному обследованию включали: разделение территории муниципального образования на условные (транспортные) районы; определение ключевых мест (точек) движения транспортных потоков в этих транспортных районах.

Основным принципом при разделении территории на транспортные районы являлось отличие УДС районов по параметрам и спросу на передвижения. В качестве границ районов принимались естественные и искусственные рубежи, затрудняющие связи между транспортными районами. Такое районирование позволило определить ключевые точки, необходимые для проведения обследования интенсивности дорожного движения и состава транспортных потоков для последующего анализа транспортной ситуации на обследуемой территории.

Определение точек («ключевых мест УДС») проводилось на транспортных узлах, характер изменения дорожного движения на которых качественно отражает динамику транспортных потоков на улично-дорожной сети в целом, либо применительно к конкретному условному району. В перечень обследования включались пересечения, через которые проходят транзитные потоки, перекрестки с постоянными нагрузками (административно-торговые центры населенных

пунктов), где движение очень плотное на протяжении всего дня. Количество и состав ключевых мест УДС для натурного обследования согласовывался с Заказчиком.

По окончании подготовительных работ проводилось непосредственно натурное обследование интенсивности и состава транспортных потоков.

В данном проекте использовался полуавтоматический способ получения данных. Для получения видеоматериалов используются камеры, позволяющие записывать изображение, в HD формате, который за счет большого разрешения дает возможность получить четкое изображение всего перекрестка, отдельных транспортных средств и маршрутов их движения, а также пешеходов. Съемка перекрестков (узловых точек) производится видеокамерами с повышенным уровнем защиты от воздействия окружающей среды и возможностью крепления на различных вертикальных объектах обустройства дорог. Кроме того, обследования проводились с использованием передвижной дорожной лаборатории, оснащенной необходимой видеоаппаратурой, что позволило повысить оперативность и мобильность проведения мероприятия.

При составлении программы обследования перекрестков проводился анализ его картографической основы и визуальное обследование с целью наиболее эффективного использования оборудования, предварительного выбора точек и режимов съемки.

Результаты обследования сводились в специальные паспорта пересечений, которые в свою очередь были сформированы в отчетную базу данных. Далее база данных паспортов на все участки была использована при транспортном моделировании.

1.2 Анализ положения Рязанской области в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения муниципального образования Новомичуринское городское поселение Пронского района Рязанской области в структуре пространственной организации Рязанской области

Рязанская область расположена в центре Европейской части России, входит в состав Центрального федерального округа и Центрального экономического района Российской Федерации. Площадь территории Рязанской области составляет 39,6 тыс. кв. км. Наибольшая протяженность с севера на юг – около 225 км, с запада на восток – около 250 км.

Область имеет непосредственные границы на севере с Владимирской областью, на северо-востоке – с Нижегородской, на востоке – с Республикой Мордовия, на юго-востоке – с Пензенской областью, на юге – с Тамбовской и Липецкой, на западе – с Тульской и на северо-западе – с Московской областью. Такое соседство обеспечивает устойчивые внутренние и внешние экономические связи. Рязанская область располагает развитой транспортной сетью, по ее территории проходят три железные и три автомобильные дороги федерального значения.

На территории Рязанской области существуют 314 муниципальных образований: 4 городских округа, 25 муниципальных районов, 31 городское поселение, 254 сельских поселения. Административный центр – город Рязань, население которого превышает 500 тыс. чел. Среди наиболее крупных городов: Касимов (33,4 тыс. чел.), Скопин (30,5 тыс.), Сасово (28,4 тыс.), Ряжск (22,1 тыс. чел.).

Муниципальное образование Пронский район расположен в западной части Рязанской области в восточной части лесостепной зоне Средне-Русской возвышенности. Площадь района 106,96 тыс.га, протяженность территории района по широте составляет от 7 км на севере района до 36 км на юге, протяженность с севера на юг – 50 км. Территория вытянута в направлении с юга-запада на северо-

восток. Расстояние между крайними точками границы в этом направлении достигает 75 км.

На территории Пронского муниципального района проживает 29 767 человек. На территории района расположено три городских (Орловское, Новомичуринское, Пронское) и шесть сельских (Малинищенское, Мамоновское, Октябрьское, Орловское, Погореловское, Тырновское) поселений.

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.

Город 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.

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



Рисунок 1 – Границы Новомичуринского городского поселения

Территория Новомичуринского городского поселения это практически земли, входящие в пределы городской черты города Новомичуринска, и незначительные участки, прилегающие к нему, а так же водные акватории. Город Новомичуринск приобрел статус города в 1981 году (Указ Президиума Верховного Совета РСФСР от 19 августа 1981 года № 5-91/9).

В соответствии с классификацией населенных пунктов город Новомичуринск относится к малым городам (с населением до 50 тыс. чел.), общая площадь земель - 2752,619 га.

Новомичуринск находится на левом берегу реки Прони и созданного Новомичуринского водохранилища. В северо-западной пограничной части Пронского района проходит магистральная автодорога высшей категории «Москва - Астрахань». С областным центром Новомичуринск связан дорогой межрайонного значения (Рязань - Пронск – Скопин), проходящей через р.п. Пронск, и от последней по дороге местного значения. Город имеет транспортное сообщение с городами Москва, Рязань, Скопин, с центрами соседних районов - Кораблино; центрами сельских поселений Пронского района. По территории Новомичуринска проходит железнодорожный подъездной путь к филиалу «ОГК-6» Рязанская ГРЭС, который примыкает к станциям Вослебово и Биркино Московской железной дороги (находящимся на участке Павелец – Рязск).

1.3 Социально-экономическая характеристика Новомичуринского городского поселения Рязанского муниципального района Рязанской области, характеристика градостроительной деятельности на территории Новомичуринского городского поселения Рязанского муниципального района Рязанской области, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса

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.

В соответствии с прогнозом социально-экономического развития Новомичуринского городского поселения на 2017 год и на период до 2019 года, численность населения уменьшается по двум вариантам (таблица 1).

Таблица 1 – Прогноз демографической ситуации в Новомичуринском городском поселении

Показатели	отчет	отчет	оценка	прогноз					
	2014	2015	2016	2017		2018		2019	
				вар. 1	вар. 2	вар. 1	вар. 2	вар. 1	вар. 2
Численность населения	17,26	17,00	16,86	16,71	16,72	16,57	16,59	16,42	16,45
% к предыдущему году	98,13	98,49	99,18	99,15	99,20	99,13	99,18	99,11	99,18

Среднегодовая численность населения Новомичуринского городского поселения на начало 2017 года составила 16,852 тыс. человек, и уменьшилась по сравнению с предыдущим годом на 60 человек или 0,3 %.

Демографическая ситуация в районе в 2018 году будет развиваться под влиянием сложившейся динамики рождаемости, смертности и миграции населения. По прогнозу в 2018 году среднегодовая численность постоянного населения составит 16,57 тыс. чел. и 16,59 тыс. чел. по 1 и 2 вариантам, что ниже уровня 2016 года.

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.

Сложившаяся тенденция убыли постоянно-проживающего населения может измениться в сторону стабилизации численности населения в связи с намерением инвесторов развивать на территории городского поселения особую экономическую

зону «Рязань». Процессы кардинальных положительных сдвигов в демографической ситуации достаточно длительные, в связи с этим для сохранения и повышения социально-экономического уровня городского поселения необходимо стремиться к реализации стабилизации численности постоянно-проживающего населения с сохранением социально-культурной и коммунально-бытовой инфраструктуры.

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

Численность занятых в экономике в 2017 году составила 100,28% или 7,21 тыс. человек.

Среднесписочная численность работников (без внешних совместителей) в прогнозируемом 2017 году по отношению к оценочному 2016 году возрастет 0,41% и 0,55% и составит 5,118 тыс. человек по 1 варианту и 5,125 тыс. человек по 2 варианту к оценочному 2016 году.

Анализируя данные Росстата о среднемесячной номинальной начисленной заработной плате работников в 2016 и 2017 гг, 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. (таблица 2). Она незначительно ниже средней заработной платы по отношению к административному областному центру г. Рязань, которая за 2017г составила 17560,5 - 28755,3 руб. соответственно.

Таблица 2 - Среднемесячная номинальная заработная плата работникам предприятий и муниципальных учреждений Пронского района в 2016, 2017 г.

Год	Крупные и средние предприятия и некоммерческие организации	Дошкольных образовательных учреждений	Муниципальных общеобразовательных учреждений	Учреждений культуры и искусств
2016	25 992,6	14 560,0	21 093,6	15 588,7
2017	27 321,7	14 789,1	21 113,6	15 604,2

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). Таким образом, 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 учреждения	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
Здравоохранение		
Число больничных учреждений	единиц	1
Число амбулаторно-поликлинических учреждений	единиц	1
Культура и искусство		

Наименование учреждения	Единица измерения	Кол-во
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

Данные таблицы свидетельствуют о том, что в целом обеспеченность городского поселения учреждениями социального и культурно-бытового обслуживания в целом соответствует нормативным требованиям.

Основные экономические показатели Новомичуринского городского поселения представлены в таблице 4.

Таблица 4 - 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: Обрабатывающие производства	млн. руб.	1 420,42	1 518,52	1 887,38
Индекс отгрузки: Обрабатывающие производства	% к предыдущему году	103,84	106,91	124,29
Индекс-дефлятор отгрузки: Обрабатывающие производства	% к предыдущему году	105,03	113,93	107,29
Индекс производства: Обрабатывающие производства	% к предыдущему году	98,88	93,84	115,85
Объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами: Производство пищевых продуктов, включая напитки, и табака	млн. руб.	212,05	178,30	189,90
Индекс отгрузки: Производство пищевых продуктов, включая напитки, и табака	% к предыдущему году	34,67	84,08	106,51
Индекс-дефлятор отгрузки: Производство пищевых продуктов, включая напитки, и табака	% к предыдущему году	111,00	119,30	106,40
Индекс производства: 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: Химическое производство	млн. руб.	262,04	299,30	366,30
Индекс отгрузки: Химическое производство	% к предыдущему году	113,86	114,22	122,39
Индекс-дефлятор отгрузки: Химическое производство	% к предыдущему году	106,90	118,20	104,60
Индекс производства: Химическое производство	% к предыдущему году	106,51	96,63	117,00
Объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами: Производство прочих неметаллических минеральных продуктов	млн. руб.	669,90	601,51	759,68
Индекс отгрузки: Производство прочих неметаллических минеральных продуктов	% к предыдущему году	389,52	89,79	126,30

Показатели	Единица измерения	отчет	отчет	оценка
		2014	2015	2016
Индекс-дефлятор отгрузки: Производство прочих неметаллических минеральных продуктов	% к предыдущему году	100,60	104,00	104,00
Индекс производства: Производство прочих неметаллических минеральных продуктов	% к предыдущему году	387,20	86,34	121,44
Объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами: Metallургическое производство и производство готовых металлических изделий	млн. руб.	276,43	439,41	571,50
Индекс отгрузки: Metallургическое производство и производство готовых металлических изделий	% к предыдущему году	47,31	158,96	130,06
Индекс-дефлятор отгрузки: Metallургическое производство и производство готовых металлических изделий	% к предыдущему году	110,40	124,90	114,30
Индекс производства: 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: Производство и распределение электроэнергии, газа и воды	млн. руб.	14 042,51	9 302,39	10 020,00
Индекс отгрузки: Производство и распределение электроэнергии, газа и воды	% к предыдущему году	95,44	66,24	107,71
Индекс-дефлятор отгрузки: Производство и распределение электроэнергии, газа и воды	% к предыдущему году	105,40	105,40	107,70
Индекс производства: Производство и распределение электроэнергии, газа и воды	% к предыдущему году	90,55	62,85	100,01
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
Электричество	млрд. кВт. ч.	5,94	4,05	3,20
Строительство				
Объем работ, выполненных по виду экономической деятельности "Строительство"	в ценах соответствующих лет;	215,90	221,55	232,49

Показатели	Единица измерения	отчет	отчет	оценка
		2014	2015	2016
	млн. руб.			
Индекс производства по виду деятельности "Строительство"	% к предыдущему году в сопоставимых ценах	92,90	97,82	101,00
Индекс-дефлятор по объему работ, выполненных по виду деятельности "строительство"	% 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
	% 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 в том числе по видам экономической деятельности:	млн. руб.	2 444,20	2 457,31	2 781,17
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				
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				

Показатели	Единица измерения	отчет	отчет	оценка
		2014	2015	2016
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
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

Жилищное строительство

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.

Жилой фонд Новомичуринского городского поселения на 01.01. 2017 года составляет 468,4 тыс. кв.м. За 3 года общая площадь жилищного фонда увеличилась на 9,1 тыс. кв. м (на 01.01.2015 года – 459,3 тыс. кв. м, в том числе, индивидуального – 36,4 тыс.м², многоквартирного – 422,9 тыс.м² в том числе муниципального – 116,7 тыс.м²).

Жилищный фонд находится в удовлетворительном состоянии: средний процент износа на 01.01.2017 года составил до 30%. Ветхий и аварийный жилищный фонд на территории поселения отсутствует.

Жилищный фонд городского поселения, в основном, состоит из многоквартирных жилых домов: (355,6 тыс.м² общ. пл. или 75 %), и индивидуальных жилых домовладений (46,2 тыс.м² общ. пл. или 9,8 %). В многоквартирном фонде большинство - 5-этажные дома – 357,5 тыс.м².

По материалу стен более половины жилья (52,2% или 244,3 тыс. м²) является панельным, 27,8% или 130,2 тыс. м² – кирпичным, 14,7% или 69,0 тыс.

м² - блочным и только 5,3% или 1,7 тыс. м² - деревянным.

Обеспеченность населения жильем составляет 23,7 м² на 1 жит., что в 1,3 раза превышает федеральный стандарт социальной нормы площади жилого помещения (18 м² на 1 жит.).

Большинство жилищного фонда Новомичуринского городского поселения находится в частной собственности граждан – 84,2% или 401,8 - тыс. м² и только 15,8% или 69,2 тыс. м² - муниципальный. Ведомственное жилье отсутствует (таблица 5).

Таблица 5 - Характеристика жилищного фонда на 01.01. 2017 года

Наименование	единица измерения	значение
Общая площадь жилищного фонда - всего	тыс. м²	471,0
<i>в том числе:</i>		
По видам собственности:		
муниципальный жилищный фонд	тыс. м ²	69,2
ведомственный жилищный фонд	тыс. м ²	-
жилищный фонд в личной собственности граждан	тыс. м ²	401,8
Число домовладений (квартир)	единиц	8086
Многоквартирный жилищный фонд	тыс. м ²	355,6
Индивидуально определенные домовладения	тыс. м ²	46,2
По материалу стен:		
Каменные и кирпичные	единиц	219
Панельные	единиц	88
Блочные	единиц	35
Деревянные	единиц	10
Смешанные	единиц	11
Прочие	единиц	8

Новомичуринск является относительно молодым городом, поэтому его жилищный фонд находится в удовлетворительном состоянии, ветхий и аварийный жилищный фонд отсутствует. Весь жилищный фонд городского поселения имеет 100% инженерное благоустройство, кроме обеспеченности газом – 90%.

Первый жилой вагончик появился в мае 1968 года, а вскоре стали возводиться коттеджи и здания для управления строительства и его служб и жилые помещения для работников. 26 февраля 1970 года заселили первый многоэтажный дом.

На территории города компактно расположены 3 общежития: № 24 (ул. Строителей, д. 43/1), № 28 (ул. Строителей, д. 37) и № 29 (ул. Строителей, д. 37).

В Пронском районе в 2008 году большинство нового жилищного строительства осуществлялось на территории Новомичуринского городского поселения - 71,7% или 3503 кв.м введенной общей площади. По сравнению с 2006 годом ввод в действие жилых домов в городском поселении увеличился на 265,5 кв.м. Жилищный фонд Новомичуринского городского поселения практически полностью обеспечен всеми видами инженерного благоустройства (таблица 6).

Таблица 6 – Доля жилищного фонда, имеющее инженерное благоустройство в 2017 году (%%)

Наименование видов инженерного благоустройства	%% в общей площади
Водопроводом	100
Канализацией	100
Горячим водоснабжением	100
Газоснабжением	90
Ваннами и душами	100
Центральным отоплением	100

Все жилищное строительство в последние 3 года было только индивидуальным за счет средств населения.

В 2017 году в расчете на 1 жителя было построено только 0,18 кв. м общ. пл. жилья. По сравнению с 2015 годом (0,16 кв.м/жит.) удельный объем жилищного строительства увеличился, но является недостаточным, поскольку в ФЦП «Доступное жилье – гражданам России» поставлена задача довести данный показатель до 1 кв.м общей площади на 1 жителя.

В Новомичуринском городском поселении как и в Пронском районе в целом за последние 3 года не строилось и практически не выделялось социальное жилье. В 2017 году количество семей, получивших жилье и улучшивших свои жилищные условия в Новомичуринском городском поселении, составило 15 из 21 семьи по району в целом, что является крайне недостаточно. Число семей, требующих социальной поддержки и состоящих на учете улучшения жилищных условий, на начало 2017 года в Новомичуринском городском поселении составило большинство – 75,6% или 363 семей из 480 семей в целом по Пронскому району.

Положительной тенденцией последних 3 лет является наметившееся снижение очередников в Новомичуринском городском поселении: с 389 семей в 2015 году до 363 – в 2017 году, хотя в целом в Пронском районе наблюдается обратный процесс- увеличение очередников с 467 семей в 2015 году до 363 – в 2017 году.

Таблица 7 – Динамика ввода жилых домов и числа семей, состоящих на учете на улучшение жилищных условий в Новомичуринском городском поселении в сравнении с районом

Показатели	Муниципальное образование	На 01.01. 2017 года		
		2015	2016	2017
Ввод в действие жилых домов на территории муниципального образования, кв. м. общ. пл.	муниципальный	4881,3	Нет	4886
	городское	3217,5	Нет	3503
	ГП к МР, %%	65,9	Нет данных	71,7
Ввод в действие индивидуальных жилых домов на территории муниципального образования, кв.м.общ. пл.	муниципальный	4881,3	Нет	4886
	городское	3217,5	Нет	3503
	ГП к МР, %%	65,9	Нет данных	71,7
Число семей, получивших жилые помещения и улучшивших жилищные условия в отчетном году, единиц	муниципальный	19	32	21
	городское	18	9	15
	ГП к МР, %%	94,7	28,1	71,4
Число семей, состоящих на учете в качестве нуждающихся в жилых помещениях, единиц	муниципальный	467	479	480
	городское	389	369	363
	ГП к МР, %%	82,3	77,0	75,6

Адресный перечень многоквартирных жилых домов и численность городского населения проживающего в многоквартирных домах в таблице 8.

Таблица 8 – Адресный перечень многоквартирных жилых домов Новомичуринского городского поселения

№ п/п	Адрес жилого дома	Общая площадь дома, м2	Площадь жилых помещений, м2	Кол-во этажей	Кол-во подъездов	Кол-во квартир	Кол-во прожив. по сост. на кон 2016 г.
1	2	3	4	5	6	7	8
1	д.1 "Д"	8 411,20	7 192,10	5	11	115	296
2	д.2 "Д"	5 228,10	4 694,70	5	8	90	186
3	д.3 "Д"	6 550,40	5 882,00	5	10	120	242
4	д.4 "Д"	7 815,94	6 935,38	9	3	108	277
5	д.6 "Д"	3 083,50	2 820,70	5	4	48	115
6	д.7 "Д"	4 559,30	4 075,30	5	6	68	169
7	д.8 "Д"	3 403,30	3 050,30	5	6	70	152
8	д.11 "Д"	5 020,20	4 410,80	5	5	80	147
9	д.12 "Д"	5 070,40	4 424,00	5	6	60	153
10	д.13 "Д"	6 878,10	6 062,50	9	3	108	260
11	д.14 "Д"	4 887,20	4 259,00	5	6	80	168
12	д.15 "Д"	4 907,50	4 409,60	5	6	71	163
13	д.16 "Д"	7 372,00	6 645,20	5	10	109	244
14	д.17 "Д"	5 745,02	5 209,52	5	7	105	218
15	д.18 "Д"	4 533,90	4 057,80	5	8	90	181
16	д.19 "Д"	3 401,00	3 093,30	5	4	60	120
17	д.20 "Д"	4 628,90	4 182,10	5	5	80	171

18	д.24 "Д"	4 984,20	4 350,00	5	6	90	155
19	д.25 "Д"	6 556,88	5 767,28	5	8	120	223
20	д.26 "Д"	9 820,00	8 604,40	5	12	181	375
21	д.27 "Д"	6 643,50	5 829,10	5	8	120	254
22	д.29 "Д"	3 307,40	2 904,80	5	4	60	135
23	д.30 "Д"	8 284,30	7 266,30	5	10	150	279
24	д.31 "Д"	4 967,50	4 338,90	5	6	90	133
25	д.39 "Д"	3 209,60	2 874,60	5	4	60	104
26	д.40 "Д"	6 411,90	5 785,00	5	10	120	244
27	д.42 "Д"	5 831,20	5 436,90	5	5	99	227
28	д.43 "Д"	3 635,50	3 149,50	5	3	59	119
29	д.44 "Д"	3 310,90	2 977,90	5	8	70	108
30	д.46 "Д"	7 237,70	4 842,30	9	1	164	274
31	д.53 "Д"	7 282,00	5 464,50	9	1	108	230
32	д.54 "Д"	6 013,30	4 569,20	9	2	98	137
33	д.55 "Д"	4 841,90	4 297,69	5	6	80	181
34	пр-т Смирягина, д.2/21	4 333,20	3 895,00	5	6	90	182
35	пр-т Смирягина, д.4	4 318,20	3 818,00	5	6	89	181
36	пр-т Смирягина, д.5	3 300,00	2 930,50	5	6	69	118
37	пр-т Смирягина, д.6	4 305,50	3 861,40	5	8	90	151
38	пр-т Смирягина, д.7	3 321,30	2 953,60	5	6	69	142
39	пр-т Смирягина, д.8	7 720,40	6 881,40	9	3	109	303
40	пр-т Смирягина, д.9	3 327,10	2 982,50	5	6	70	114

41	пр-т Смирягина, д.10	3 475,00	3 062,80	5	6	69	112
42	пр-т Смирягина, д.11	9 769,50	6 654,10	9	4	120	279
43	пр-т Смирягина, д.12	2 344,10	2 079,10	5	4	50	75
44	пр-т Смирягина, д.13	4 346,50	3 896,00	5	8	90	149
45	пр-т Смирягина, д.14	3 327,40	2 983,10	5	6	70	116
46	пр-т Смирягина, д.15	3 343,90	3 007,60	5	6	70	102
47	пр-т Смирягина, д.16	3 509,35	3 135,95	5	6	70	130
48	пр-т Смирягина, д.19	4 387,60	3 978,30	5	8	90	172
49	пр-т Смирягина, д.20	4 776,60	4 370,60	5	6	90	169
50	пр-т Смирягина, д.21	4 386,50	3 955,50	5	8	90	162
51	пр-т Смирягина, д.23	9 856,80	6 729,40	9	4	128	280
52	пр-т Смирягина, д.27	4 371,70	3 947,00	5	8	90	151
53	пр-т Смирягина, д.31	4 375,20	3 946,40	5	8	90	150
54	пр-т Смирягина, д.33	4 367,80	3 912,00	5	8	88	175
55	пр-т Энергетиков, д.4	3 878,00	3 484,80	5	7	80	170
56	пр-т Энергетиков, д.6	3 285,60	2 952,60	5	6	71	155
57	пр-т Энергетиков, д.8	2 647,50	2 322,90	9	1	36	97
58	пр-т Энергетиков, д.10	2 592,01	2 288,00	9	1	36	106
59	пр-т Энергетиков, д.12	4 778,70	4 364,80	5	6	89	168
60	пр-т Энергетиков, д.14	3 283,80	2 885,10	5	4	60	105
61	пр-т Энергетиков, д.16	2 372,31	2 078,70	5	4	50	97
62	пр-т Энергетиков, д.18	4 282,89	3 851,20	5	8	90	178
63	пр-т Энергетиков, д.24	2 406,65	2 028,20	5	4	49	72
64	пр-т Энергетиков,	5 079,50	4 012,70	9	1	166	187

	д.26/27						
65	пр-т Энергетиков, д.34 кор. 1	2 210,90	1 770,50	5	1	51	94
66	пр-т Энергетиков, д.34 кор. 2	2 194,70	1 751,40	5	1	56	96
67	ул.Волкова, д.1	3 634,70	2 627,80	5	2	52	102
68	ул.Волкова, д.2	3 884,50	2 858,10	5	1	125	202
69	ул.Волкова, д.3/10	3 622,80	2 492,40	5	1	106	179
70	ул.Волкова, д.4/12	3 954,70	2 984,90	5	1	84	170
71	ул.Волкова, д.7	4 311,80	3 876,50	5	6	90	148
72	ул.Волкова, д.8	2 126,80	1 903,10	9	1	36	80
73	ул.Волкова, д.9	3 430,10	3 057,80	5	6	70	128
74	ул.Волкова, д.11	3 774,40	3 494,80	5	4	80	160
75	ул.Волкова, д.15	3 621,40	3 267,40	5	4	78	132
76	ул.Волкова, д.17	3 578,40	3 227,10	5	4	78	133
77	ул.Волкова, д.19	3 614,60	3 225,20	5	4	78	139
78	ул.Волкова, д.21	4 330,60	3 909,00	5	8	88	155
79	ул.Волкова, д.23	3 504,80	3 090,40	5	6	69	111
80	ул.Волкова, д.25	2 297,40	1 974,60	5	4	48	85
81	ул.Комсомольская, д.8	4 366,00	3 906,50	5	8	90	172
82	ул.Комсомольская, д.10	4 486,30	4 023,30	5	8	90	174
83	ул.Комсомольская, д.14	4 439,30	3 983,30	5	8	90	179
84	ул.Комсомольская, д.16	4 327,50	3 873,50	5	8	90	175
85	ул.Комсомольская,	2 233,90	2 045,30	5	2	40	86

	д.31						
86	ул.Строителей, д.1	4 345,90	3 906,70	5	8	90	184
87	ул.Строителей, д.2	1 417,00	1 302,50	3	3	25	56
88	ул.Строителей, д.3	2 058,70	1 842,60	9	1	36	79
89	ул.Строителей, д.4	1 410,60	1 301,10	3	3	27	61
90	ул.Строителей, д.5	4 355,80	3 916,00	5	8	90	156
91	ул.Строителей, д.6	870,60	769,10	4	1	16	42
92	ул.Строителей, д.7	3 334,30	2 986,30	5	6	70	128
93	ул.Строителей, д.8	858,80	752,80	4	1	16	39
94	ул.Строителей, д.9	2 115,00	1 902,30	5	1	36	67
95	ул.Строителей, д.10	872,80	769,30	4	1	16	38
96	ул.Строителей, д.11	3 384,40	3 022,80	5	6	70	125
97	ул.Строителей, д.12	895,95	790,45	4	1	16	41
98	ул.Строителей, д.13	4 389,00	3 959,00	5	8	90	160
99	ул.Строителей, д.14а	885,10	783,00	4	1	16	32
100	ул.Строителей, д.14б	891,00	780,50	4	1	16	22
101	ул.Строителей, д.14в	1 203,70	1 107,60	2	4	24	24
102	ул.Строителей, д.15	2 079,90	1 869,30	9	1	36	73
103	ул.Строителей, д.17	4 336,30	3 940,90	5	8	90	174
104	ул.Строителей, д.23	4 252,35	3 807,40	5	6	89	188
105	ул.Строителей, д.27/5	4 318,70	3 821,10	5	6	89	154
106	ул.Строителей, д.31	2 064,40	1 839,90	9	1	36	92
107	ул.Строителей, д.33а	4 081,74	3 700,90	5	6	75	132
108	ул.Строителей, д.33	4 103,20	3 725,60	5	5	75	130

109	ул.Строителей, д.35	4 143,40	3 760,90	5	5	75	159
110	ул.Строителей, д.37	4 022,72	2 910,30	5	1	126	206
111	ул.Строителей, д.38	4 052,70	3 679,10	5	5	75	159
112	ул.Строителей, д.39	4 103,20	2 940,90	5	1	139	223
113	ул.Строителей, д.41	3 873,00	3 003,70	5	1	100	167
114	ул.Строителей, д.43/1	3 927,50	3 049,90	5	1	116	239
ИТОГО 114 домов		472 297,71	408 396,77			9 013,00	17 438

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, девятиэтажными 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.

Ввод нового жилья осуществляется за счет средств населения. Темпы строительства нового жилья низкие. 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.чел. - жители близлежащих районов области). Причём, 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 и снижения площади прилегающего Погореловского сельского поселения.

Промышленные, производственные и коммунально-складские территории располагаются в восточной части городского поселения и занимают 50% от её общей территории. Основным предприятием является филиала ОАО «ОГК-6» 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 зоной служат районы садово-огороднических товариществ располагающихся на западе и севере по границе городского поселения (из общего количества 14, 9 находятся за понтонным мостом, 3 – в районе гидроузла, 1 – в районе Рязанской ГРЭС) таблица 9.

Таблица 9 - 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 гидроузла
3	СОТ «Плазма»	частная	1,9-0,9	
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	

Система здравоохранения

Здравоохранение является одним из важнейших подразделений социальной инфраструктуры. Главная цель муниципального здравоохранения – удовлетворение потребностей населения в услугах сферы здравоохранения, отнесенных к предметам ведения местного самоуправления на уровне не ниже государственных минимальных стандартов.

В поселении функционирует расположена Центральная районная больница Пронского муниципального района ГБУ РО "НОВОМИЧУРИНСКАЯ ЦРБ",

которая обслуживает всё население Пронского муниципального района.

В состав ГБУ РО "НОВОМИЧУРИНСКАЯ ЦРБ" входят:

- стационар на 81 койку,
- поликлиника на 375 посещений в день.

Общее количество персонала 398 человек.

Техническое состояние учреждения требует обновления. Для повышения качества обслуживания необходима реконструкция комплекса больницы. Формирование современного комплекса должно отвечать поставленным задачам по росту мощностей учреждений здравоохранения, по увеличению штата квалифицированных сотрудников и внедрению новейших медицинских технологий.

ГП Новомичуринск является районным медицинским центром Пронского муниципального района, в котором в 2016 году было сконцентрировано (таблица 10):

- 86,9% или 233 койко-мест всех видов больничных учреждений района;
- 65,2% емкости амбулаторно-поликлинических учреждений района или 375 посещений в смену;
- работает 88,0% врачей всех специальностей района (73 человек);
- работает 76,4% среднего медицинского персонала района (253 человек).

Таблица 10 - Учреждения здравоохранения на 01.01.2017

Виды учреждений	Единица измерения	Новомичуринское городское поселение	Доля ГП в МР, %%
Больничные учреждения всего	кол-во	1	-
	койко-мест	233	86,9
В том числе:			
- Центральная районная больница (ЦРБ)	койко-мест	233	100
- Больничные отделения в составе других ЛПУ	койко-мест	-	-
В том числе:		375	65,2
Амбулаторно-поликлинические учреждения	посещений в смену		

Виды учреждений	Единица измерения	Новомичуринское городское поселение	Доля ГП в МР, %%
- поликлиники для взрослых	кол-во	1	100
- поликлинические отделения для взрослых в составе больничных учреждений и других ЛПУ	кол-во	-	-
- поликлинические акушерско-гинекологические отделения (кабинеты), женские консультации в составе больничных учреждений	кол-во	1	50
- поликлинические детские отделения (кабинеты) в составе больничных учреждений и других ЛПУ	кол-во	1	50
- поликлинические стоматологические отделения (кабинеты) в составе больничных учреждений и других ЛПУ	кол-во	1	50
- амбулаторно-поликлинические отделения других типов в составе больничных учреждений и других ЛПУ	кол-во	-	-
- отделения скорой помощи в составе больничных учреждений	кол-во	1	50
Фельдшерско-акушерские пункты	кол-во	-	-
Численность врачей всех специальностей в учреждениях здравоохранения	человек	73	88,0
Численность среднего медицинского персонала в учреждениях здравоохранения	человек	253	76,4

В ГП Новомичуринск расположена Центральная районная больница Пронского муниципального района ГБУ РО "НОВОМИЧУРИНСКАЯ ЦРБ" по адресу: г. Новомичуринск ул. Строителей д.2, обслуживает 33 тыс. населения Пронского района.

Этот больничный комплекс с суперсовременным оборудованием имеет в

своём составе как больничные, так и поликлинические отделения, удовлетворяющие потребности населения района и городского поселения в медицинской помощи. Больничный корпус ЦРБ и роддом расположен по адресу г. Новомичуринск, ул. Строителей, дом 2 на территории 5,5 га.

Пронская ЦРБ является частью областной системы медицинского обслуживания населения.

Кроме ЦРБ в городе расположены:

- Новомичуринская поликлиника по адресу: г. Новомичуринск, микрорайон «Д», д. 5;
- Спорткомплекс «Дельфин» по адресу: г. Новомичуринск ул. Строителей, дом 14 на участке 0,9 га;
- Молочная кухня по адресу г. Новомичуринск, ул. Комсомольская, дом 4;
- 10 аптек.

В сфере здравоохранения муниципального образования – Новомичуринское городское поселение работают 73 врача всех специальностей и 253 чел. среднего медицинского персонала. Характеристика пообъектная медицинских учреждений Новомичуринского городского поселения приведена в таблице 11.

Таблица 11 – Пообъектная характеристика медицинских учреждений на 01.01.2017

№№ п/п	Наименование	Адрес	Техническое состояние здания, % физ. износа	Площадь участка, га	Общая площадь помещений, кв.м	Проектная емкость / фактически	Недостаток (- , резерв (+)
1	ГБУ РО Новомичуринская ЦРБ	г. Новомичуринск ул. Строителей д.2	Административное здание, главный корпус, инфекционное и гинекологическое отделения – 56% Детское отделение – 45%	5,51		233/268 койко- мест	- 35
2	МУЗ «Новомичуринская центральная больница» поликлиническое отделение	г. Новомичуринск, микр-он «Д», д.5	35	0,27		375 / 375 посещений в смену	-
3	МУЗ «Новомичуринская центральная больница» молочная кухня	г. Новомичуринск, ул. Комсомольская, дом 4	48	0,06		2000 / 115 Порций в сутки	+ 1885
4	Спорт комплекс «Дельфин»	г. Новомичуринск ул. Строителей, д.14	Нет данных	0,9			
5	МБУ ДО "ЦППМ и СП"	г. Новомичуринск, проспект Энергетиков, 20	Нет данных				

Система школьного и дошкольного образования

В ГП Новомичуринск сложилась разнообразная сеть образовательных учреждений, благодаря которой реализуется одна из основных задач социальной политики района – обеспечить доступность для населения необходимого набора образовательных услуг, ориентированных на различный контингент учащихся.

Система образования Новомичуринского городского поселения на начало 2016-2017 учебного года состоит из:

- дневных общеобразовательных средних школ г. Новомичуринск (СОШ № 1, 2 и 3) в которой обучаются 2 096 учеников;
- 6 дошкольных образовательных учреждений, которые посещает 861 ребенок;
- Государственное учреждение среднего профессионального образования - ОГОУ среднее профессиональное образование «Аграрно-экономический техникум» на 720 учащихся;
- школа искусств на 670 учащихся;
- одно детское дошкольное учреждение, объединенное с начальной школой на 60 мест с отделением социальной реабилитации детей;
- дом детского творчества на 40 человек;
- филиал экономического колледжа;
- филиал Московского института экономики, менеджмента и права (МИЭМП);
- филиал Московского института экономики, статистики и информатики (МЭСИ).

На территории городского поселения отсутствуют специальные (коррекционные) общеобразовательные учреждения.

На начало 2016-2017 года численность учащихся общеобразовательных школьных учреждений Новомичуринского городского поселения – 2174 учеников (дневных – 2102 учеников, вечерних (сменных) школ – 72 учеников), что составляет больше половины (65,1%) всех учащихся Пронского муниципального района (дневных – 64,9% и вечерних – 72,0%).

Все школы Новомичуринского ГП расположены в отдельных зданиях,

построенных в 1970-80 годах, и находятся в хорошем техническом состоянии: процент физического износа 28-35%.

Школы имеют достаточные земельные участки 2,6-2,9 га, площадь всех школьных земельных участков – 8,22 га.

Школы большие, рассчитанные на 966 – 1585 учебных мест. Общая проектная емкость СОШ – 3947 учебных мест.

Пообъектная характеристика школьных общеобразовательных учреждений городского поселения в 2016-2017 учебном году приведена в таблице 12.

Таблица 12 – Общеобразовательные учреждения Новомичуринского городского поселения в Пронском муниципальном районе на начало 2016-2017 уч. года

Показатели	Новомичуринское городское поселение	Доля ГП в МР, %%
Число дневных общеобразовательных учреждений, единиц	3	15,8
Численность учащихся дневных общеобразовательных учреждений, человек	2102	64,9
Число вечерних (сменных) общеобразовательных учреждений, всего, единица, единиц	-	-
Численность учащихся вечерних (сменных) общеобразовательных учреждений, человек, человек	72	72,0
Число структурных подразделений (филиалов) дневных общеобразовательных учреждений, единиц	-	-
Число структурных подразделений (филиалов) вечерних (сменных) общеобразовательных учреждений, единиц	1	33,0

Все школьные общеобразовательные учреждения не заполнены до проектной мощности и имеют резерв учебных мест: всего – 1845 учебных мест. Пообъектная характеристика школьных учреждений представлена в таблице 13. Наибольший резерв учебных мест сложился в СОШ №2 – 907 учебных мест.

Наполняемость школ колеблется от 42,8% (СОШ №2) до 73,9% (СОШ №1). Средняя наполняемость школ в городском поселении – 53,3%.

Таблица 13 - Пообъектная характеристика школьных общеобразовательных учреждений в 2016-2017 учебном году

№ п/п	Наименование	Адрес	Профиль и профильные предметы	Год стр-ва / % физ. износа	Площадь участка, га	Общая площадь помещений, кв.м	Проектная емкость, учебных мест	Численность учащихся, человек	Наполняемость, %%	Нагрузка учащихся на 1 учителя
1	МОУ «Новомичуринская средняя общеобразовательная школа №1»	г. Новомичуринск пр. Смирягина д.18	общеобразовательная	1969 / 35	2,72	6483	966	714	73,9	9
2	МОУ «Новомичуринская средняя общеобразовательная школа №2»	г. Новомичуринск ул. Комсомольская д.6	общеобразовательная	/ 35	2,90	6707	1585	678	42,8	10
3	МОУ «Новомичуринская средняя общеобразовательная школа №3»	г. Новомичуринск, микр-он «Д», д.23	общеобразовательная	/ 28	2,60	5400	1396	710	50,9	9
	Всего	-	-	28 - 35	8,22	18 590	3947	2102	53,3	-

На начало 2017 года в Новомичуринском городском поселении функционирует 6 МДОУ или 37,5% всех МДОУ Пронского муниципального района. Проектная емкость МДОУ городского поселения 1060 мест, что составляет 85,8% общего количества мест районных учреждений. Дошкольные учреждения городского поселения посещают менее 1000 детей (см. таблица 14).

Таблица 14 – Система дошкольного образования Новомичуринского городского поселения в Пронском районе в 2017 году

Показатели	Новомичуринское городское поселение	Доля ГП в МР, %%
Число дошкольных образовательных учреждений на конец отчетного года, единиц	6	37,5
Число мест в дошкольных образовательных учреждениях на конец отчетного года, мест	1060	85,8
Численность детей, посещающих дошкольные образовательные учреждения, на конец отчетного года, человек	877	-
Численность детей, состоящих на учете для определения в дошкольные учреждения, на конец отчетного года, человек	127	74,7

Для неорганизованных детей оказывается ряд образовательных услуг при детских садах и общеобразовательных школах, в том числе по предшкольной подготовке. Однако проблема охвата «неорганизованных» детей по-прежнему остается актуальной.

Пообъектная характеристика МДОУ приведена в таблице 15.

Пообъектный анализ существующей сети дошкольного образования Новомичуринского городского поселения позволил сделать следующие выводы:

- Соответствие зданий дошкольных образовательных учреждений новым нормам СанПиНов.

Все дошкольные образовательные учреждения расположены в отдельных типовых зданиях в хорошем техническом состоянии: низкие уровни физического износа зданий (13-20%).

- Все МДОУ имеют достаточные земельные участки 0,95 -1,47 га. Общая

площадь земельных участков – 6,91 га.

- Проектная емкость учреждений – 1060 мест: только детский сад № 3 «Светлячок» сравнительно небольшой – 60 мест, остальные 2 (детский сад № 4 и №5) рассчитаны на 170 мест, 3 (детский сад № 1, №2 и №6) - на 220 мест.

- Наполняемость МДОУ колеблется от 25,0% (детский сад № 3 «Светлячок») до 106,4 % (детский сад №1). Средняя наполняемость МДОУ в городском поселении – 82,7%. Резерв детских мест в МДОУ городского поселения – 183 мест имеют 5 детских садов. Только детский сад №1 переполнен на 14 детей.

- Наличие резерва мест в МДОУ, с одной стороны (183 места), и наличие очередности в МДОУ (127 детей), с другой стороны, позволяют поставить вопрос рациональности распределения мест и необеспеченности потребности населения в услугах полноценного дошкольного образования.

- Отсутствие логопедических и коррекционных групп на базе дошкольных образовательных учреждений.

Таблица 15 – Пообъектная характеристика дошкольных общеобразовательных учреждений на начало 2017 года

№ п/п	Наименование	Адрес	Профиль	Год стр-ва, % физ. износа	Площадь участка, га	Общая площадь помещений, кв.м	Проектная емкость, мест	Посещает детей, человек	Наполняемость, %%	Численность работающих, человек
1	МДОУ Детский сад № 1	г. Новомичуринск микр-он «Д», д.9	Общеразвивающего вида	- / 15	1,21	4220	220	234	106,4	70
2	МДОУ Детский сад № 2	г. Новомичуринск ул. Строителей, д.25	Общеразвивающего вида	- / 15	0,95	1731	220	212	96,4	69
3	МДОУ Детский сад № 3 «Светлячок»	г. Новомичуринск пр. Энергетиков, д.20	Общеразвивающего вида	- / 13	1,02	1686	60	15	25,0	23
4	МДОУ Детский сад № 4	г. Новомичуринск пр. Смирягина, д.17	Общеразвивающего вида	- / 17	1,13	1878	170	136	80,0	51
5	МДОУ Детский сад № 5	г. Новомичуринск пр. Смирягина, д.25	Общеразвивающего вида	- / 20	1,47	1674	170	140	82,4	54
6	МДОУ Детский сад № 6	г. Новомичуринск пр. Смирягина, д.37	Общеразвивающего вида	- / 17	1,13	2247	220	140	63,6	52
	Всего	-	-	13 - 20	6,91	13 463	1060	877	82,7	319

Система культурного обслуживания

Одним из факторов, определяющих качество жизни населения, является организация досуга, наличие возможности структурировать и разнообразить деятельность в свободное время. Функции организации и структуризации ложатся на культурно-просветительские учреждения. Наличие в полном объеме услуг культурно-просветительской сферы может быть дополнительным фактором для закрепления населения на территории, в том числе молодежи.

Главной целью сферы культуры является предоставление жителям возможности получения необходимых культурных благ при обеспечении их доступности и многообразия и целенаправленное воздействие на личность для формирования определенных положительных качеств. Финансирование муниципальной сферы культуры осуществляется за счет бюджетных средств и оказания платных услуг. Форма проведения мероприятий различна: фестивали, концерты, конкурсы, игровые программы, театрализованные мероприятия, выставки, лекции, диспуты, встречи, чествования.

В Новомичуринском городском поселении расположены:

- Дворец культуры «Энергетиков» со зрительным залом на 550 мест, участок 0,86 га.
- 2 городские библиотеки — взрослая и детская — с общим книжным фондом 31 476 том,
- одна из двух районных детских школ искусств: МОУ «Новомичуринская детская школа искусств» по адресу г. Новомичуринск ул. Строителей д.18, на участке 0,47 га. В ней обучаются 772 ученика. Школа осуществляет обучения по 3 направлениям: хореографическое, музыкальное и изобразительное искусство. В школе есть ансамбль скрипачей, оркестры камерной и духовной музыки, народных инструментов и баянов, хор народный и академический, танцевальные коллективы . В 2007 году школа награждена дипломом Федерального агентства по культуре и кинематографии, как победитель всероссийского конкурса «Детские школы искусств – достояние Российского государства» .

- спорткомплекс «Дельфин» по адресу г. Новомичуринск, ул. Строителей, д. 14, в котором функционируют 2 закрытых плавательных бассейна и 2 прекрасно оборудованных спортзала.

- открытый стадион без трибун, 2 хоккейные площадки, 2 теннисных корта, 12 спортивных дворовых площадок.

- подростковый спортивно-технический центр «Электрон» с картодромом на участке 3,5 га.

- парк вдоль водохранилища (ул. Строителей), на основе которого необходимо оборудовать Городской парк культуры и отдыха; а также парк в микрорайоне «Д», который необходимо оборудовать в районный парк.

В клубных учреждениях работают 142 клубных формирования, в том числе коллективы художественной самодеятельности различных жанров и направлений, кружки, любительские объединения и клубы по интересам

Сравнительная характеристика учреждений культуры, досуга, отдыха и спорта Новомичуринского городского поселения и Пронского муниципального района в целом приведены в таблице 16.

Таблица 16 – Учреждения культуры, досуга, отдыха и спорта на 2017 год

№ п/п	Виды учреждений	Единица измерения	Новомичуринское городское поселение	Доля ГП в МР, %%
1.	Учреждения культурно-досугового типа	единиц	1	4,8
		мест зрительских залах	553	
		работников	125	54,3
2.	Библиотеки	единиц	2	10,5
		тыс. единиц хранения	31,5	
		работников	18	25,7
3.	Музеи	единиц	-	-
		работников	-	-
4.	Детские школы искусств	единиц	1	50,0
		занимаются в них человек	772	
		работников	68	77,3

5.	Кинотеатры и киноустановки	единиц	1	10,0
		мест в зрит.залах		
		работников	2	14,3
6.	Число парков культуры и отдыха (городских садов)	единиц	-	-
7.	Спортивные сооружения всего	единиц	63	49,6
8.	- из них муниципальные	единиц	55	46,2
9.	В том числе:			
10.	- стадионы с трибунами	единиц	-	-
11.	- из них муниципальные	единиц	-	-
12.	- плоскостные спортивные сооружения	единиц	32	56,1
13.	- из них муниципальные	единиц	29	53,7
14.	- спортивные залы	единиц	6	37,5
15.	- из них муниципальные	единиц	5	33,4
16.	- плавательные бассейны	единиц	4	100
17.	- из них муниципальные	единиц	3	100
18.	Детско-юношеские спортивные школы	единиц	1	100
		занимаются в них человек	1374	100

Пообъектная характеристика учреждений культуры и искусства, спортивных и физкультурно-оздоровительных сооружений городского поселения в 2017 году приведена в таблицах 17 и 18.

Таблица 17 – Характеристика учреждений культуры и искусства Новомичуринского городского поселения в 2017

году

Наименование учреждения	Местонахождение, почтовый адрес	Ед. изм.	Существующая емкость (прос./факт.)	Состояние здания (% износа)	Площадь (кв.м.)
Помещения для культурно-массовой работы с населением и любительской деятельности:					
МУК «Дворец культуры «Энергетик»	г. Новомичуринск, ул. Строителей, д.16	567,7 кв.м.	1000/550	20 (отд-ное)	8642
МОУ «Новомичуринская детская школа искусств»	г. Новомичуринск, ул. Строителей, д.18		315/670	12 (отд-ное)	4710
Танцевальные залы:		мест			
МУК «Дворец культуры «Энергетик»	г. Новомичуринск, ул. Строителей, д.16	193,9	1000/550	20 (отд-ное)	8642
МДОУ «Новомичуринский детский сад № 1»	г. Новомичуринск, микрорайон «Д», д.9	35	220/234	15,17	12 115
МДОУ «Новомичуринский детский сад № 6»	г. Новомичуринск пр. Смирягина, д.29	35	220/140	17	11 319
Клубы, дома культуры:		мест			
МУК «Дворец культуры «Энергетик»	г. Новомичуринск, ул. Строителей, д.16	550	1000/500	20 (отд-ное)	8642
Кинотеатры:		мест			
Универсальные спортивно-зрелищные залы:		мест			
Массовые библиотеки:		тыс. ед. хранения			
МУК «Новомичуринская взрослая библиотека»	г. Новомичуринск, ул. Волкова, д.1	15015	65/65	присп-ное	350
МУК «Новомичуринская детская библиотека»	г. Новомичуринск, ул. Волкова, д.1	16461	43/43	присп-ное	162

Таблица 18 – Характеристика спортивных и физкультурно-оздоровительных сооружений в Новомичуринском городском поселении в 2017 г.

Наименование учреждения	Местонахождение, почтовый адрес	Единица измерения	Существующая емкость (по проекту/фактически)	Техническое состояние здания (% износа)	Земельный участок, га
Стадионы:		га		-	
Стадион	г. Новомичуринск, вдоль улицы Строителей в парково-прибрежной зоне	мест единовременного пребывания	Нет данных	Нет данных	1,02
Некоммерческое образовательное учреждение «Новомичуринская спортивно-техническая школа «Электрон»: - картодром	г. Новомичуринск, ул. Промышленная		-	-	3,4
Спортивные залы:		м² пл.пола			
МУ Спорткомплекс «Дельфин»: - большой зал - средний зал - малый зал	г. Новомичуринск, ул. Строителей, д. 14	540 216 144	850/300	38	8939,0
МОУ дополнительное образование детей «Детская юношеская спортивная школа» - большой зал - малый зал	г. Новомичуринск, микрорайон «Д», д. 21	276,7 33,4	70/60	11	628,7
МОУ «Новомичуринская средняя общеобразовательная школа №3» - большой зал - малый зал	г. Новомичуринск, микрорайон «Д», д.23	270 90	1 396/710	28	26 000
МОУ «Новомичуринская средняя общеобразовательная школа №2» - большой зал - малый зал	г. Новомичуринск ул. Комсомольская, д.6	274,3 184,7	1 585/678	34,9	29 034
МОУ «Новомичуринская средняя общеобразовательная школа №1» - большой зал - тренажерный зал	г. Новомичуринск пр. Смирягина, д.18	288 30	966/714	35	27 271
МДОУ «Новомичуринский детский сад № 1» - малый зал	г. Новомичуринск, микрорайон «Д», д.9	70	220/234	15,17	12 115

Спортплощадки:		м²			
МОУ «Новомичуринская средняя общеобразовательная школа №3» - футбольная площадка - хоккейная площадка - баскетбольная площадка	г. Новомичуринск, микрорайон «Д», д.23	3500 1920 162	1 396/710	28	26 000
МОУ «Новомичуринская средняя общеобразовательная школа №2» - футбольная площадка - площадка для спортивных игр - площадка для легкой атлетики - баскетбольная площадка	г. Новомичуринск ул. Комсомольская, д.6	4900 2950 600 540	1 585/678	34,9	29 034
МОУ «Новомичуринская средняя общеобразовательная школа №1» - футбольная площадка - площадка для легкой атлетики - баскетбольная площадка	г. Новомичуринск пр. Смирягина, д.18	3400 320 458	966/714	35	27 271
МДОУ «Новомичуринский детский сад № 1» - детские игровые площадки	г. Новомичуринск, микрорайон «Д», д.9	2200	220/234	15,17	12 115
Теннисный корт	г.Новомичуринск, по ул. Строителей, возле д.14	200			
МОУ дополнительное образование детей «Детская юношеская спортивная школа» - теннисный корт	г.Новомичуринск, микр-н «Д», возле д. 21	162	-	-	-
Бассейны крытые:		м² площади воды			
МДОУ «Новомичуринский детский сад №1» - бассейн	г.Новомичуринск, микрорайон «Д», д.9	15,4	220/234	15,17	12 115
МОУ дополнительное образование детей «Детская юношеская спортивная школа» - бассейн	г.Новомичуринск, микрорайон «Д», д. 21	38,5	70/60	11	628,7

Учреждения социального обслуживания населения

Стационарные учреждения социального обслуживания для граждан пожилого возраста и инвалидов носят областной характер и отсутствуют на территории Пронского муниципального района и Новомичуринского городского поселения. В п.г.т. Пронске - районном центре расположен Центр социального обслуживания граждан пожилого возраста и инвалидов, имеющий свое отделение в г. Новомичуринск, обслуживающее 50 жителей городского поселения.

Характеристика учреждений социального обслуживания населения представлена в таблице 19.

Таблица 19 – Сравнительная характеристика учреждений социального обслуживания населения

Виды учреждений	Единица измерения	Пронский муниципальный район	Новомичуринское городское поселение
Стационарные учреждения социального обслуживания для граждан пожилого возраста и инвалидов (взрослых)	единиц	-	
	мест	-	
	обслуживаемые лица, человек	-	
Центры социального обслуживания граждан пожилого возраста и инвалидов	единиц	1	-
Отделения социального обслуживания на дому граждан пожилого возраста и инвалидов	единиц	1	1
	обслуживаемые лица, человек	189	50

Учреждения рекреации и туризма

На живописных берегах реки Прони расположены песчаные пляжи, в городе Новомичуринске имеется лодочная станция, позволяющая жителям всего района заниматься водными видами спорта.

На территории Новомичуринского ГП функционирует единственное в Пронском районе лечебно-оздоровительное учреждение – Санаторий-профилакторий «Прометей», расположенный по адресу: г. Новомичуринск, ул. Промышленная, 1 в 4-х 2-этажных капитальных корпусах с возможностью принимать до 200 человек:

В городе расположена единственная гостиница отель «Каскад» по адресу г. Новомичуринск микрорайон «Д» дом 3/11, которая предлагает своим российским и иностранным гостям первоклассное проживание: размещение и полноценный отдых в уютных и комфортабельных номерах - одноместных, двухместных, полулюксах и люксах, многие из которых являются номерами повышенной комфортности. Количество номеров - 7, количество мест – 8. Гостиница расположена рядом с торгово-развлекательным комплексом «Каскад», где постояльцы могут воспользоваться услугами одноименных ресторана и сауны

На территории Новомичуринского городского поселения функционирует единственное клубное учреждение - Дайв-центр «САДКО-Новомичуринск», который предлагает разнообразный, отвечающий современным требованиям сервис: дайвинг, подводную охоту, рыбалку, катание на «зодиаке», скутере, водных лыжах, «банане», водном велосипеде, а также тихий, уютный и недорогой отдых в теплых, кирпичных и бревенчатых домиках с тенистым садом на берегу живописного водоема с прозрачной, чистой водой и разнообразным животным и растительным миром.

1.4 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта.

Развитие транспортной системы Новомичуринского городского поселения является необходимым условием улучшения качества жизни жителей в поселении.

Наличием и состоянием сети автомобильных дорог определяется территориальная целостность и единство экономического пространства. Недооценка проблемы несоответствия состояния дорог и инфраструктуры местного значения социально-экономическим потребностям общества является одной из причин экономических трудностей и негативных социальных процессов.

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 транспортом) и железнодорожным транспортом. Движение грузового транспорта на территории городского поселения запрещено. Воздушный транспорт не используется. По территории Новомичуринского городского поселения проходят две дороги общего пользования регионального значения, общей протяженностью - 2,43 км:

- 61 ОП РЗ 61К-007 «от автодороги "Рязань - Пронск - Скопин" Новомичуринск» протяженностью 2,2 км;

- 61 ОП РЗ 61К-075 Новомичуринск - Маклаково протяженностью 0,23 км.

По южной границе города проходит железная дорога Вослебово-Биркино, обеспечивающая перевозку угля для филиала ОАО «ОГК-6» Рязанская ГРЭС.

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 на территории поселения отсутствует.

От предприятия ОАО «ОГК-6» Рязанская ГРЭС в будни четыре раза в день ходит служебный автобус.

Состояние транспортного обслуживания пассажирским транспортом неудовлетворительное - отсутствие внутригородского автобусного сообщения и маршрутного такси. Функционирует лишь ведомственный транспорт на ГРЭС. Здание автовокзала и привокзальная территория требуют планировочного упорядочивания, расширения и освобождения от стихийных деятельности, что мешает условиям посадки и загрузки автобусов, разворотам, безопасности пешеходного и транспортного движения.

1.5 Характеристика сети дорог Новомичуринского городского поселения Пронского муниципального района Рязанской области, параметры дорожного движения (скорость, плотность, состав и интенсивность движения потоков транспортных средств, коэффициент загрузки дорог движением и иные показатели, характеризующие состояние дорожного движения, экологическую нагрузку на окружающую среду от автомобильного транспорта и экономические потери), оценка качества содержания дорог

Автомобильные дороги являются важнейшей составной частью транспортной инфраструктуры Новомичуринского городского поселения. Они связывают территорию поселения с соседними территориями, определяют возможности развития поселения, по ним осуществляются автомобильные перевозки грузов и пассажиров. От уровня развития сети автомобильных дорог во многом зависит решение задач достижения устойчивого экономического роста поселения, повышения конкурентоспособности местных производителей и улучшения качества жизни населения.

К автомобильным дорогам общего пользования местного значения относятся дорожная сеть и объекты дорожной инфраструктуры, расположенные в границах Новомичуринского городского поселения, находящиеся в муниципальной собственности поселения и собственности субъекта РФ - Рязанской области рисунок 2.

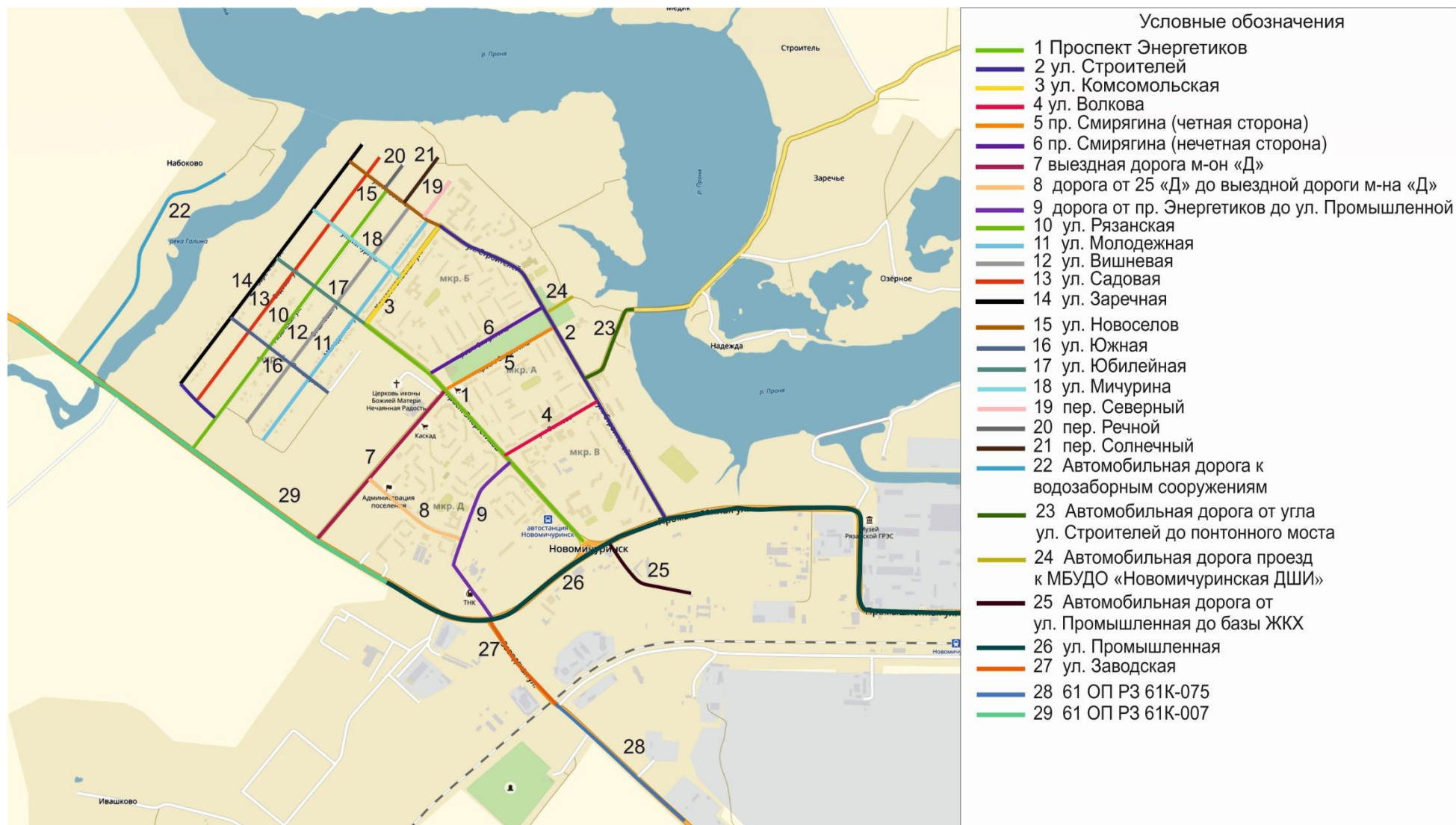


Рисунок 2 – Дороги на территории Новомичуринского городского поселения

Развитие экономики Новомичуринского городского поселения во многом определяется эффективностью функционирования автомобильного транспорта, которая зависит от уровня развития и состояния сети автомобильных дорог.

Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям экономики и населения поселения, является одним из наиболее существенных ограничений темпов роста социально-экономического развития Новомичуринского городского поселения, поэтому совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования важно для поселения. Это в будущем позволит обеспечить приток трудовых ресурсов, развитие производства, а это в свою очередь приведет к экономическому росту поселения.

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог. Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов в условиях их ограниченных объемов.

В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной сети, на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. При выполнении текущего ремонта используются современные технологии с использованием специализированных звеньев машин и механизмов, позволяющих сократить ручной труд и обеспечить высокое качество выполняемых работ. При этом текущий ремонт в отличие от капитального, не решает задач, связанных с повышением качества дорожного покрытия – характеристик ровности, шероховатости, прочности и т.д. Недофинансирование дорожной отрасли, в условиях постоянного роста интенсивности движения, изменения состава движения в сторону увеличения

грузоподъемности транспортных средств, приводит к несоблюдению межремонтных сроков, накоплению количества участков недоремонта. Учитывая выше изложенное, в условиях ограниченных финансовых средств стоит задача их оптимального использования с целью максимально возможного снижения количества проблемных участков автомобильных дорог и сооружений на них.

Применение программно-целевого метода в развитии автомобильных дорог общего пользования местного значения Новомичуринского городского поселения позволит системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов.

В связи с недостаточностью финансирования расходов на дорожное хозяйство в бюджете Новомичуринского городского поселения эксплуатационное состояние значительной части улиц поселения по отдельным параметрам перестало соответствовать требованиям нормативных документов и технических регламентов. Возросли материальные затраты на содержание улично-дорожной сети в связи с необходимостью проведения значительного объема работ по ямочному ремонту дорожного покрытия улиц в населенных пунктах.

По территории Новомичуринского городского поселения проходят две дороги общего пользования регионального значения, общей протяженностью - 2,43 км:

- 61 ОП РЗ 61К-007 «от автодороги "Рязань - Пронск - Скопин" Новомичуринск» протяженностью 2,2 км;

- 61 ОП РЗ 61К-075 Новомичуринск - Маклаково протяженностью 0,23 км.

Въезд в Новомичуринск осуществляется по дороге межрайонного значения III категории с севера через мост р. Галина, она служит обходной дорогой вдоль западной границы поселения до молокозавода. С северо-западной и северной стороны границей служит автодорога, проходящая параллельно реке Галине. Через реку Проня имеется понтонный мост. На левом

берегу Новомичуринского водохранилища на севере и северо-востоке границей Новомичуринского городского поселения служат границы садово-огороднических товариществ. На востоке граница проходит по урезу водохранилища.

С северо-запада на юго-восток по границе селитебной территории проходит автомобильная дорога, которая служит ответвлением от главной дороги областного значения (Рязань-Пронск-Скопин). Она служит главным планировочным направлением и связывает жилую и промышленную зоны, определяет ориентацию планировочной структуры г. Новомичуринска.

Перечень дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения утвержден постановлением Правительства Рязанской области от 17.07.2007 № 184 (ред. от 04.03.2015) «О критериях отнесения автомобильных дорог общего пользования к автомобильным дорогам общего пользования регионального или межмуниципального значения, а также утверждении перечня автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Рязанской области с присвоением им идентификационных номеров».

Протяженность дорог местного значения проходящих по территории Новомичуринского городского поселения составляет 28, 326 км. Список дорог с их протяженностью в таблице 20.

Таблица 20 – Перечень дорог общего пользования местного значения Новомичуринского городского поселения

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Категория автомобильной дороги	Протяженность, м	Средняя ширина проезжей части, м	Количество полос движения	Покрытие	Площадь, м ²	Наличие тротуара		Наличие освещения
								Слева	Справа	
1	пр. Энергетиков	II	1 500,00	14,5	4	а\б	21 750,00	есть	есть	есть
2	ул. Строителей	IV	1 800,00	7,3	2	а\б	13 140,00	есть	частично	есть
3	ул. Комсомольская	IV	600,00	6,8	2	а\б	4 080,00	частично	есть	есть
4	ул. Волкова	IV	500,00	9,6	2	а\б	4 800,00	есть	есть	есть
5	пр. Смирягина (четная сторона)	IV	582,00	7,2	2	а\б	4 190,40	есть	есть	есть
6	пр. Смирягина (не четная сторона)	IV	611,00	7,2	2	а\б	4 399,20	есть	есть	есть
7	выездная дорога м-он «Д»	IV	920,00	10,5	2	а\б	9 660,00	392м в начале		есть
8	дорога от 25 «Д» до выездной дороги м-рона «Д»	IV	550,00	6,7	2	а\б	3 685,00	Есть Нет 20м на пер у д. 25	есть	есть
9	дорога от пр. Энергетиков до ул. Промышленной	IV	900,00	6,7	2	а\б	6 030,00	До дома №25		
10	ул. Рязанская	IV	1 535,00	6,0	2	а\б	9 210,00	есть	нет	есть
11	ул. Молодежная	IV	1 328,00	6,0	2	а\б-570 бет-758	7 968,00	нет	нет	есть
12	ул. Вишневая	IV	1 328,00	6,0	2	бетон	7 968,00	нет	нет	нет
13	ул. Садовая	IV	1 419,00	6,0	2	419- а\б 1000-бет.	8 514,00	нет	нет	есть
14	ул. Заречная	IV	1 427,00	6,0	2	673-бет. 750- а\б	8 562,00	нет	нет	есть
15	ул. Новоселов	IV	510,00	6,0	2	а\б	3 060,00	нет	нет	есть
16	ул. Южная	IV	434,00	6,0	2	бетон	2 604,00	нет	нет	нет
17	ул. Юбилейная	IV	467,00	6,0	2	а\б	2 802,00	230м	нет	230
18	ул. Мичурина	IV	474,00	6,0	2	220-а\б 247 грунт	2 844,00	нет	нет	нет

19	пер. Северный	IV	220,00	6,0	2	бетон	1 320,00	нет	нет	нет
20	пер. Речной	IV	160,00	6,0	2	а\б	960,00	нет	нет	есть
21	пер. Солнечный	IV	164,60	6,0	2	бетон	987,60	нет	нет	есть
22	Автомобильная дорога к водозаборным сооружениям	IV	1 190,00	6,0	2	а\б	7 140,00	нет	нет	нет
23	Автомобильная дорога от угла улицы Строителей до понтонного моста	IV	428,00	6,0	2	а\б	2 568,00	В начале 90м		нет
24	Автомобильная дорога проезд к МБУДО «Новомичуринская ДШИ»	IV	145,00	5,4	2	а\б	783,00	-	есть	нет
25	Автомобильная дорога от ул. Промышленная до базы ЖКХ	IV	493,50	6,0	2	бетон	2 961,00	нет	нет	Частично
принадлежащие филиалу ПАО «ОГК-2» Рязанская ГРЭС										
26	Ул. Промышленная	IV	8100,00	7,0	2		56 700,00	частично	нет	частично
27	Ул. Заводская	IV	540,00	7,0	2		3 780,00	нет	нет	нет
Регионального значения										
28	61 ОП РЗ 61К-075	III	230		2	а\б				
29	61 ОП РЗ 61К-007	III	2 200		2	а\б				

Классификация автомобильных дорог общего пользования местного значения поселения и их отнесение к категориям автомобильных дорог (первой, второй, третьей, четвертой, пятой категориям) осуществляются в зависимости от транспортно-эксплуатационных характеристик и потребительских свойств, автомобильных дорог в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Основная часть дорог общего пользования Новомичуринского городского поселения относится к классу автомобильных дорог «Дорога обычного типа (не скоростная дорога)» с категорией IV и V. Для IV и V категории предусматривается количество полос – 2 и 1, ширина полосы 3 и 4,5 метра соответственно, разделительная полоса не требуется, допускается пересечение в одном уровне с автомобильными дорогами, велосипедными и пешеходными дорожками, с железными дорогами и допускается доступ на дорогу с примыканием в одном уровне.

Интенсивность движения на автодорогах Новомичуринского городского поселения средняя и составляет около 300 авт/ч. (рисунок 3).

Скоростной режим в Новомичуринском городском поселении составляет 60 км/ч.

Автомобильные дороги общего пользования местного значения имеют достаточную пропускную способность.

Движение грузового транспорта по территории города запрещено.

Степень негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду поселения незначительная.

Часть автомобильных дорог общего пользования местного значения имеет высокую степень износа. Это ул. Мичурина и ул. Заречная - общей протяженностью – 1 901 м и суммарной площадью покрытия -11 406 м².

Требуется реконструкция автодорог улично-дорожной сети ул. Молодежная, ул. Вишневая, ул. Садовая общей протяженностью – 4 075 м и суммарной площадью покрытия -24 450 м².



Рисунок 3 – Картограмма точек замеров и замеренная интенсивность движения транспорта на перекрёстках автодорог Новомичуринского ГП

Опорная транспортная сеть в ГП Новомичуринск показана на рисунке 4.

По состоянию на 1 января 2017 г. доля автомобильных дорог, соответствующих нормативным и допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составляла 30%.

Улично-дорожная сеть внутри населенных пунктов, как правило, не благоустроена, исключая те ее участки, по которым проходят автодороги регионального значения.

Имеются бесхозные автомобильные дороги общего пользования местного значения, требующие инвентаризации и реконструкции :

- ул. Цветочная (грунтовая),
- ул. Каштановая (грунтовая).

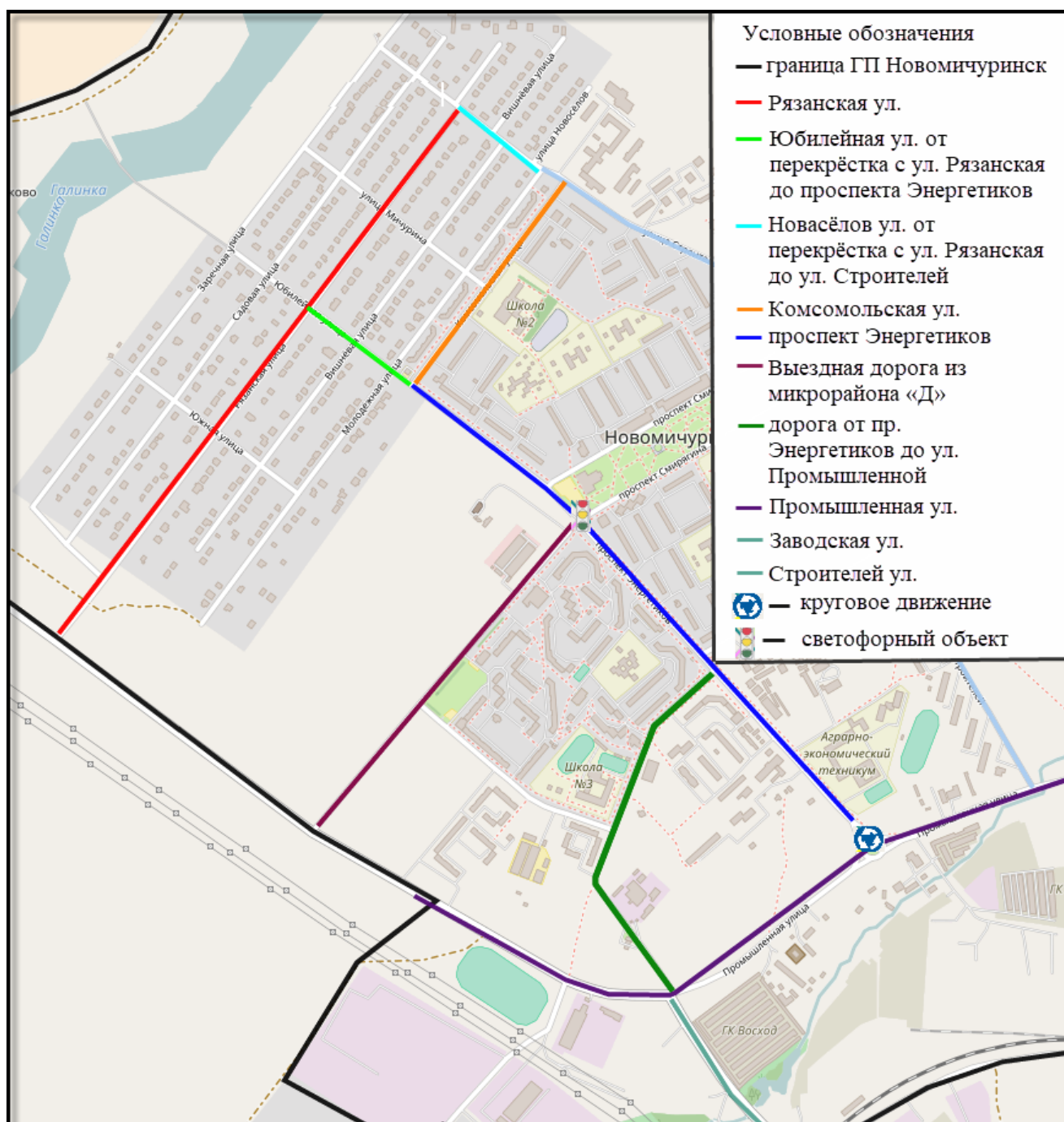


Рисунок 4 – Опорная транспортная сеть в ГП Новомичуринск

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.

Обслуживанием дорог, их ремонтом, реконструкцией занимается администрация Новомичуринского городского поселения.

Выводы

Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям экономики и населения поселения, является одним из наиболее существенных ограничений темпов роста социально-экономического развития Новомичуринского городского поселения, поэтому совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования местного значения важно для поселения. Это в будущем позволит обеспечить приток трудовых ресурсов, развитие производства, а это в свою очередь приведет к экономическому росту поселения.

1.6 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации, обеспеченности парковками (парковочными местами)

Уровень автомобилизации по Рязанскому району Рязанской области на 2016 г составляет 324 автомобиля на 1000 человек.

Хранение автотранспорта на территории Новомичуринского городского поселения осуществляется в пределах участков объектов притяжения, на придомовых участках жителей поселения и на внутридворовой территории у многоквартирных домов.

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.

На территории городского поселения функционирует 5 специализированных охраняемых автостоянок (рисунок 5) на 720 м/м.



Рисунок 5 – 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 6). 85 % Данного парковочного пространства неорганизовано должным образом и носит хаотичный характер. Требуется приведение к нормативному состоянию каждого машино-места размещенного на дворовых территориях.

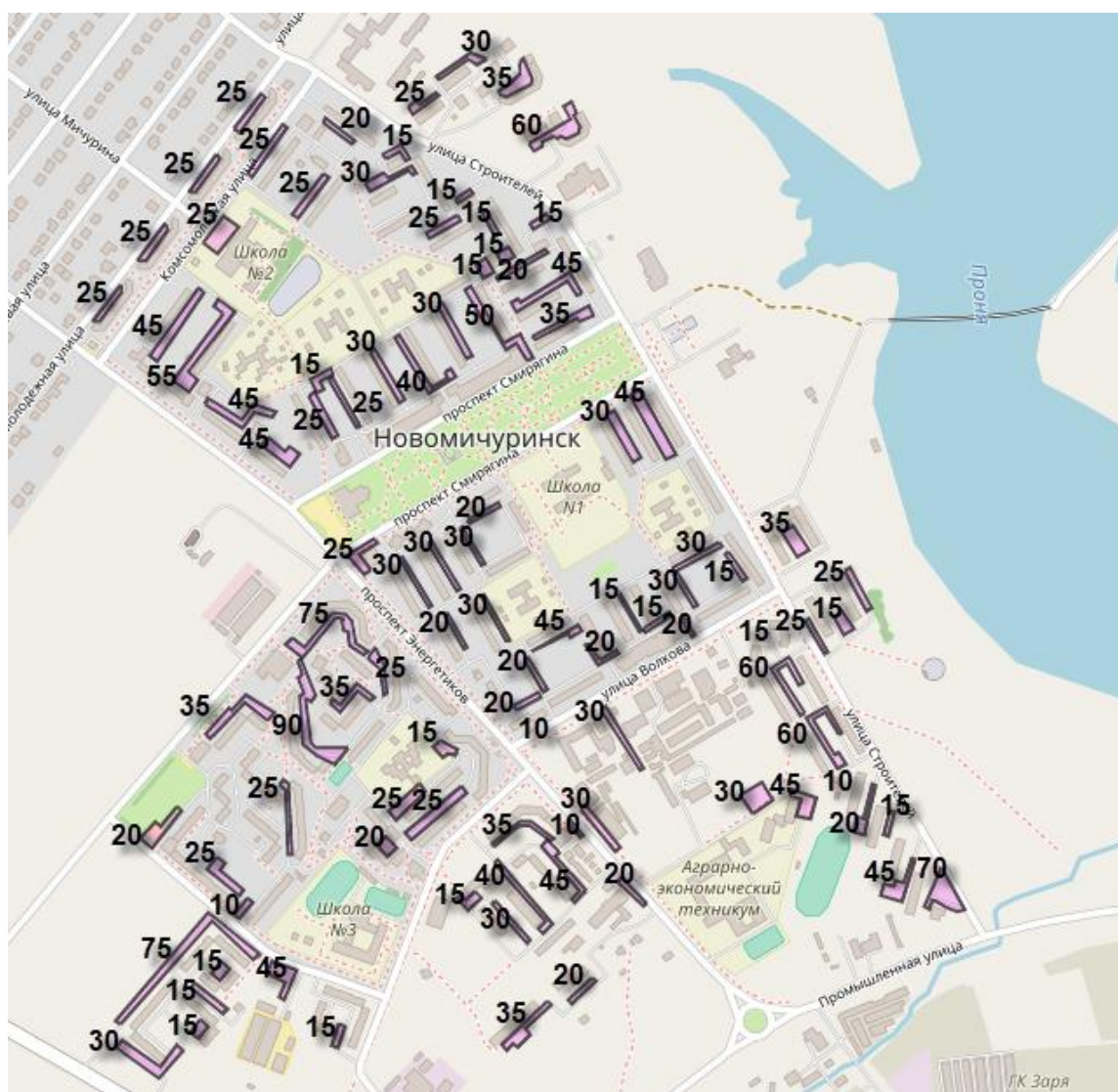


Рисунок 6 – Парковочные машино-места на дворовых территориях МКД

В Новомичуринском 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 не обустроенных 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 не обустроенные парковки могут располагаться вблизи детских площадок, что негативно сказывается на безопасности детей, так и самих автомобилей.

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.

В целом по результатам анализа парковочного пространства на территории Новомичурино 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.

1.7 Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока

Пассажирский транспорт является важнейшим элементом сферы обслуживания населения, без которого невозможно нормальное функционирование общества. Он призван удовлетворять потребности населения в передвижениях, вызванные производственными, бытовыми, культурными целями.

Общественный транспорт в городском поселении Новомичуринск представлен междугородными и пригородными маршрутами таблица 21.

Таблица 21 – Междугородные и пригородные маршруты общественного транспорта

Междугородные маршруты		
Наименование населенных пунктов	Расписание движения	протяженность, км
Москва	6:00, 11:00 ежедневно, 15:00 кроме воскресенья	290
Рязань	5:30, 6:30, 7:05, 8:00, 9:00, 9:30, 10:00, 11:05, 11:30, 12:25, 13:15, 14:15, 14:45, 15:00, 15:35, 17:25, 18:55 ежедневно	83
Рязань (газель)	6:05, 10:30, 12:00, 18:00 - ежедневно, 16:30 - пятница	
Скопин	7:45, 11:10, 14:35, 17:50 ежедневно	38
Кораблино	7:20, 12:20, 16:20 ежедневно	37
Пригородные маршруты		
Пронск	6:15, 8:10, 9:45, 14:20, 16:00 ежедневно, 6:35 кроме воскресенья, 15:30 кроме субботы и воскресенья	19,7
Пронск (газель)	7:15, 15:30 кроме субботы и воскресенья, 15:10 воскресенье, 17:20 кроме воскресенья, 12:30 суббота, воскресенье, 8:45, 10:50, 11:40, 13:50 ежедневно, 11:15 кроме субботы и воскресенья 12:50 пн, вт, ср, пт.	
Маклаково	6:30, 12:55, 17:05 ежедневно	3,7
Восточный	6:25, 14:55 ежедневно	50,2
Синь (газель)	7:35, 15:05 четные	25,8
Октябрьский (газель)	5:55 ежедневно	36
Погореловка	6:50, 11:55, 17:15 ежедневно, 15:25 кроме воскресенья	63

Схема пригородных маршрутов Рязанского района показана на рисунке 7

Пассажиропоток на междугородних маршрутах крайне мал.

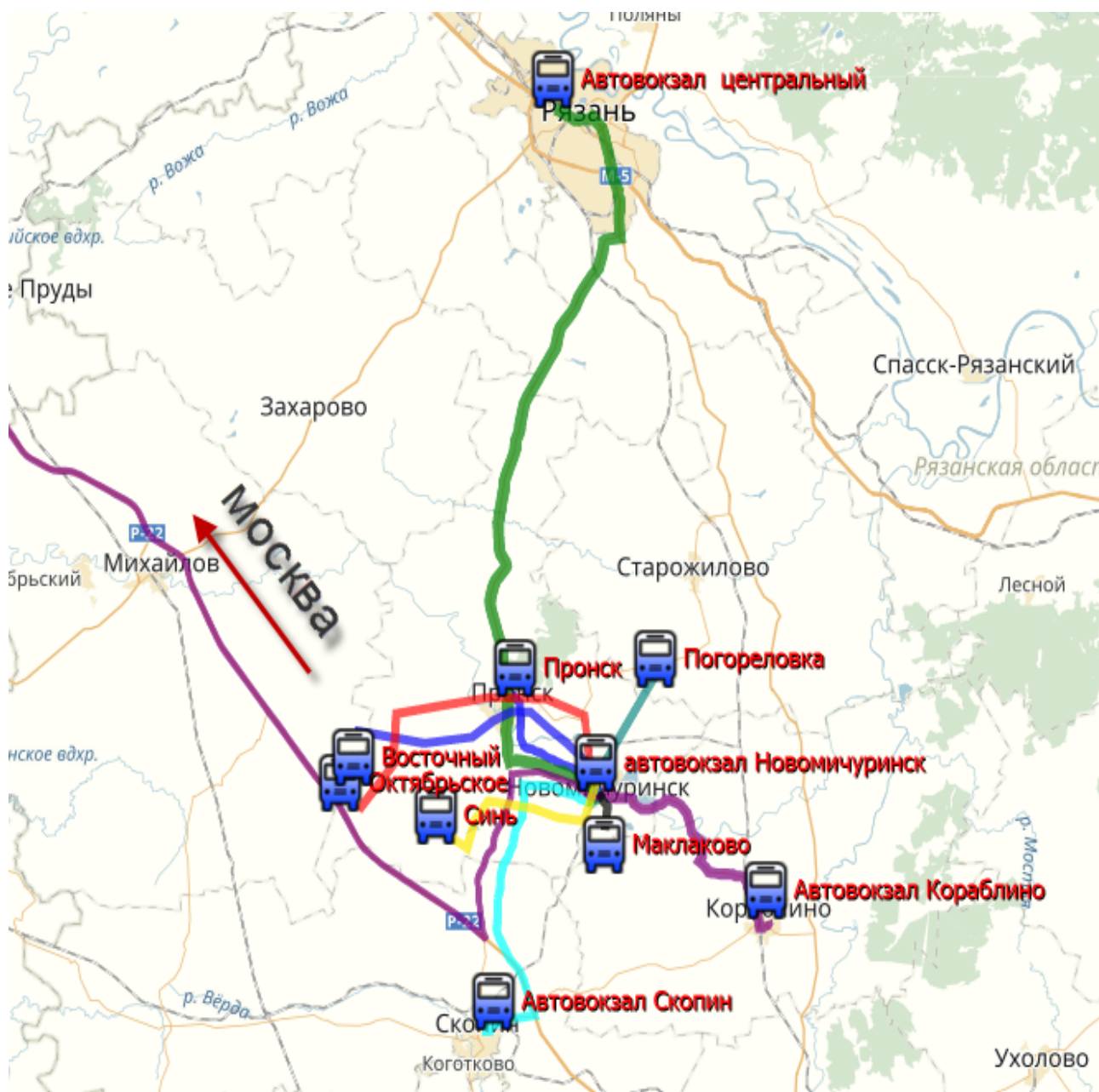


Рисунок 7 – Схема пригородных муниципальных маршрутов Рязанского района

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 22.

Таблица 22 - Основные характеристики по маршрутам общественного транспорта ГП Новомичуринск

№ маршрута	Наименование маршрута	Характеристика маршрута	Протяженность маршрута, км.	Вместимость подвижного состава	Коэффициент наполняемости и 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 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 8.

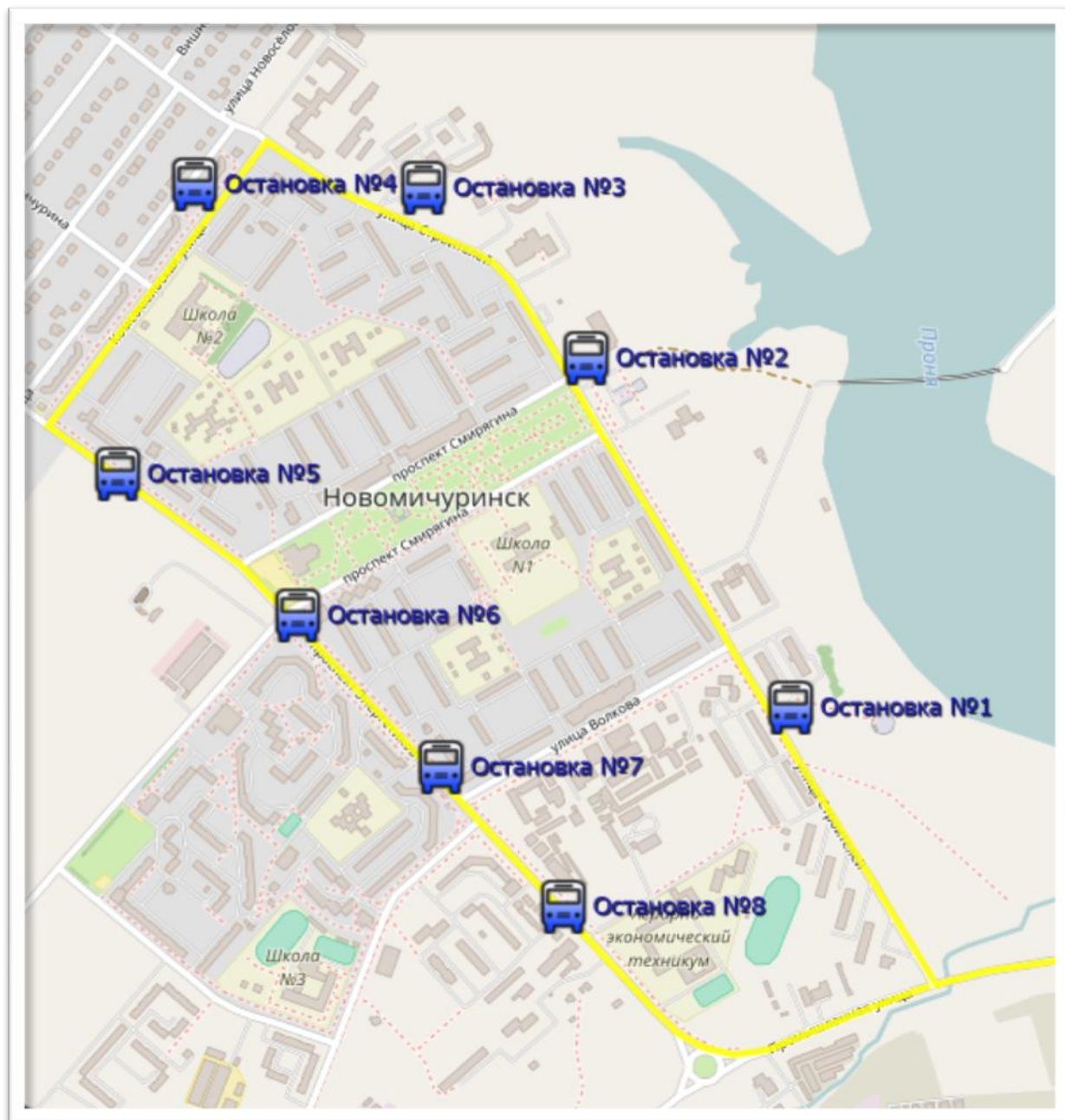


Рисунок 8 – Схема маршрута ведомственного транспорта с остановками

1.8 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Таблица 23 – Перечень тротуаров и освещения по улицам Новомичуринского городского поселения

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Наличие тротуара		Наличие освещения
		Слева	Справа	
1	пр. Энергетиков	есть	есть	есть
2	ул. Строителей	есть	частично	есть
3	ул. Комсомольская	частично	есть	есть
4	ул. Волкова	есть	есть	есть
5	пр. Смирягина (четная сторона)	есть	есть	есть
6	пр. Смирягина (не четная сторона)	есть	есть	есть
7	выездная дорога м-он «Д»	392м в начале		есть
8	дорога от 25 «Д» до выездной дороги м-рона «Д»	Есть Нет 20м на пер у д. 25	есть	есть
9	дорога от пр. Энергетиков до ул. Промышленной	До дома №25		
10	ул. Рязанская	есть	нет	есть
11	ул. Молодежная	нет	нет	есть
12	ул. Вишневая	нет	нет	нет
13	ул. Садовая	нет	нет	есть
14	ул. Заречная	нет	нет	есть
15	ул. Новоселов	нет	нет	есть
16	ул. Южная	нет	нет	нет
17	ул. Юбилейная	230м	нет	230
18	ул. Мичурина	нет	нет	нет
19	пер. Северный	нет	нет	нет
20	пер. Речной	нет	нет	есть
21	пер. Солнечный	нет	нет	есть
22	Автомобильная дорога к водозаборным сооружениям	нет	нет	нет
23	Автомобильная дорога от угла улицы Строителей до понтонного моста	В начале 90м		нет
24	Автомобильная дорога проезд к МБУДО «Новомичуринская ДШИ»	-	есть	нет
25	Автомобильная дорога от ул. Промышленная до базы ЖКХ	нет	нет	Частично
26	Ул. Промышленная	частично	нет	частично
27	Ул. Заводская	нет	нет	нет



Рисунок 9 – Состояние тротуаров в Новомичуринском городском поселении

Согласно данным приведенных в таблице 23 улично-дорожная сеть Новомичуринского городского поселения оборудована тротуарами не в полном объеме, на многих улицах существующий тротуар в не нормативном состоянии (рисунок 9). Тротуары и лестницы не оборудованы пандусами и пониженными бортовыми камнями в местах сопряжения пешеходных дорожек и проезжей части, что сильно затрудняет передвижение инвалидов и детских колясок.

На протяженных тротуарах нередко отсутствуют организованные места отдыха, которые требуются пожилым пешеходам и людям с ограниченными возможностями передвижения.

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории Новомичуринского городского поселения не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования. Объекты велотранспортной инфраструктуры отсутствуют.

Развитие велосипедного и пешеходного транспорта является составной частью экономической, транспортной, территориально - планировочной, экологической политики.

Сокращение автомобильного транспорта населенного пункта, позволит использовать территорию улиц в других целях, что существенно повышает ценность данной территории в градостроительном отношении и влечет за собой дополнительные частные инвестиции для модернизации и обновления жилого фонда.

Наряду с этим перепланировка улиц в интересах велосипедистов и пешеходов, улучшает облик населенного пункта и качество жизни в нем. Велосипедный транспорт имеет ряд преимуществ: он не создает шума, и не загрязняет среду вредоносными выхлопными газами.

Постоянное воздействие транспортного шума автомобильной дороги на население окрестных домов может нанести необратимый вред его здоровью. Воздействие уровня шума свыше 85 дБ, может вызвать повреждение органов слуха. Другой проблемой, которая приобретает значение, является нарушение

сна вследствие транспортного шума.

Люди, которые проживают в пределах 50 - ти метров от дорог с большим потоком автотранспорта склонны страдать от проблем со здоровьем, чем те, которые живут вдалеке.

Пешеходное движение является наиболее предпочтительным видом перемещений, поскольку предъявляет наименьшие требования к транспортной инфраструктуре, не порождает негативных эффектов, а также способствует повышению уровня здоровья населения.

Велосипедное движение, как и пешеходное, обладает теми же преимуществами, но позволяет перемещаться на более дальние дистанции. Уровень развития транспорта позволяет использовать его практически круглогодично.

Одна из основных целей ПКРТИ - увеличение доли жителей, выбирающих своим транспортом велосипед, сокращение времени поездок, повышение безопасности и удобства при езде на велосипеде, причем безопасности как субъективной (т. е. ощущения защищённости), так и реальной.

При комплексном развитии транспортной инфраструктуры помимо прочего, необходимо предусмотреть создание сети веломаршрутов, соответствующих самым высоким стандартам планирования и проектирования дорожной инфраструктуры. Дорожная и велотранспортная инфраструктура проектируется таким образом, чтобы ехать на велосипеде было безопасно, легко и удобно. Это относится и к школьным маршрутам, по которым дети могут безопасно ездить на велосипеде в школы.

При планировании элементов велотранспортной инфраструктуры необходимо учитывать безопасность пешеходов; дорожное движение должно быть организовано таким образом, чтобы это было удобно и пешеходам, и велосипедистам. На перегонах и перекрёстках, где пространства для всех не хватает, приоритет должен отдаваться велосипедному трафику, а не автомобильному.

Предложения направлены на то, чтобы велосипедный транспорт учитывался во всех дорожных проектах независимо от того, содержит ли проект элементы велотранспортной инфраструктуры или нет. Кроме того, необходимо обеспечить согласованность и единообразие дорожных решений.

При планировании необходимо учитывать все действующие рекомендации по дорожному проектированию, которые дополняют стандарты дорожного проектирования для городских территорий и задают высокую планку для велотранспортной инфраструктуры.

Принципы размещения объектов велотранспортной инфраструктуры

Анализируя потребности пользователей, можно выделить пять основных требований к ВТИ, которые приняты международными специалистами как руководящие принципы формирования ВТИ:

- безопасность;
- спрямленность;
- связность или непрерывность;
- комфортность;
- привлекательность.

На рисунке 10 приведено графическое выражение соотношения значимости (важности) принципов формирования ВТИ в зависимости от цели поездки.

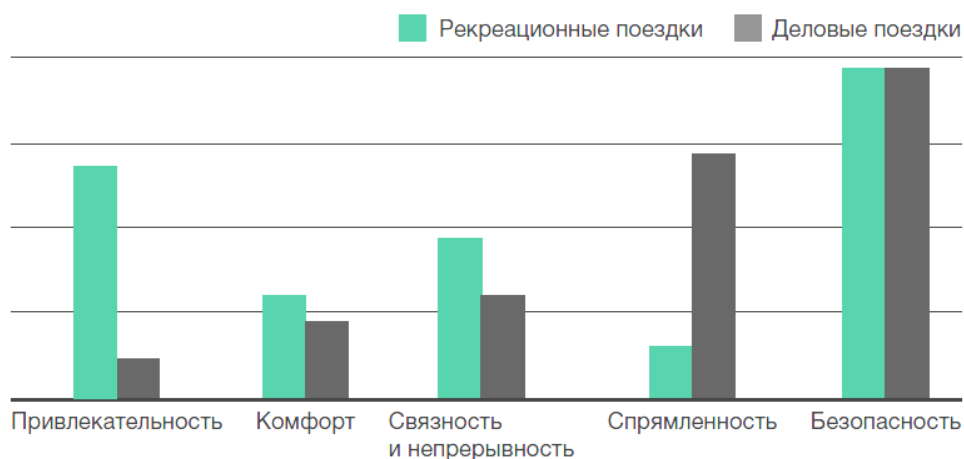


Рисунок 10 – Значимость (важность) принципов в зависимости от цели поездки

На практике эти требования могут противоречить друг другу, поэтому зачастую задача сводится к тому, чтобы найти оптимальный баланс. В таблице 24 приведены требования к велосипедным маршрутам по степени уменьшения важности в зависимости от цели поездки.

Таблица 24 – Требования к велосипедным маршрутам в зависимости от цели поездки

Степень важности	Деловые поездки	Рекреационные поездки
1	Безопасность	Безопасность
2	Спряmlенность	Привлекательность
3	Связность или непрерывность	Связность или непрерывность
4	Комфортность	Комфортность
5	Привлекательность	Спряmlенность

Безопасность

Обеспечение безопасности является первостепенной задачей при организации велотранспортной сети. Основной риск, особенно в общем потоке или в местах пересечения маршрутов движения велосипедистов с автомобилями, заключается в значительной разнице скорости и массы транспортных средств. Безопасность может быть обеспечена при реализации следующих основных задач, сокращающих количество опасных столкновений:

- обеспечение взаимной видимости «водитель – велосипедист»;
- снижение интенсивности транспортного потока;
- снижение средней скорости движения транспорта до 30 км/ч и ниже;
- отделение ВТИ от интенсивных транспортных и пешеходных потоков.

Спряmlенность

обеспечивает возможность сравнительно быстро добраться до пункта назначения. Количество объездов и, соответственно, время в пути должны быть сведены к минимуму. Высокий показатель спряmlенности повышает

конкурентоспособность велосипеда по отношению к автомобилю на коротких расстояниях (например, в школу, на работу или в магазин). На фактор спрямленности влияют те же характеристики маршрута, что и на время в пути:

- количество и протяженность объездов,
- количество остановок на перекрестках,
- светофорное регулирование,
- характер уклонов и т.д.

Связность или непрерывность

Возможность велосипедиста доехать до пункта назначения без помех и без пересадки на городской пассажирский транспорт. Термин «связность» означает, в том числе интеграцию с другими транспортными сетями, главным образом подразумевая организацию охраняемых велопарковок у станций метро, электричек, автовокзалов, у перехватывающих парковок автотранспорта и в крупных транспортно-пересадочных узлах (ТПУ).

Комфортность

Это требование означает, что поездка на велосипеде должна проходить спокойно, при минимальных физических нагрузках. Следует избегать ситуаций, требующих остановок, резкого торможения или разгона. Среди прочих факторов, влияющих на комфортность поездки, можно назвать следующие:

- ширина полосы для движения велосипедистов (велодорожка должна предусматривать более одной полосы для движения пользователей велотранспорта в каждом направлении);
- параметры зоны видимости;
- уровень шумового загрязнения;
- степень загрязнения воздуха;
- угол подъемов и их количество;
- степень освещения (освещенность);
- удаленность от потенциально опасных объектов.

Привлекательность

Транспортная инфраструктура должна привлекать к себе население

города, воздействуя на людей на уровне эмоционального восприятия. Несмотря на то, что фактор восприятия очень изменчив и индивидуален, ему при проектировании следует уделять особое внимание. Большое значение имеет оживленность улиц, степень озеленения, характер использования окружающей территории, количество пересечений с другими транспортными потоками, наличие подъемов и спусков и др. В настоящем альбоме предложена трехуровневая система качества велосипедного движения по техническим характеристикам ВТИ в зависимости от улично-дорожных условий, планируемой или существующей интенсивности движения велосипедного транспорта, инфраструктурных ограничений:

- **минимум** – габариты ВТИ, которые позволяют осуществлять велосипедное движение с минимально допустимым уровнем безопасности, комфорта и качества. Рекомендуется использовать минимальные значения только в стесненных условиях;

- **стандарт** – габариты, которые предлагают необходимый уровень обеспечения безопасности, качества и комфорта.

При проектировании ВТИ альбом рекомендует, прежде всего, рассматривать стандартные значения размеров ВТИ;

- **высокое качество** – габариты, которые предлагают более высокий уровень безопасности, качества и комфорта движения пользователей велотранспорта по сравнению со стандартными значениями ВТИ. Рекомендуются к использованию, если существующая или планируемая интенсивность движения велосипедистов превышает 150 вел./ч и условия улицы позволяют разместить ВТИ с приведенными габаритами.

Классификация пользователей

Классификация граждан по степени их заинтересованности в развитии ВТИ и использовании велосипедного транспорта, показывает реальное отношение жителей города к велосипедному транспорту и позволяет оценить его потенциальную долю в общем транспортном и пешеходном потоке. Также оно помогает оценить желания и потребности людей, которые используют или

могут использовать велотранспортную инфраструктуру, и определить направления ее дальнейшего развития. Следует понимать, что данные категории были получены по статистическим данным о количестве поездок на велосипеде, результатах анализа иностранного опыта и социологических данных. Классификация пользователей и уровень заинтересованности жителей сформированы на основании проведенных социологических исследований в Новомичуринском городском поселении. На рисунке 11 отражено среднестатистическое распределение жителей города. На начальном этапе становления ВТИ в городе Новомичуринске можно считать данное распределение базовым, определив следующие цели развития:

1. В краткосрочной перспективе необходимо удовлетворение потребностей заинтересованных пользователей.

2. Привлечение за счет заинтересованных пользователей групп лиц из потенциальных пользователей.

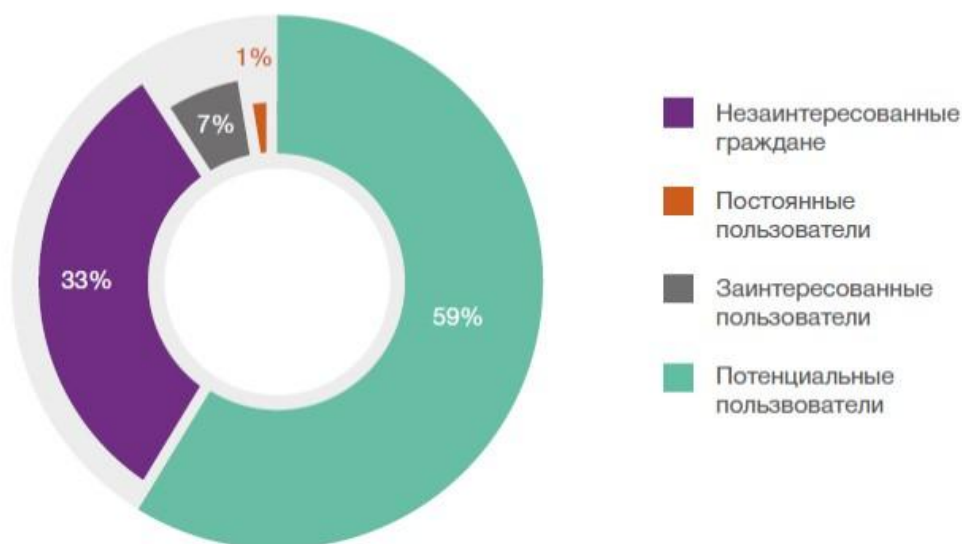


Рисунок 11 – Классификация населения в зависимости от степени их заинтересованности в развитии велотранспортной инфраструктуры и велосипедного транспорта

Под категориями пользователей в соответствии с первоначальным

исследованием понимаются следующие группы граждан:

— *Постоянные пользователи.*

Пользователи, которые используют велосипедный транспорт вне зависимости от состояния инфраструктуры. В первую очередь, это граждане, которые используют велосипед в силу профессиональной необходимости (например, курьеры), а также профессиональные велосипедисты, спортсмены.

— *Заинтересованные пользователи.*

Пользователи, которые могут осуществлять регулярные поездки на велосипедном транспорте при условии совершенствования ВТИ. Оценка численности этой группы выполнялась на основании количества ежедневных поездок по городу, а также на основании примерного количества людей, которые не могут использовать велосипедный транспорт по причине инфраструктурных ограничений или больших дистанций поездок.

— *Потенциальные пользователи.*

Граждане, которые хотят пользоваться велосипедным транспортом и ВТИ, но не делают этого по причине интенсивного движения автотранспорта вблизи велосипедных маршрутов. Эту группу составляют граждане, которые не используют велосипедный транспорт только по причине неуверенности в собственной безопасности.

— *Незаинтересованные граждане.*

Граждане, не заинтересованные в использовании ВТИ по причине слишком больших дистанций поездок, физической невозможности пользоваться велосипедным транспортом или по другим причинам.

Проектирование безопасных дорог и дорожек — задача, имеющая максимальный приоритет. Необходимо свести к минимуму число пострадавших в дорожных авариях и побудить ездить на велосипеде как можно больше людей — преимущественно за счет повышения субъективной безопасности: люди сядут на велосипед, если будут чувствовать себя более защищёнными. Значимым фактором при этом также является удобство. Если езда на велосипеде по дорогам станет безопаснее и удобнее, это сделает

велотранспорт более конкурентноспособным.

Для надёжного функционирования велоинфраструктуры важно своевременное и правильное её обслуживание. При разработке проекта, выборе и установке оборудования необходимо учитывать эксплуатационные требования.

Большинство дорожно-транспортных происшествий происходят на перекрёстках. Не зря жители считают перекрёстки опасными и сложными для проезда и перехода местами. Перекрёстки следует проектировать таким образом, чтобы свести к минимуму и явно обозначить конфликтные точки, и обеспечить снижение скорости до требуемого уровня. Необходимо обеспечить видимость велосипедистов на перекрёстках. Следует ужесточить контроль за соблюдением правил остановки и стоянки транспортных средств рядом с перекрёстками и не допускать парковки автомобилей на подъездах к перекрёстку. Между велодорожкой и автомобильными полосами на подъезде к перекрёстку не должно быть газона или других разделительных элементов — водители поворачивающих автомобилей, особенно автобусов и грузовиков, должны видеть движущихся по велодорожке велосипедистов. Велосипедисты, где это возможно, должны иметь собственное обособленное пространство для движения.

Пересечение велодорожки или велосипедной полосы с проезжей частью на перекрёстках необходимо выделить дорожным покрытием красного цвета. Такая разметка используется, чтобы повысить заметность велосипедистов и подсказать им направление движения на сложных перекрёстках.

Международные схемы разметки предусматривают Минимальный (четвертной), половинный и полный варианты разметки, используемые для обозначения велосипедных полос на перекрёстках. Минимальный вариант состоит из прерывистой линии и пиктограммы велосипеда. Такая разметка менее заметна, чем голубые полосы и является стандартной для всех лучей регулируемого перекрёстка, на которых не используются красные полосы. Разметка должна соответствовать требуемым радиусам кривых поворота

автотранспорта.

Выделение на велодорожке отдельных полос для поворота направо или налево может сделать проезд перекрёстка более удобным. При этом можно разрешить поворот велосипедистов направо одновременно с правоповоротным автотрафиком в конце зелёного сигнала. Выделение полосы для поворота направо имеет смысл, только если в этом направлении едет много велосипедистов, иначе пропускная способность велодорожки заметно снизится.

Чтобы ramпы на въездах на велодорожку на Т-образных перекрёстках были хорошо видны, их отмечают белой термопластиковой разметкой. Угол въезда на бордюрных пандусах и ramпах должен быть не очень крутым. На сквозной дороге можно устроить один длинный пандус напротив осевой линии примыкающей дороги, в этом случае он будет общим для велосипедистов, въезжающих и съезжающих с велодорожки, проходящей вдоль сквозной дороги. Расположение велосипедной полосы не должно конфликтовать с требуемыми радиусами кривых поворота автотранспорта.

На примыканиях боковых улиц и на выездах с прилегающей территории тротуар может либо прерываться, переходя в пешеходный переход через проезжую часть, либо продолжаться через дорогу. Велосипедная дорожка в обоих случаях продолжается сбоку от перехода или от тротуара, не прерываясь.

Центральный разделительный островок на пересечении велодорожки и автомобильной дороги, особенно на нерегулируемом перекрёстке, значительно повышает безопасность велосипедистов и пешеходов, их защищённость и удобство движения. Это особенно важно на дорогах с большой интенсивностью и высокой скоростью автотрафика. Если разметкой и знаками не предписано иное, велосипедисты на таких пересечениях должны уступать дорогу автотранспорту.

Расчёты и планирование велополос выполняют на основании текущей интенсивности движения и ожидаемом 50% увеличении трафика в будущем, в соответствии с целями, установленными ПКРТИ.

На улицах с совмещенным движением велосипедистов, где нет

велосипедной дорожки, ширина полосы движения должна быть увеличена на 1 м.

В том, что касается светофорного регулирования, ширины полос для движения автобусов и автомобилей, ширины тротуаров и т. п. необходимо обращаться к дорожным стандартам. Все требования стандартов, не обозначенные явно как обязательные нормы, являются минимальными рекомендованными значениями.

На велосипедных полосах велосипедисты чувствуют себя защищёнными меньше, чем на велосипедных дорожках, но больше, чем при движении в общем потоке с автотранспортом. Успешным решением оказались велосипедные полосы с расположенной слева от них парковочной полосой для автомобилей.

Часто велосипедные полосы делают такой же ширины, как велосипедная дорожка. Это позволяет впоследствии легко преобразовать их в велодорожки.

Допускается создавать более узкие велосипедные полосы, если они улучшат условия велосипедного движения. Поскольку создание велосипедных полос существенно дешевле, чем велодорожек, необходимым условием для появления велополосы является то, что это не должно требовать значительных перемещений бордюра или изменения дренажной системы. Велосипедная полоса должна иметь ширину не меньше 1,5 м. Если велополоса проходит рядом с парковочной полосой, то для обеспечения уборки снега её ширина должна составлять около 2,2 м.

Усиленные велосипедные полосы — это велополосы, которые на отдельных участках становятся велодорожками либо улучшены каким-либо другим образом. Идея заключается в том, что отдельные отрезки велосипедных полос можно улучшить за счёт более дешёвых мер, нежели строительство непрерывной велодорожки. Велосипедная полоса может быть преобразована в велодорожку в начале и в конце перегонов, или на автобусных остановках, так как в соответствии с дорожными правилами посадка и высадка пассажиров на остановке не может производиться с велосипедной полосы, а с велодорожки

может.

Везде, где возможно, следует устраивать отдельные посадочные площадки на автобусных остановках, чтобы пассажирам было проще переходить велодорожку, а велосипедистам не приходилось из-за них останавливаться. Минимальная ширина площадки — 1,5 м, предпочтительная — 2 м. Переходы через велодорожки у автобусных остановок не выделяют разметкой. При дефиците пространства и не очень высокой интенсивности дорожного движения допустима организация остановок у внешнего бордюра велодорожки, даже если остановившийся автобус при этом блокирует движение автотранспорта.

Необходимо чтобы велосипедисты имели достаточно места для движения, даже если на дороге нет ни велодорожки, ни велосипедной полосы. При отсутствии велодорожки необходимо предусматривать достаточно места, чтобы велосипедисты могли безопасно двигаться в общем потоке.

Радиус кривых на велодорожке не должен быть слишком мал, чтобы повороты не затрудняли движение. Велосипедные дорожки следует проектировать без резких поворотов, под расчётную скорость движения 30 км/ч.

Кривизна поворотов не должна препятствовать движению уборочной техники. Поперечный уклон (обычно 25‰) должен быть направлен в сторону тротуара, если велодорожку организуют на существующих улицах. При строительстве новых дорог велодорожка должна иметь уклон в направлении проезжей части, что позволяет избежать установки дренажных решёток на велодорожке.

Меньший радиус поворота позволяет велосипедной дорожке начинаться и заканчиваться ближе к перекрёстку, чем на перекрёстках с большим радиусом поворота.

Зелёные веломаршруты состоят из дорожек в парках, второстепенных дорог, мостов и т. п. Они предоставляют привлекательную альтернативу велодорожкам, идущим вдоль главных дорог. Назначение этих маршрутов

двойное — рекреационное и транспортное.

На таких маршрутах всегда есть тротуар для пешеходов. Велодорожка для двухстороннего движения на зелёном веломаршруте может иметь ширину 3,5 м, а тротуар — 2 м. Ширина дорожки может быть уменьшена на удалённых от центра города участках маршрута.

Мосты часто являются частью велосипедных супермагистралей и зелёных веломаршрутов. Ширина моста рассчитывается исходя из ожидаемой интенсивности движения.

Также необходимо добавить дополнительную ширину на отступ от ограждений. Следует учитывать, что максимально допустимые для велосипедистов уклоны меньше, чем для пешеходов и автотранспорта. При планировании необходимо решить, нужно ли выделить пешеходам отдельное пространство или они будут передвигаться совместно с велосипедистами.

На улицах с односторонним движением необходимо предоставить велосипедистам возможность проехать по такой улице навстречу общему потоку, что повышает связность велодорожной сети и избавляет велосипедистов от необходимости объездов.

Там, где интенсивность движения невелика и машины едут достаточно медленно, велосипедисты могут отлично ехать в общем потоке. Для обеспечения низкой скорости движения может потребоваться использовать элементы принудительного снижения скорости.

Лежачие полицейские в зонах успокоенного движения не должны тянуться непрерывно от одного края дороги до другого. У велосипедистов должна быть возможность объехать их с краю или через разрывы. В случае сужения дороги или использования вертикальных элементов успокоения трафика, приподнятых над уровнем дороги, проектировщикам следует позаботиться о минимизации неудобств для велосипедистов, а также учесть в проекте необходимость уборки улиц.

Вывод

Улично-дорожная сеть Новомичуринского городского поселения оборудована тротуарами и пешеходными дорожками не в полном объеме. Для обеспечения комфортного перемещения пешеходов и обеспечения безопасности дорожного движения требуется обустроить улично-дорожную сеть Новомичуринского городского поселения тротуарами, пешеходными и велосипедными дорожками.

1.9 Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств

Грузовой транспорт является основным видом транспорта для перемещения грузов от места производства к месту потребления.

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 – Рязск). 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.

Основные маршруты движения грузового транспорта проходят по центральным улицам, таким образом создаются условия для увеличения уровня загрязнения воздуха, увеличения нагрузки на дорожно-транспортную сеть

городского поселения и уровня аварийности.

Грузовые перевозки осуществляются специализированным автотранспортом. В основном перевозятся строительные материалы, продукты питания грунт и мусор.

Все улицы и дороги убираются механизированным способом (см. таблица 25). Для уборки города в летнее время используются поливомоечные, вакуумные, подметально-уборочные машины, в зимнее время дороги очищаются автогрейдерными машинами, посыпаются пескосмесью. Работа транспортных средств дорожных служб в целом оценивается как удовлетворительная.

Таблица 25 – Список улиц и тротуаров города, механизированная уборка которых возложена на МП «Новомичуринское ЖКХ» на летний и зимний периоды 2017 года

п/п	Наименование улиц и тротуаров	Площадь улиц и тротуаров кв.м	Длина улиц и тротуаров, п/м
1.	пр. Энергетиков	21762,8	1500
2.	ул. Строителей	12600	1800
3.	ул. Комсомольская	5584,9	600
4.	Ул. Волкова	5402,4	500
5.	пр. Смирягина	8640	1200
6.	ул. Промышленная	9760	1220
7.	выездная дорога м-н «Д»	9505,6	914
8.	дорога от 25 «Д» до выездной дороги м-на «Д»	3960	550
9.	дорога от пр. Энергетиков вдоль шк. №3 , АЗС до ул. Промышленная	5814	900
10.	автодорога на понтонный мост (от ул. Строителей)	2000	400
11.	Тротуар – вдоль ул. Строителей (по двум сторонам)	8580	2860
12.	Тротуар- вдоль пр. Энергетиков (по двум сторонам)	8760	2920
13.	Тротуар – вдоль пр. Смирягина (по двум сторонам)	4320	1440
14.	Тротуар – вдоль ул. Комсомольской	1680	560
15.	Тротуар – вдоль ул. Волкова (по двум сторонам)	2520	840
16.	Тротуар – м-н «Д» (от ж/д 1 «Д» до ж/д 26 «Д»)	1300	520
17.	Тротуар – м-н «Д» (от ж/д 26 «Д» до шк. №3)	1300	520

18.	Тротуар – (от шк.№3 до пр. Энергетиков)	1050	420
19.	Тротуар (от ж/д 25 Д до общ. 53 «Д»)	1250	500
20.	Тротуар (от круга - въезд до поворота на АЗС)	1350	540
	Итого:	117195,2	18504

1.10 Анализ уровня безопасности дорожного движения

Проблема аварийности на автомобильных дорогах приобрела особую остроту в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения и крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения.

Увеличение парка транспортных средств при снижении объемов строительства, реконструкции и ремонта автомобильных дорог, недостаточном финансировании по содержанию автомобильных дорог привели к ухудшению условий движения.

Обеспечение безопасности дорожного движения на улицах населенных пунктов и автомобильных дорогах поселения, предупреждение дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и снижение тяжести их последствий является на сегодня одной из актуальных задач.

Согласно статистике аварийности в Новомичуринском городском поселении по состоянию на 2015 год произошло 88 ДТП, из которых 42 из-за недостатков транспортно-эксплуатационного состояния УДС. Количество пострадавших в ДТП составляет 31 человек, 2 погибших.

В перспективе из-за неудовлетворительного состояния автомобильных дорог, увеличения количества личного автотранспорта у жителей и несовершенства технических средств организации дорожного движения возможно ухудшение ситуации.

Основными причинами совершения ДТП с тяжкими последствиями по данным Государственной инспекции безопасности дорожного движения Рязанской области являются: несоответствие скорости движения конкретным

дорожным условиям, управление автомобилем в состоянии алкогольного опьянения, нарушение скоростного режима, нарушение правил обгона и нарушение правил дорожного движения пешеходами.

Одним из важных технических средств организации дорожного движения являются дорожные знаки, информационные указатели, предназначенные для информирования об условиях и режимах движения водителей и пешеходов. Качественное изготовление дорожных знаков, правильная их расстановка в необходимом объеме и информативность оказывают значительное влияние на снижение количества дорожно-транспортных происшествий и в целом повышают комфортабельность движения.

В рамках реализации муниципальной программы в Новомичуринском городском поселении на аварийно-опасных участках необходимо установить дорожные знаки.

В связи с рисками ухудшения обстановки с аварийностью и наличием проблемы обеспечения безопасности дорожного движения требуются выработка и реализация долгосрочной стратегии, координация усилий всех заинтересованных служб, населения и органов местного самоуправления.

С целью снижения остроты создавшейся проблемы применение программно-целевого метода позволит добиться:

- координации деятельности органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- реализации комплекса мероприятий, в том числе профилактического характера, по снижению числа дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими, обусловленных дорожными условиями, а также снижению числа погибших в результате ДТП.

Для эффективного решения проблем с дорожно-транспортной аварийностью и обеспечения снижения ее показателей необходимы продолжение системной реализации мероприятий по повышению

безопасности дорожного движения и их обеспеченность финансовыми ресурсами.

С учетом изложенного, можно сделать вывод об актуальности и обоснованной необходимости продолжения работы в области обеспечения безопасности дорожного движения в рамках муниципальной программы.

Реализация муниципальной программы позволит:

- установить необходимые виды и объемы дорожных работ,
- обеспечить безопасность дорожного движения;
- сформировать расходные обязательства по задачам, сконцентрировав финансовые ресурсы на реализации приоритетных задач.

1.11 Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения

Автомобильный транспорт и инфраструктура автотранспортного комплекса относится к главным источникам загрязнения окружающей среды.

Основной причиной высокого загрязнения воздушного бассейна выбросами автотранспорта является увеличение количества автотранспорта, его изношенность и некачественное топливо.

Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания содержат вредные вещества и соединения, в том числе канцерогенные. Нефтепродукты, продукты износа шин, тормозных накладок, хлориды, используемые в качестве антиобледенителей дорожных покрытий, загрязняют придорожные полосы и водные объекты.

Главный компонент выхлопов двигателей внутреннего сгорания (кроме шума) – окись углерода (угарный газ) – опасен для человека, животных, вызывает отравление различной степени в зависимости от концентрации. При взаимодействии выбросов автомобилей и смесей загрязняющих веществ в воздухе могут образоваться новые вещества, более агрессивные. На

прилегающих территориях к автомобильным дорогам вода, почва и растительность является носителями ряда канцерогенных веществ. Недопустимо выращивание здесь овощей, фруктов и скармливание травы животным.

Одним из направлений в работе по снижению негативного влияния автотранспорта на загрязнение окружающей среды является дальнейшее расширение использования альтернативного топлива – сжатого и сжиженного газа, благоустройство дорог, контроль работы двигателей.

Автотранспорт является основным источником загрязнения атмосферного воздуха района и области в целом. Основными загрязняющими веществами являются формальдегид и оксид углерода.

Из общего количества проб, не соответствующих гигиеническим нормативам более 50 % составляют пробы, отобранные на автомагистралях.

Причиной увеличения доли загрязнения от передвижных источников является увеличение единиц автотранспорта, большое количество эксплуатируемых автомобилей не соответствует установленным экологическим нормативам, а также низкое качество топлива. Стационарные посты наблюдения на автомагистралях района отсутствуют.

1.12 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры Новомичуринского городского поселения Пронского муниципального района Рязанской области

С учетом того, что территория Новомичуринского городского поселения по состоянию на 01.01.2017 года является привлекательной для инвесторов (высокий уровень коммунальной, социальной и логистической инфраструктуры, формирование высокотехнологичных инвестиционных площадок и др.) перспективы развития транспортной инфраструктуры связаны только с возможным дальнейшим развитием инвестиционной

привлекательности. С учетом сложившихся тенденций развития и позитивных факторов, способствующих привлечению производств в Новомичуринское г.п. на период до 2032 года и их размещения в черте г.п., а также на прилегающей территории ожидается развитие транспортной инфраструктуры.

1.13 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Новомичуринского городского поселения Пронского муниципального района Рязанской области

Функционирование и развитие транспортной инфраструктуры Новомичуринского городского поселения осуществляется в соответствии с:

- Градостроительным кодексом Российской Федерации;
- Градостроительным кодексом Рязанской области;
- Федеральным законом от 08.11.2007г. №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
- Федеральным законом от 10.12.1995г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
- Постановлением Правительства РФ от 23.10.1993г. № 1090 «О правилах дорожного движения»;
- Схемой территориального планирования Рязанской области, утвержденной постановлением Правительства Рязанской области от 28.10.2009 № 301;
- государственной программой Рязанской области «Дорожное хозяйство и транспорт», утвержденной постановлением Правительства Рязанской области от 30.10.2013 № 358;
- Схемой территориального планирования Пронского муниципального района Рязанской области, утвержденной решением Совета депутатов Пронского муниципального района Рязанской области МК № 38/2009 от 04.12.2009;

- Генеральным планом Новомичуринского городского поселения Пронского муниципального района Рязанской области.

Нормативно-правовая база, необходимая для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Новомичуринского городского поселения Пронского муниципального района Рязанской области, сформирована.

1.14 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

«Дорожное хозяйство муниципального образования – Новомичуринское городское поселение Пронского муниципального района Рязанской области на 2017 – 2019 годы».

Основными целями Программы являются:

- развитие автомобильных дорог общего пользования местного значения;
- улучшение транспортно-эксплуатационного состояния дорог и тротуаров общего пользования местного значения на территории города Новомичуринск, повышение безопасности движения.

Для достижения указанных целей необходимо решение следующих задач:

- обеспечение сохранности сети автомобильных дорог общего пользования местного значения, приоритетное выполнение на них работ по содержанию и ремонту в целях доведения их транспортно-эксплуатационного состояния до нормативных требований;
- повышение технического уровня существующих автомобильных дорог общего пользования местного значения, увеличение их пропускной способности, содержание и строительство сети автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с требуемыми по нормативам межремонтными сроками;

Источниками финансирования Программы являются: муниципальный дорожный фонд администрации Новомичуринского городского поселения Пронского муниципального района. Общий объем финансирования Программы

составляет 21468,604 тыс. руб., в том числе по годам:

- 2017 г. – 9 573,322 тыс. руб.;
- 2018 г. – 5 947,641 тыс. руб.;
- 2019 г. – 5 947,641 тыс. руб.

Объем финансирования муниципальной программы носит прогнозный характер и ежегодно уточняется при принятии бюджета муниципального образования Новомичуринского городского поселения Пронского муниципального района Рязанской области на очередной финансовый год.

Важнейшие целевые показатели и индикаторы программы:

- приведение в нормативное состояние автомобильные дороги местного значения и инженерные сооружения на них, %;
- выполненный ямочный ремонт покрытия %;
- общая протяженность дорог, обеспеченных зимним содержанием (км).

2. Разработка прогноза транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории муниципального образования

2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития Новомичуринского городского поселения Пронского района Рязанской области

Современные тенденции жилищного строительства таковы, что основной объем жилищного фонда вводится за счет собственных средств населения (семьи с доходами выше среднего), государственное финансирование осуществляется в основном в рамках целевых программ и при этом за последние 3 года постепенно сокращается.

При анализе показателей текущего уровня социально-экономического и градостроительного развития городского поселения, отмечается следующее:

- транспортная доступность поселения удовлетворяет потребностям его жителей;

- объекты производства располагаются вблизи места концентрации проживания населения, что облегчает основной вид корреспонденций – трудовой.

Развитие жилищного строительства в Новомичуринском городском поселении предусматривается за счет территориальных резервов. На расчет период запланировано строительство нового микрорайона на резервных землях.

По состоянию на начало 2017 года на территории Новомичуринского городского поселения проживает 16850 человек.

Неблагоприятной остается возрастная структура населения поселения, ее можно отнести к регрессивному типу. Процесс старения населения

сопровождается ростом среднего возраста населения и изменения возрастной структуры населения – снижением доли детей и ростом доли старших возрастов.

По причине высокого уровня урбанизации по стране, на большей части территории Рязанской области на протяжении нескольких лет сохраняется естественная убыль населения (таблица 26). Прогнозируя численность населения на 2031 год, используя методы экстраполяции, при условии сохранения тенденций демографического кризиса, ожидается снижение численности населения до 14,55 тыс. человек.

Таблица 26 – Прогноз численности населения на расчетный период

	2017		2018		2019		Прогноз на 2031 год, чел.	
	1	2	1	2	1	2	1	2
Численность, чел	16,71	16,72	16,57	16,59	16,42	16,45	14,55	14,58
% к пред. году	99,15	99,20	99,13	99,18	99,11	99,18	-	

Данная тенденция на расчётный период будет сохраняться, но вместе с отрицательной динамикой изменения численности населения в данном городском поселении наблюдаются всплески внешней миграции населения, развитие жилищного фонда поселения, а также увеличение продолжительности жизни населения, что снизит влияние урбанизации и позволит замедлить снижение количества населения в городском поселении. В 2009 году продолжительность жизни в Рязанской области составила 67,7 лет, а в 2016 году ожидаемая продолжительность жизни в регионе составляет 70,8 лет.

На протяжении последних пяти лет в районе отмечается снижение миграционного прироста.

Широкое распространение имеет отходничество и самозанятость, имеющее большое значение в сравнении с официально занятыми в экономике Новомичуринска.

Потенциал всех сфер занятости населения для поглощения высвобождающихся кадров практически исчерпан, что ведет к росту

безработицы, а, следовательно, либо оттоку населения на заработки за пределы района, либо самозанятости, либо к маргинализации.

Изменение демографической ситуации зависит от общей политики государства в данной области. Процессы кардинальных положительных сдвигов в демографической ситуации достаточно длительные, в связи с этим за основу при планировании социально-экономического развития поселения принимается стабилизационный сценарий.

Объекты экономической системы муниципального образования сосредоточены в населенных пунктах с преобладающим количеством населения. Но данные населённые пункты всё равно обладают меньшим потенциалом экономического развития из-за низкого уровня заселённости, как следствие, в них складываются худшие условия для трудовой деятельности и реализации потребностей, в том числе, в получении социальных услуг.

2.2. Прогноз транспортного спроса Новомичурино городского поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющимся на территории городского поселения

Отрицательная демографическая ситуация в городском поселении позволяет сделать вывод, что значительного изменения транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения на территории Новомичурино городского поселения не произойдет в расчетном периоде.

Основным видом транспорта на территории городского поселения является автомобильный, иные виды составляют незначительную часть. В связи с невысоким транспортным спросом существующая инфраструктура автомобильного транспорта справляется с решаемыми задачами.

Проведенный социологический опрос выявил повышенный спрос у молодого поколения на велосипед, а так же острую необходимость в реконструкции существующих пешеходных дорожек и тротуаров. Получасовая

шаговая доступность объектов притяжения располагает людей к пешему перемещению, так же отсутствие постоянного движения маршрутного транспорта. В связи с растущим спросом и увеличением моды на велосипедный транспорт необходимо планировать обустройство городского поселения пешеходными и велодорожками в соответствии с современными нормами безопасности дорожного движения и тенденциями развития и строительство объектов притяжения. В этом плане Новомичуринск имеет большой потенциал в привлечении туристов к своим спортивным и водным объектам.

Осуществление перевозок по межмуниципальным маршрутам осуществляется одним перевозчиком – ООО «Пригородные пассажирские перевозки», все транспортные средства оснащены спутниковой системой ГЛОНАСС. Администрация района проводит мониторинг и анализ качества транспортного обслуживания населения. Список маршрутов представлен в таблице 27. Как видно из таблицы объёмов перевозки пассажиров крайне низкий. Коэффициент наполняемость подвижного состава менее 0,5, что свидетельствует об отсутствии рентабельности пассажирских перевозок. Кардинально поменять ситуацию возможно увеличив туристическую привлекательность городского поселения за счет, имеющихся культурных ресурсов. Например, использование водных ресурсов может быть направлено на привлечение людей к современным видом водного спорта, а так же к проведению досуга на прилегающей территории. Организация соревновательных мероприятий на спортивных площадках, может повысить приток молодого поколения из соседних населенных пунктов.

В связи с негативным инвестиционным климатом, отсутствие планов по созданию предприятий на территории городского поселения интенсивность грузового транспорта незначительная и на расчетный срок сильно не изменится. Основной объем грузовых перевозок осуществляется для перевозки строительных материалов для частного строительства и зольных отходов.

С точки зрения развития дорожной сети существует необходимость в строительстве пешеходного моста через реку Галина. Данное мероприятие

поможет увеличить удобство перемещения жителей деревни Набоково до культурно-бытовых объектов, расположенных в Новомичуринске. Согласно современным тенденциям стремления людей к проведению досуга в местах близких к природе высока вероятность увеличения численности населения деревни Набоково, и увеличение необходимости строительства моста.

Таблица 27 - Список муниципальных автобусных маршрутов, обслуживающих жителей Новомичуринского городского поселения

№ п/п	№ марш.	Наименование маршрута	Протяженность марш., км	Дни работы	Марка ТС	Среднесуточное кол-во пассажиров
1.	126	Новомичуринск-Пронск	19,7	кроме воскрес.	ПАЗ 3205	7 человек
				ежедневно пн., вт., ср., чт., пт.		
				ежедневно кр. воскр.	Газель	
				субб., воскр.		
				воскр.		
				пн., вт., ср., пт.		
				пн., вт., ср., чт., пт.		
				пн., вт., ср., пт.		
2.	132	Пронск -Новомичуринск (больница)	21,7	ежед.	ПАЗ 3205	17 человек
3.	138	Новомичуринск - с/х 60лет СССР	11,6	ежедневно	ПАЗ 3205	6 человек
				кр. вс.		
				воскр.		
4.	181	Новомичуринск - Синь	25,8	чт.	Газель	2 человека
5.	187	Новомичуринск -Октябрьское	29,6	ежедневно	Газель	1 человек
6.	189	Новомичуринск -Восточный	50,2	ежедневно	ПАЗ 3205	5 человек
7.	289	Новомичуринск-Маклаково	3,7	ежедневно	ПАЗ 3205	6 человек

2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Стабильная ситуация с транспортным спросом населения не предполагает значительных изменений транспортной инфраструктуры. Однако, в общей концепции развития транспортной инфраструктуры страны в целом, прослеживается необходимость во внедрении и развитии альтернативных видов транспорта, таких как велосипед. Популяризация велотранспорта обусловлена удобством и скоростью передвижения в условиях повышения урбанизации городов, для различных слоев населения.

Согласно СТП Новомичуринска на территории городского поселения не запланированы мероприятия по развитию железнодорожного, воздушного видов транспорта. Однако введение водного транспорта в качестве туристического могло бы принести в экономику Новомичуринска дополнительные инвестиции.

Автомобильный транспорт – важнейшая составная часть инфраструктуры Новомичуринского городского поселения, удовлетворяющая потребностям всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающая различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения. С точки зрения обеспеченности парковочным пространством для автомобильного транспорта имеется хороший потенциал.

Количество пассажирского транспорта увеличивать не планируется в связи с отсутствием роста численности населения и отсутствием увеличения транспортного спроса.

Объекты придорожного сервиса на территории городского поселения имеются в достаточном количестве, для обслуживания имеющегося количества транспортных средств.

Требования к обеспеченности легкового автотранспорта автозаправочными станциями (АЗС), станциями технического обслуживания (СТО) и местами

постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей обозначены в СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01 - 89», так:

- согласно п. 11.27, потребность в АЗС составляет - одна топливораздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей;

- согласно п. 11.26, потребность в СТО составляет: один пост на 200 легковых автомобилей;

- согласно п. 11.19, общая обеспеченность закрытыми и открытыми автостоянками для постоянного хранения автомобилей должна составлять 90 % расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей.

Исходя из общего количества легковых автомобилей, тенденций автомобилизации в Рязанской области в целом, нормативных требований и наличия объектов дорожного сервиса, в случае ухудшения демографической ситуации в городском поселении необходимость в строительстве дополнительных объектов отсутствует.

2.4. Прогноз развития дорожной сети Новомичуринского городского поселения

На прогнозный период генеральным планом Новомичуринского городского поселения предусмотрены мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог местного и регионального значения.

Улица Юбилейная является главным проективным направлением. Служит продолжением проспекта Энергетиков. На перспективе может быть продлена до р. Галина с последующим строительством моста через р. Галина.

В широтном направлении общегородское значение имеет улица Рязанская, которая соединяет микрорайон «Е» с улицей Строителей, далее через улицу Новоселов и через улицу Юбилейную выходит на проспект Энергетиков, через улицу Мичурина соединяется с улицей Комсомольской, и через улицу Южная соединяется с микрорайоном Г, который будет строиться с выходом на дорогу

микрорайона Д.

В расчетный период планируется в 2017 году провести ремонт автодороги по улице Мичурина, в 2018 году провести ремонт автодорог по улице Комсомольская, выездной дороги микрорайона «Д», автомобильной дороги к водозаборным сооружениям, в 2019 году провести ремонт автодорог по улицам Энергетиков, Волкова, Смирягина по обеим сторонам движения, в 2020-2025 году провести строительство автодорог по улицам Молодежная, Вишневая, Садовая.

В целом с учетом сложившейся демографической ситуации и текущего состояния транспортного спроса и транспортной инфраструктуры, в существенном изменении дорожной сети Новомичуринского городского поселения нет необходимости. Основным направлением является реконструкция и оптимизация существующей дорожной сети с учетом сложившихся тенденций и современных потребностей.

Реализация муниципальной программы «Дорожное хозяйство Новомичуринского городского поселения Пронского муниципального района Рязанской области на 2017 – 2019 годы» позволит сохранить существующую сеть автомобильных дорог за счет качественного содержания, осуществления контроля за перевозкой грузов, инструментальной диагностике технического состояния автомобильных дорог и искусственных сооружений на них, повысить качественные характеристики дорожных покрытий и безопасность дорожного движения за счет проведения целевых мероприятий по ремонту, капитальному ремонту, реконструкции автомобильных дорог, применения новых технологий и материалов, разработки и обновлению проектов организации дорожного движения.

В результате реализации Программы планируется достигнуть следующих показателей:

- выявление и постановка на учет всех дорог общего пользования местного значения в черте населенных пунктов;
- паспортизация дорог;

- строительство и ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения;

- обеспечение круглогодичного содержания сети автомобильных дорог общего пользования местного значения в соответствии с нормативными требованиями к транспортно-эксплуатационному состоянию и условиями безопасности движения.

Существующими рисками для достижения прогнозируемых результатов могут послужить:

- ухудшения социально-экономической ситуации в стране, что выразится в снижении темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, возникновении бюджетного дефицита, сокращения объемов финансирования дорожной отрасли;

- риск превышения фактического уровня инфляции по сравнению с прогнозируемым, ускоренный рост цен на строительные материалы, машины, специализированное оборудование, что может привести к увеличению стоимости дорожных работ, снижению объемов строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения;

- риск задержки завершения перехода на финансирование работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения в соответствии с нормативами денежных затрат, что не позволит в период реализации Программы существенно сократить накопленное в предыдущий период отставание в выполнении ремонтных работ на сети автомобильных дорог общего пользования и достичь запланированных в Программе величин показателей.

2.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

В настоящее время количество автомобилей в Новомичуринском ГП

насчитывает 4713 единицы транспортных средств.

По прогнозу на долгосрочный период до 2032 года обеспеченность жителей городского поселения индивидуальными легковыми автомобилями составит:

- в 2017 году – 280 автомобилей на 1000 жителей;
- в 2021 году – 450 автомобилей на 1000 жителей;
- в 2031 году – 500 автомобилей на 1000 жителей.

Определение параметров дорожного движения является неотъемлемой частью при определении мероприятий по снижению аварийности на дороге, а также для совершенствования регулирования дорожного движения на перекрестке. К основным параметрам дорожного движения относят: интенсивность движения, интенсивность прибытия на зеленый сигнал, динамический коэффициент приведения состава транспортного потока, поток насыщения, установившийся интервал убытия очереди автомобилей, коэффициент загрузки полосы движением, доля зеленого сигнала в цикле, коэффициент приращения очереди, средняя длина очереди в автомобилях и метрах, удельное число остановок автомобиля, коэффициент безостановочной проходимости.

Оценивая распределение видов транспорта (рисунок 12) в общей численности можно заметить, что ожидаемо большую часть, а именно 79% составляет легковой автотранспорт, представленный частными ТС и таксомоторными ТС. Грузовой транспорт представлен 17% от общей численности. Основная часть грузового транспорта принадлежит ведомствам.

Распределение транспорта в общем количестве транспортных средств

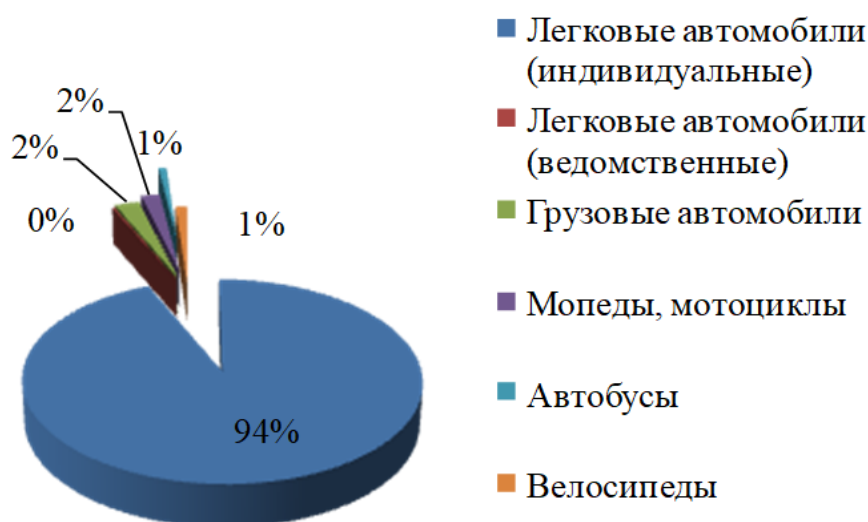


Рисунок 12 - Распределение транспорта в общем количестве транспортных средств

В городском поселении на расчетный срок изменений параметров дорожного движения не прогнозируется.

В связи наличием в прогнозных периодах мероприятий по строительству автомобильных дорог местного значения, плотность дорожной сети может измениться. Однако, отрицательные демографические показатели могут нивелировать

2.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

В Новомичуринском городском поселении в 2017 году зарегистрировано 46 дорожно-транспортных происшествий, в результате которых погибло 2 человек и получили травмы 32 человек.

В перспективе возможно ухудшение ситуации из-за следующих причин:

- постоянно возрастающая мобильность населения;
- массовое пренебрежение требованиями безопасности дорожного движения со стороны участников движения;
- неудовлетворительное состояние автомобильных дорог;

- недостаточный технический уровень дорожного хозяйства;
- несовершенство технических средств организации дорожного движения.

Чтобы не допустить негативного развития ситуации, необходимо:

- создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети населенных пунктов Новомичурино городского поселения;

- повышение правового сознания и предупреждения опасного поведения среди населения, в том числе среди несовершеннолетних;

- повышение уровня организации дорожного движения за счет разработки комплексных схем и проектов организации дорожного движения и реализации предусматриваемых ими мероприятий.

Если в расчетный срок данные мероприятия осуществляются, то прогноз показателей безопасности дорожного движения благоприятный.

2.7. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения

Задачами транспортной инфраструктуры в области снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду являются:

- сокращение вредного воздействия транспорта на здоровье человека за счет снижения объемов воздействий, выбросов и сбросов, количества отходов на всех видах транспорта;

- мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива.

Для снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду и возникающих ущербов необходимо:

- уменьшить вредное воздействие транспорта на воздушную и водную среду и на здоровье человека за счет применения экологически безопасных видов транспортных средств;

- стимулировать использование транспортных средств, работающих на

альтернативных источниках (ненефтяного происхождения) топливно-энергетических ресурсов.

Для снижения негативного воздействия транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду в условиях увеличения количества автотранспортных средств и повышения интенсивности движения на автомобильных дорогах предусматривается реализация следующих мероприятий:

- разработка и внедрение новых способов содержания, особенно в зимний период, автомобильных дорог общего пользования, позволяющих уменьшить отрицательное влияние противогололедных материалов;

- обустройство автомобильных дорог средствами защиты окружающей среды от вредных воздействий, включая применение искусственных и растительных барьеров вдоль автомагистралей для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий.

Сведения о планируемых значениях показателей Программы представлены в разделе 6.

В целом прогнозируется снижение негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения прежде всего за счет перехода к использованию более экологически-чистых транспортных средств и материалов обустройства транспортной инфраструктуры.

3. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта

3.1. Определение целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры

Важное значение для оценки эффективности внедряемых мероприятий имеют целевые показатели, которые должны отвечать на вопрос, в какой степени достигнуты положительные результаты в обеспечении безопасности движения, скорости автомобильных перевозок и их экономичности после внедрения всех мероприятий в рамках проекта ПКРТИ.

Разрабатываемая система показателей должна содействовать развитию транспортных систем муниципальных образований в соответствии с наиболее прогрессивными мировыми тенденциями.

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог. Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования. В условиях, когда объем инвестиций в дорожной комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной инфраструктуры на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. Поэтому в Программе выбирается вариант качественного содержания и

капитального ремонта дорог, в соответствии с которым используются следующие целевые индикаторы и показатели:

- протяженность дорог общего пользования местного значения, км;
- доля протяженности дорожной сети городского поселения, соответствующей нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию дорожного покрытия, %;
- уровень транспортной доступности, %;
- уровень транспортной дискриминации велотранспорта, %;
- удельный потерянный фонд свободного времени, ч/чел;
- протяженность дорог с нормативным уровнем освещенности, км;
- уровень пешеходного и велосипедного движения;
- протяженность велодорожек и велополос, км;
- протяженность пешеходных дорожек, км;
- протяженность рекреационных участков (зон).

3.2. Проведение укрупненной оценки принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры и выбор предлагаемого к реализации варианта

Проектирование принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры Новомичуринского городского поселения учитывает прогноз численности населения, прогнозы социально-экономического и градостроительного развития, деловую активность на территории поселения.

С точки зрения прогнозируемого изменения численности населения стоит отметить, что на ближайший период прослеживается период стагнация, однако, на долгосрочный период прогноз может быть позитивным.

Согласно прогноза социально-экономического развития тенденции, деловую активность на территории поселения.

При разработке сценариев развития транспортного комплекса помимо основных показателей социально-экономического развития учитывались

макроэкономические тенденции. Таким образом, были разработаны 2 варианта – вариант 1 (базовый) и вариант 2 (умеренно-оптимистичный), предлагаемые к реализации с учетом всех перспектив развития муниципального образования.

Вариант 1 (базовый). Предполагается сохранение инерционных трендов, сложившихся в последний период, консервативную инвестиционную политику частных компаний, ограниченные расходы на развитие компаний инфраструктурного сектора, при стагнации государственного спроса.

Также данным вариантом учитывается агрессивная внешняя среда, сложившаяся благодаря введенным санкциям и санкционной политике Европейского союза и США.

Вариант 2 (умеренно-оптимистичный). На территории Новомичуринского городского поселения предполагается проведение более активной политики, направленной на снижение негативных последствий, связанных с ростом геополитической напряженности, и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала.

Сценарий характеризуется ростом экономической активности транспортных и пассажирских перевозок, увеличением деловой и инвестиционной активности. В транспортной сфере сценарий предполагает реконструкцию автомобильных дорог общего пользования регионального и местного значения, прокладку улиц и проездов в формируемых зонах перспективного индивидуального жилищного строительства, проектирование и строительство объектов автомобильного сервиса, а также капитальный ремонт дорог, по которым осуществляется движение общественного транспорта.

Из изложенного следует, что наиболее оптимальным вариантом,

гарантирующим наиболее полное использование возможностей транспортной инфраструктуры и максимальное удовлетворение потребностей населения, является Вариант 2.

Без развития транспортной инфраструктуры в зонах перспективной жилой застройки будет нарастать дисбаланс транспортного спроса и транспортного предложения.

3.3. Формирование перечня мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития

3.3.1. Развитие транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Достижение целей и решение задач Программы обеспечивается путем реализации мероприятий, которые разрабатываются исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры поселения. Разработанные программные мероприятия систематизированы по степени их актуальности.

Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации.

Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий.

Основным источником финансирования мероприятий Программы являются средства бюджета Новомичуринского городского поселения.

Механизм реализации Программы включает в себя систему мероприятий по обследованию, содержанию, ремонту, паспортизации автомобильных дорог общего пользования местного значения в сельском поселении, проектированию и строительству тротуаров, мероприятия по обеспечению безопасности дорожного

движения.

Перечень мероприятий по ремонту дорог, мостов по реализации Программы формируется администрацией Новомичуринского городского поселения по итогам обследования состояния дорожного покрытия не реже одного раза в год, в начале осеннего или в конце весеннего периодов и с учетом решения первостепенных проблемных ситуаций, в том числе от поступивших обращений (жалоб) граждан.

Перечень и виды работ по содержанию и текущему ремонту автомобильных дорог и искусственных сооружений на них определяются муниципальным контрактом (договором) в соответствии с классификацией, устанавливаемой федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере дорожного хозяйства, а также в случае капитального ремонта, реконструкции и строительства проектно-сметной документацией, разработанной на конкретный участок автомобильной дороги.

Внесение изменений в структуру транспортной инфраструктуры по видам транспорта не планируется.

3.3.2. Развитие транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов

Сохраняется существующая система обслуживания населения общественным пассажирским транспортом. Количество транспорта общего пользования не планируется к изменению.

По результатам проведенного анализа можно сделать следующий вывод, о том, что в настоящее время не целесообразно открывать новые маршруты, так как пассажиропоток будет экономически не обоснован.

В связи с тем, что на сегодняшний день состояние существующих мест остановки подвижного состава общественного транспорта не удовлетворяет нормативным требованиям ГОСТ Р 52766-2007, предлагается глубокая

реконструкция всех существующих ООТ.

При реконструкции остановочных комплексов необходимо учесть требования ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования». Элементы обустройства. Общие требования», по данным требованиям остановочный пункт должен состоять из следующих элементов:

1. Остановочная площадка и посадочная площадка:

- устройство а/б покрытия 42 м^2 ($d=13$, $ш=3$, 4 м^2 -под павильон);

2. Площадка ожидания (вне населенного пункта):

- устройство а/б покрытия 13 м^2 ;

3. Заездной "карман":

- устройство а/б покрытия - $165\text{ м}^2 * 2\text{ стороны} = 330\text{ м}^2$;

- установка бордюрного камня $90\text{ м} * 2\text{ стороны}$;

4. Боковая разделительная полоса шириной ширина $0,75\text{ м}$ (для дорог I - III категорий);

5. Тротуары и пешеходные дорожки:

- устройство а/б покрытия $\sim 75\text{ м}^2$ (Ш-1.5 м, д-50м);

- установка бордюрного камня $\sim 103\text{ м} * 2\text{ стороны}$;

6. Пешеходный переход:

- нанесение разметки 24 м^2 ;

- установка 2 знаков 5.19.1 и 2 знаков 5.19.2 всего 4 шт;

7. Автопавильон (1 шт.);

8. Скамьи (2 шт.);

9. Урны для мусора (2 шт);

10. Технические средства организации дорожного движения (дорожные знаки (4 знака 5.16), разметка (1.1-40м, 1.11-140м), ограждения);

11. Освещение (при расстоянии до места возможного подключения к распределительным сетям не более 500 м).

При реконструкции, в зависимости от расположения остановочного комплекса, обустройство следует выполнять в соответствии со схемой,

приведенной на рисунке 13.

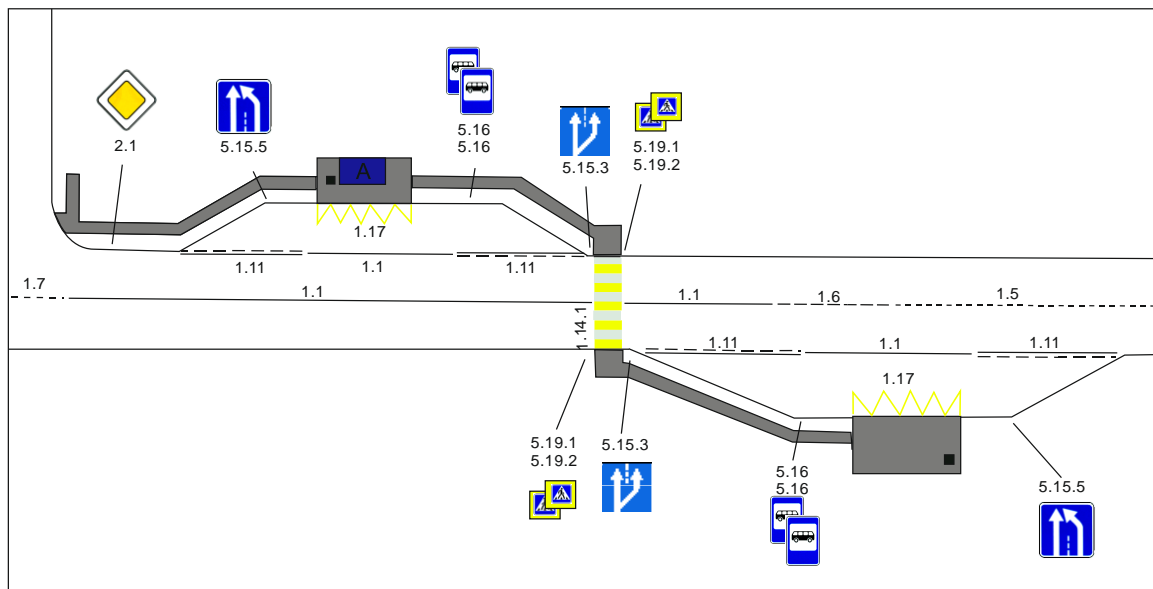


Рисунок 13 - Размещение остановочного объекта - вариант №1

3.3.3. Развитие инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства

Мероприятия по строительству и проектированию объектов дорожного сервиса не планируются.

Хранение автотранспорта на территории поселения осуществляется, в основном, в пределах участков предприятий и на придомовых участках жителей поселения.

Предполагается, что ведомственные и грузовые автомобили будут находиться на хранении в коммунально-складской и агропромышленной зоне поселения. Постоянное и временное хранение легковых автомобилей населения предусматривается в границах приусадебных участков.

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 нагрузке 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.

По результатам натурных обследований выявлено 2915 машино-мест в дворовых территориях многоквартирных жилых домов Новомичуринского городского поселения (рисунок 14). 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.

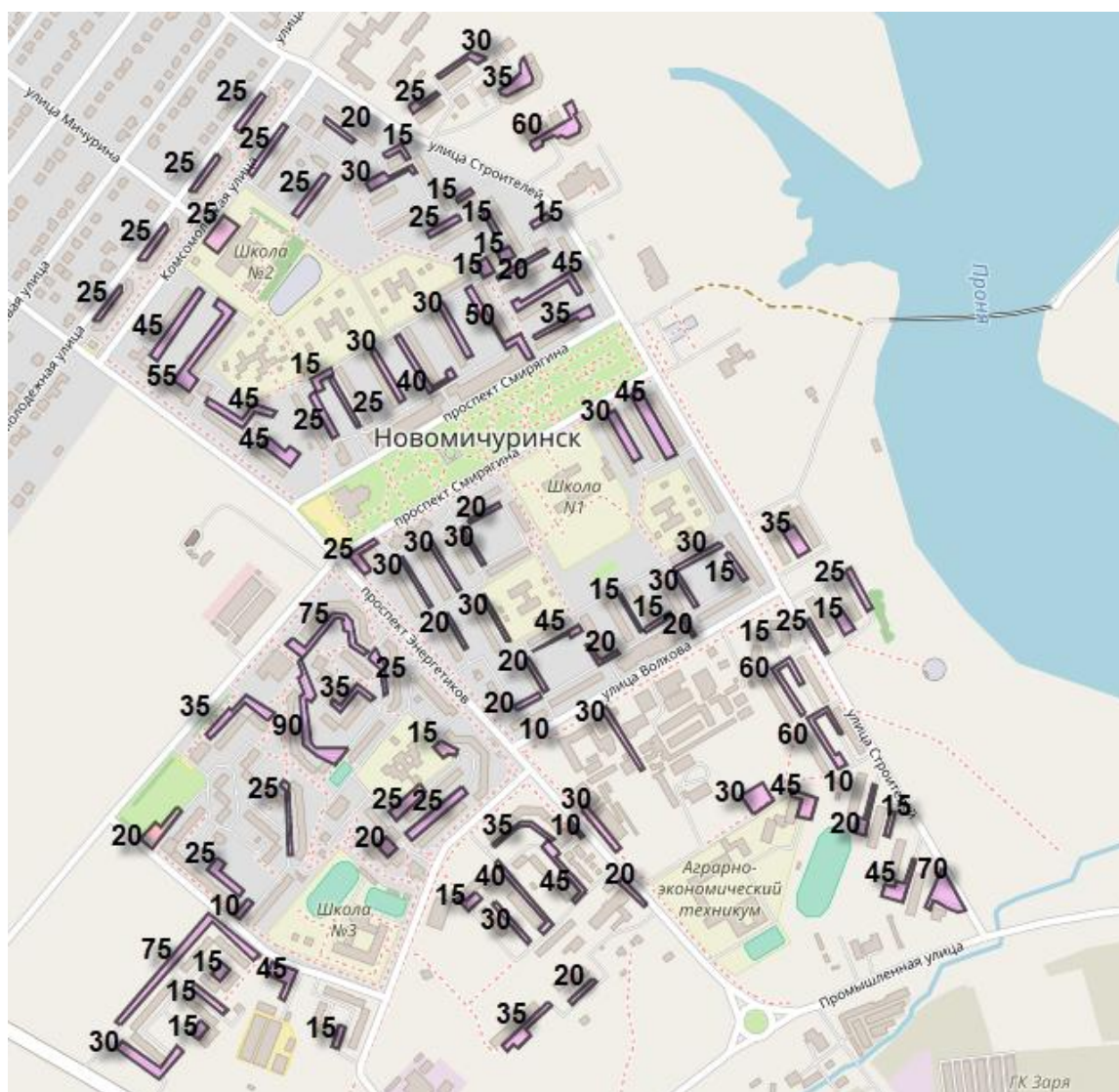


Рисунок 14 – Парковочные машино-места на дворовых территориях МКД

Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства включают:

- обеспечение административными мерами устройства необходимого количества парковочных мест в соответствии с проектной вместимостью зданий общественного назначения на участках, отводимых для их строительства (весь период);
- хранение автотранспорта, находящегося в собственности населения, проживающего в многоквартирной жилой застройке, осуществляется в

существующих гаражных кооперативах (проектом предусматривается их сохранение), а также на новых придомовых парковках.

- хранение автотранспорта, находящегося в собственности населения, проживающего в индивидуальной жилой застройке, а также в зоне застройки малоэтажными блокированными жилыми домами осуществляется на придомовых участках;

- строительство автостоянок около объектов обслуживания (весь период);

- организация общественных стоянок в местах наибольшего притяжения (первая очередь – расчетный срок).

Мероприятия данного раздела планируются как дополнительные из-за недостатка финансовых средств при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников.

3.3.4. Развитие инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

Пешеходное движение является самым важным видом передвижения в городской среде.

Устройство пешеходной зоны осуществляется в местах перемещения массовых пешеходных потоков.

Размещение пешеходной зоны, ее протяженность и ширина, а также место в поперечном профиле линейного участка определяется с учетом архитектурно-планировочного решения территории «вылетной» магистрали и ее застройки.

Пешеходная зона линейного участка предназначена для:

— организации пешеходного движения и пешеходной навигации;

— организации велодвижения;

— обустройства мест кратковременного отдыха пешеходов;

— организации озеленения территории, в том числе с созданием санитарно-защитной зоны;

— устройства комфортной среды пребывания пешеходов на территории «вылетных» магистралей.

Для организации пешеходного движения в пешеходной зоне осуществляется устройство асфальтобетонного покрытия и (или) покрытия из бетонной плитки.

Для обеспечения комфортного и безопасного перемещения в пешеходной зоне организуется функциональное (утилитарное) и архитектурно-художественное освещение.

Для обустройства мест кратковременного отдыха, а также организации коммунально-бытового обслуживания в пешеходной зоне размещаются некапитальные объекты, в том числе скамьи и урны, рекламные и информационные конструкции, нестационарные торговые объекты и общественные туалеты нестационарного типа.

В целях организации озеленения территории, в том числе при создании санитарно-защитной зоны, в условиях непосредственного примыкания к полосе дорожного движения в пешеходной зоне размещаются зеленые насаждения с соответствующими эксплуатационными показателями.

Комфортность среды пребывания достигается за счет создания цветников, архитектурно-художественного освещения, а также размещения некапитальных объектов, включая городскую мебель.

Благоустройство пешеходной зоны осуществляется с учетом требований по обеспечению доступности территории для маломобильных групп населения.

Для этого используются соответствующие покрытия, а также организуются съезды в местах изменения вертикальных отметок элементов планировочной структуры территории.

Кроме того, некапитальные объекты должны размещаться с учетом полосы передвижения маломобильных групп населения.

По принципу функционального использования, а также устройства покрытий в пешеходной зоне можно выделить пешеходный тротуар..

При создании пешеходных тротуаров следует учитывать следующие рекомендации:

— создаваемые пешеходные тротуары должны обеспечивать непрерывность связей пешеходных и транспортных путей, а также свободный доступ к объектам массового притяжения;

— пешеходные тротуары следует прокладывать по кратчайшим (наиболее удобным) и безопасным путям перемещения маломобильных групп населения;

— по возможности пешеходные тротуары следует выполнять без изменения уровня продольного профиля, с минимальным числом пересечений с проезжей частью дорог;

Устройство пешеходных тротуаров следует проводить с учетом необходимости частичного или полного разделения основных встречных и пересекающихся потоков пешеходов на участках массового пешеходного движения.

В программе комплексного развития предлагается ряд мероприятий по усовершенствованию пешеходного движения (таблица 28)

Таблица 28 – Мероприятия по развитию пешеходного движения Новомичуринского городского поселения

№ п/п	Наименование пешеходной дорожки	Протяж-ть, км	Объем работ, м ²	Мероприятия
1	Вдоль дороги проходящая по территории СТ «Дружба»	0,933	699,75	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия 699,75 м ² . 2. Устройство освещения 0,933 км. 3. Устройство бортового камня по обеим сторонам дорожки.
2	Набережная	7,279	18197,5	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия 18197,5 м ² . 2. Устройство освещения 7,279 км. 3. Устройство бортового камня по обеим сторонам дорожки.

3	Дорога от ул. Промышленная до ул. Строителей	0,519	778,5	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия 778,5 м ² . 2. Устройство освещения 0,519 км. 3. Устройство бортового камня по обеим сторонам дорожки.
4	Микрорайон А	6,7	10050	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия 10050 м ² . 2. Устройство освещения 6,7 км. 3. Устройство бортового камня по обеим сторонам дорожки.
5	Микрорайон Б	5,5	8250	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия 8250 м ² . 2. Устройство освещения 5,5 км. 3. Устройство бортового камня по обеим сторонам дорожки.
6	Микрорайон В	3,5	5250	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия 5250 м ² . 2. Устройство освещения 3,5 км. 3. Устройство бортового камня по обеим сторонам дорожки.
7	Микрорайон Д	10,4	15600	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия 15600 м ² . 2. Устройство освещения на протяженности 10,4 км. 3. Устройство бортового камня по обеим сторонам дорожки.
8	пр. Энергетиков	3	4500	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия 4500 м ² . 2. Устройство освещения на протяженности 3,0 км. 3. Устройство бортового камня по обеим сторонам дорожки.
9	ул. Строителей	3,6	5400	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия 5400 м ² . 2. Устройство освещения на протяженности 3,6 км. 3. Устройство бортового камня по обеим сторонам дорожки.
10	ул. Комсомольская	1,2	1800	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия 1800 м ² . 2. Устройство освещения на протяженности 1,2 км. 3. Устройство бортового камня по обеим сторонам дорожки.
11	ул. Волкова	1	1500	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия 1500 м ² . 2. Устройство освещения на протяженности 1,0 км. 3. Устройство бортового камня по обеим сторонам дорожки.

12	пр. Смирягина (четная сторона)	0,582	873	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия 873 м ² . 2. Устройство освещения на протяженности 0,582 км. 3. Устройство бортового камня по обеим сторонам дорожки.
13	пр. Смирягина (не четная сторона)	0,611	916,5	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия 916,5 м ² . 2. Устройство освещения на протяженности 0,611 км. 3. Устройство бортового камня по обеим сторонам дорожки.
14	Выездная дорога м-он «Д»	1,84	1380	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия 1380 м ² . 2. Устройство освещения на протяженности 1,84 км. 3. Устройство бортового камня по обеим сторонам дорожки.
15	Дорога от 25 «Д» до выездной дороги м-рона «Д»	1,1	825	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия 825 м ² . 2. Устройство освещения на протяженности 1,1 км. 3. Устройство бортового камня по обеим сторонам дорожки.
16	дорога от пр. Энергетиков до ул. Промышленной	1,8	1350	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия 1350 м ² . 2. Устройство освещения на протяженности 1,8 км. 3. Устройство бортового камня по обеим сторонам дорожки.

Внедрение велосипедного транспорта в Новомичуриноском городском поселении на долгосрочную перспективу послужит положительным фактором для:

- компенсации уровня автомобилизации, и повышения нагрузки на улично-дорожную сеть;
- снижения паразитного транспортного потока;
- снижения экологической нагрузки;
- повышение уровня и качества жизни людей;
- для укрепления здоровья людей.

Программой комплексного развития транспортной инфраструктуры Новомичуриноска предлагается 5 вариантов реализации организации дорожного

движения со смежными велодорожками:

1 вариант – Односторонние велодорожки;

2 вариант – Смежные велосипедные и пешеходные дорожки с разделением;

3 вариант – Односторонняя велосипедная полоса;

4 вариант – Односторонняя велосипедная полоса с буферной зоной (с уличной парковкой);

5 вариант – Движение по улицам без выделенной велосипедной инфраструктуры;

6 вариант – Движение по дорожкам и территориям совместного использования с пешеходами, велопешеходные дорожки без разделения.

Жители городов с развитым велосипедным движением рассматривают велосипед в качестве существенной альтернативы автомобильному транспорту в части снижения транспортной загрузки города, улучшения городской экологии и здоровья населения.

В северо-европейских городах велосипедное движение является равноправной подсистемой городского транспорта на всех стадиях функционирования городской инфраструктуры (градостроительное планирование, детальное проектирование, строительство, эксплуатация).

Интенсивная автомобилизация в европейских городах формировала тенденцию снижения использования велосипедов вплоть до конца 1980-х годов, после принятия новых подходов городской транспортной политики на фоне стагнации уровня автомобилизации до настоящего время использование велосипеда в крупных городах увеличилось кратно.

Современные города с развитым велодвижением имеют концепцию развития велосипедного движения на ближайшую перспективу 5-7 лет.

Большая степень развития велосипедного движения достигнута в городах с более мягким климатом и отсутствием морозной зимы.

Инженерные мероприятия акцентируются на создании непрерывной безбарьерной сети велосипедного движения на базе целого набора решений -

обособление велосипедных дорожек, выделение части проезжей части улично-дорожной сети для велосипедных путей, успокоение автомобильного движения. Эти действия в обязательном порядке интегрируются с мерами по снижению спроса на автомобильное движение (высокие затраты на эксплуатацию автомобиля, высокие цены на топливо, страховку, платные парковки, ограничения движения автомобилей). Обязательным также является максимально возможное разделение велосипедистов и пешеходов.

Анализ современных тенденций говорит о том, что ряд городов констатируют недооценку велосипедного движения и планируют серьезные усилия по компенсации недостаточного его развития.

Основными преимуществами развития велосипедного движения являются следующие принципы:

- велосипедное движение - один из принципиальных факторов устойчивого развития городского транспорта;
- велосипедное движение при должной организации существенно экономит время;
- велосипедное движение - наименее энергоемкий из всех видов городского транспорта.

При проектировании объектов велотранспортной инфраструктуры необходимо учитывать габаритные размеры пользователей.

Пользователь на стандартном велосипеде обычно занимает площадь по ширине 0,75 м и длине до 2,0 м. Ввиду технических и физиологических причин велосипедист не может ехать строго по прямой линии – он передвигается, отклоняясь от прямой в коридоре шириной около 0,25 м. Данная особенность требует, чтобы минимальное свободное пространство, необходимое велосипедисту для движения, составляло по ширине не менее 1,0 м (рисунок 15). Вертикальные конструкции и объекты (стены, ограждения, бордюры, посадки, опоры освещения, дорожные знаки и т.д.), которые находятся вдоль пути велосипедиста, также влияют на занимаемую им площадь.

Чем выше и крупнее объект, тем на большей дистанции держится от него велосипедист. Высота объекта уже более 5 см создает помехи для передвижения, так как делает затруднительным свободное кручение педалей, поэтому велосипедист интуитивно держится дальше от этих объектов. Рекомендуемые расстояния безопасности: бордюр выше 5 см – 0,20 м; столбики, ограждения, дорожные знаки – 0,50 м; прочие вертикальные объекты – 0,75 м.

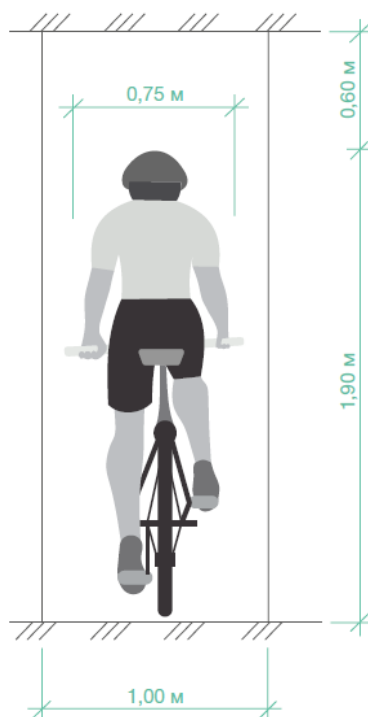


Рисунок 15 – Габариты пользователя на велосипеде

Высота велосипедиста при движении обычно не превышает 1,9 м. С учетом запаса для безопасной и комфортной езды рекомендуется предоставление пространства для велосипедиста высотой 2,5 м.

На базе существующих нормативно-технических документов, а также с учетом проведенного анализа и выявленного повышения требований к различным требованиям ВТИ, определены следующие общие требования:

а) проектирование плана и продольного профиля ВТИ следует производить из условия наименьшего ограничения или изменения скорости движения велосипедистов на велосипедном маршруте. Значения элементов плана и продольного профиля следует принимать исходя из технических норм,

приведенных в таблице 29;

б) рекомендуемые максимальные длины подъемов устанавливаются в зависимости от продольного уклона и приведены в таблице 29;

в) максимальный уклон пандусов допускается назначать не более 80‰. При совмещении велосипедного пандуса с пешеходным общий уклон принимается равным пешеходному;

г) поперечный уклон всех типов ВТИ должен обеспечивать сток дождевых и талых вод с велодорожки или велополосы. Он рекомендуется односкатным. Максимальное значение поперечного уклона 20‰;

д) вдоль всех типов ВТИ запрещается устанавливать дорожные знаки и рекламные щиты ниже 2,5 м;

е) расстояние безопасности от края всех типов ВТИ до опор электроосвещения и стволов деревьев должно быть не менее 0,75 м. Насаждения вдоль дорожек не должны сокращать габариты дорожки;

ж) расстояние безопасности от края всех типов ВТИ до опор дорожных знаков, светофоров, ограждений, делиаторов, парковочных столбиков, прочих малых архитектурных форм (МАФ) должно быть не менее 0,5 м при размещении в одном уровне с проезжей частью ВТИ. При размещении в разных уровнях дистанцию до указанных объектов допускается уменьшать до 0,3 м. Расстояние безопасности от припаркованных автомобилей до края всех типов ВТИ в одном или разных уровнях следует принимать не менее 0,5 м.

Таблица 29 - Значения элементов плана и продольного профиля

Элемент плана и продольного профиля	При новом строительстве	В стесненных условиях
Расчетная скорость на участке, км/ч	25	15
Наибольший продольный уклон, ‰	40-60	50-70
Наименьший радиус кривых в плане: при отсутствии виража, м	30-50	15
при устройстве виража, м	20	10
Уклон виража, ‰ при радиусе: 5-10 м	более 30	30
10-20 м	более 20	20
20-50 м	более 15	15-20
50-100 м	20	

Наименьший радиус кривых в продольном профиле: выпуклых, м	500	400
вогнутых, м	150	100

В таблице 30 приведен перечень мероприятий по организации велосипедного движения на улично-дорожной сети Новомичуринска.

Таблица 30 – Мероприятия по организации велосипедного движения на улично-дорожной сети Новомичуринского городского поселения

№ п/п	Наименование велосипедной дорожки	Тип	Протяж-ть, км	Объем работ, м ²	Мероприятия
1	От 25 «Д» до выездной дороги микрорайона «Д»	Велодорожка совмещенная с пешеходной дорожкой	0,521	781,5	1. Устройство велодорожки площадью 781,5 м ² . 2. Устройство разметки. 3. Устройство технических средств ОДД.
2	От Энергетиков до Промышленной	Велодорожка совмещенная с пешеходной дорожкой	0,881	1321,5	1. Устройство велодорожки площадью 1321,5 м ² . 2. Устройство разметки. 3. Устройство технических средств ОДД.
3	Дорого проходящая по территории СТ «Дружба»	Велодорожка совмещенная с пешеходной дорожкой	0,933	699,75	1. Устройство велодорожки площадью 699,75 м ² . 2. Устройство разметки. 3. Устройство технических средств ОДД.
4	Дорога от ул. Промышленной до ул. Строителей	Велодорожка совмещенная с пешеходной дорожкой	0,519	778,5	1. Устройство велодорожки площадью 778,5 м ² . 2. Устройство разметки. 3. Устройство технических средств ОДД.
5	Набережная	Велодорожка совмещенная с пешеходной дорожкой	5,360	13400	1. Устройство велодорожки площадью 13400 м ² . 2. Устройство разметки. 3. Устройство технических средств ОДД.
6	Пр. Энергетиков	Велополоса совмещенная с проезжей частью а/д	3,0	4500	1. Устройство велополосы площадью 4500 м ² . 2. Устройство разметки. 3. Устройство технических средств ОДД.
7	Ул. Строителей	Велодорожка совмещенная с пешеходной дорожкой	1,8	2700	1. Устройство велодорожки площадью 2700 м ² . 2. Устройство разметки. 3. Устройство технических средств ОДД.
8	Ул. Комсомольская	Велодорожка совмещенная с пешеходной дорожкой	0,6	900	1. Устройство велодорожки площадью 900 м ² . 2. Устройство разметки. 3. Устройство технических средств ОДД.

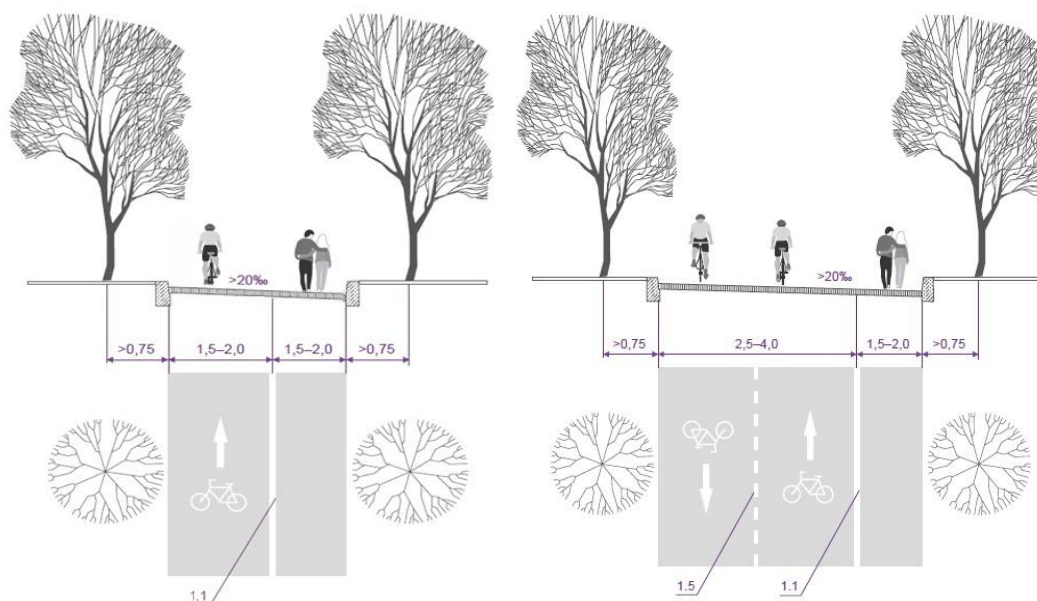
9	Ул. Волкова	Велодорожка совмещенная с пешеходной дорожкой	0,5	750	1. Устройство велодорожки площадью 750 м ² . 2. Устройство разметки. 3. Устройство технических средств ОДД.
10	Пр. Смирягина (четная сторона)	Велополоса совмещенная с проезжей частью а/д	0,582	873	1. Устройство велополосы площадью 873 м ² . 2. Устройство разметки. 3. Устройство технических средств ОДД.
11	Пр. Смирягина (не четная сторона)	Велополоса совмещенная с проезжей частью а/д	0,611	916,5	1. Устройство велополосы площадью 916,5 м ² . 2. Устройство разметки. 3. Устройство технических средств ОДД.
12	Выездная дорога м-он «Д»	Велополоса совмещенная с проезжей частью а/д	0,92	1380	1. Устройство велополосы площадью 1380 м ² . 2. Устройство разметки. 3. Устройство технических средств ОДД.
13	Дорога от 25 «Д» до выездной дороги м-рона «Д»	Велополоса совмещенная с проезжей частью а/д	0,55	825	1. Устройство велополосы площадью 825 м ² . 2. Устройство разметки. 3. Устройство технических средств ОДД.
14	Дорога от пр. Энергетиков до ул. Промышленной	Велополоса совмещенная с проезжей частью а/д	0,9	1350	1. Устройство велополосы площадью 1350 м ² . 2. Устройство разметки. 3. Устройство технических средств ОДД.



Рисунок 16 – Схема организации велосипедного движения на территории Новомичуринска

Велопешеходные дорожки с разделением

Пример исполнения велопешеходной дорожки с разделением велосипедных и пешеходных потоков приведен на рисунке 17.



а) однополосная велодорожка

б) двух полосная велодорожка

Рисунок 17 – Пример исполнения велопешеходной дорожки с разделением велосипедных и пешеходных потоков

Разделение велосипедных и пешеходных потоков выполняется:

- конструктивно, посредством устройства разделительной полосы или расположения пешеходной и велосипедной частей в различных уровнях;
- визуально, за счет использования дорожных знаков, разметки, МАФ, смены типа и цвета покрытия.

Значения рекомендуемой ширины велопешеходных дорожек с визуальным разделением приведены в таблице 31.

Габариты велопешеходных дорожек с разделением зависят от их назначения и интенсивности движения пользователей. Значения поперечного и продольного профиля, а также высотного и бокового габаритов должны соответствовать таблицам 29.

Ширина разделительной полосы между велосипедной и пешеходной частями велопешеходной дорожки должна быть не менее 0,5 м. Разделительную полосу можно увеличивать для размещения на ней МАФ, деревьев, опор освещения, стоек кратковременного хранения велосипедов, делиниаторов и т.д. с учетом расстояния безопасности до вертикальных объектов – 0,5 м.

Перепад высот между велосипедной и пешеходной частями велопешеходной дорожки с разделением рекомендуется величиной 5 см с устройством поверхности велосипедной части ниже пешеходной. Велопешеходные дорожки с разделением движения по своим геометрическим и функциональным характеристикам соответствуют велосипедным дорожкам и применяются при соблюдении следующих двух условий:

- при наличии пешеходной инфраструктуры достаточной ширины или возможности ее расширения;
- при организации магистральных и районных велосипедных маршрутов или при интенсивности движения более 100 пешеходов в час на метр ширины велопешеходного пространства на локальных маршрутах.

Таблица 31 – Рекомендуемая ширина велопешеходных дорожек с визуальным разделением пешеходного и велосипедного движения

Элемент плана и продольного профиля	Ширина совмещенной велосипедной дорожки с разделением, м (штрина велосипедной дорожки, м плюс ширина пешеходной дорожки, м)		
	Минимум	Стандарт	Высокое качество
С односторонней велосипедной дорожкой	2,70 (1,20-1,50)	3,30 (1,20-1,50)	2,70 (1,20-1,50)
	3,00 (1,50+1,50)	3,55 (1,75+1,80)	4,00 (2,00+2,00)
С двухсторонней велосипедной дорожкой	4,00 (2,50+1,50)	4,80 (3,00+1,80)	6,00 (4,00+2,00)

При примыкании местных и дворовых проездов к улице с велосипедной дорожкой (рисунок 18) ее рекомендуется обозначать разметкой 1.23.3, в случае необходимости комплекс мер можно расширить применением разметки 1.15 и выделения цветным покрытием.



Рисунок 18 – Схема примыкания к улиц с велосипедной полосой

Если велосипедная дорожка пересекает проезжую часть шириной до двух полос на Х - или Т - образном перекрестке, проезд возможно выполнять без изменения траектории велосипедной дорожки. Если количество полос на пересекаемой проезжей части более двух или имеет место интенсивное правоповоротное моторизованное движение, то рекомендуется применение одного из двух подходов:

- переход велодорожки в велополосу;
- смещение велодорожки в сторону от перекрестка.

Переход велосипедной дорожки в велополосу на перекрестке помещает велосипедистов в поле зрения водителей транспортных средств, что оказывает положительное влияние на безопасность движения. В данном случае длина велосипедной полосы до и после перекрестка должна быть не менее 15 м (рисунок 19). При этом необходимо создать условия, ограничивающие выезд автотранспорта на велосипедную полосу, при помощи: сужения проезжей части или устройства велосипедной полосы правее бордюрного камня, окаймляющего проезжую часть, а также с использованием пандуса уклоном не более 80‰, если велосипедная дорожка

и проезжая часть выполнены в разных уровнях. Для осуществления левого поворота рекомендуется устраивать левый поворот для велосипедистов в два этапа. Велосипедная полоса выделяется разметкой 1.15 и 1.23.3 до и после переезда. На нерегулируемом перекрестке на второстепенной дороге перед пересекаемой велосипедной полосой также дополнительно может наноситься разметка 1.13.

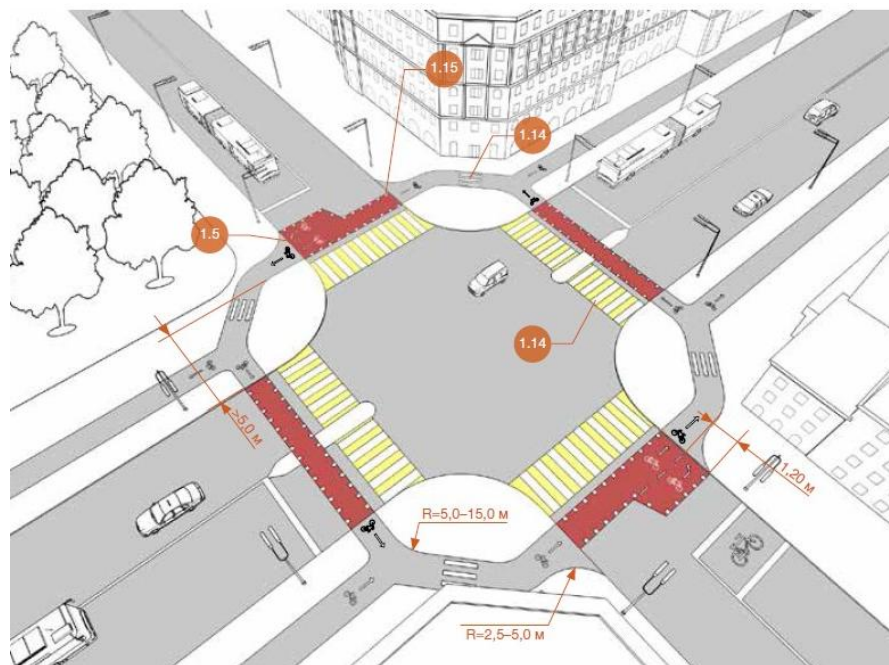


Рисунок 19 – Регулируемый перекресток. Главная дорога с велосипедной дорожкой с увеличением расстояния от оси главной дороги на перекрестке, второстепенная дорога с зоной для поворота в два действия

Если из-за широкого бульвара или разделительной полосы в центре перекрестка размещается дополнительный светофорный объект и дублируются стоп-линии, то для повышения внимания как автомобилистов, так и велосипедистов, велосипедную дорожку рекомендуется смещать ближе к одной из проезжих частей бульвара и располагать перед стоп-линией (рисунок 20).

При устройстве двухсторонних велосипедных дорожек на бульварах или разделительных полосах возникает необходимость обустройства велосипедных переездов в следующих местах:

- на регулируемых или нерегулируемых перекрестках бульвара

- (или улицы с разделительной полосой) с другими улицами;
- в местах для разворота общественного или легкового транспорта;
 - через технологические разрывы на разделительных полосах.

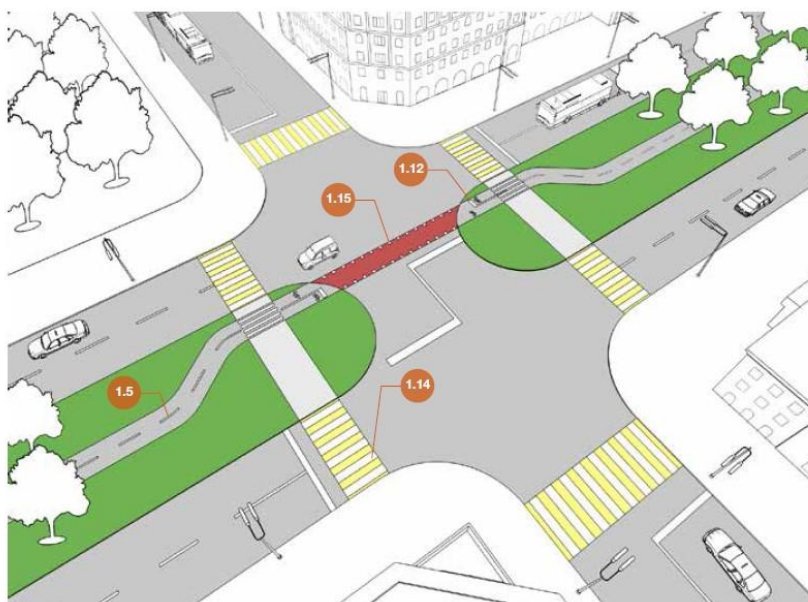


Рисунок 20 – Пересечение бульвара и городской улицы, регулируемый перекресток

На регулируемом перекрестке бульвара или улицы с разделительной полосой с другой улицей возможно использовать два подхода к обустройству переезда в зависимости от категории пересекаемых улиц, интенсивности движения и прочих местных условий:

- пересечение перекрестка напрямую;
- перевод велосипедной дорожки с бульвара или разделительной полосы на обочину проезжей части с одной или обеих сторон улицы для устройства совмещенного переезда с пешеходным переходом.

Если перекресток бульвара и пересекаемой им улицы имеет сложную схему организации дорожного движения или сложный светофорный цикл, то велосипедную дорожку рекомендуется пускать в обход перекрестка. Для этого рядом с существующими пешеходными переходами устраивают велосипедные переезды. Места разворота общественного или легкового

транспорта, а также технологические разрывы рекомендуется обустраивать по принципу нерегулируемого велосипедного переезда. Для повышения внимания водителей автотранспортных средств помимо дорожной разметки 1.15 и 1.23.3 желательно использовать выделение переезда цветом и устраивать искусственную неровность по типу «приподнятого перехода» (рисунок 21).

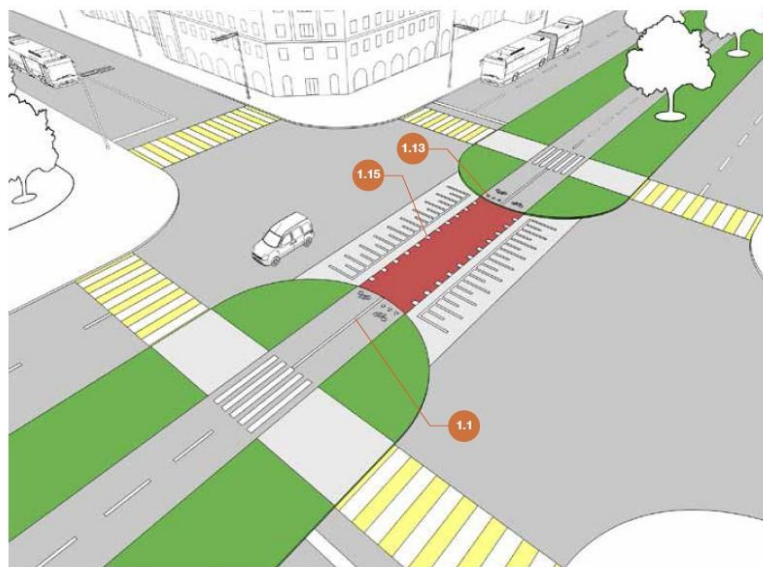
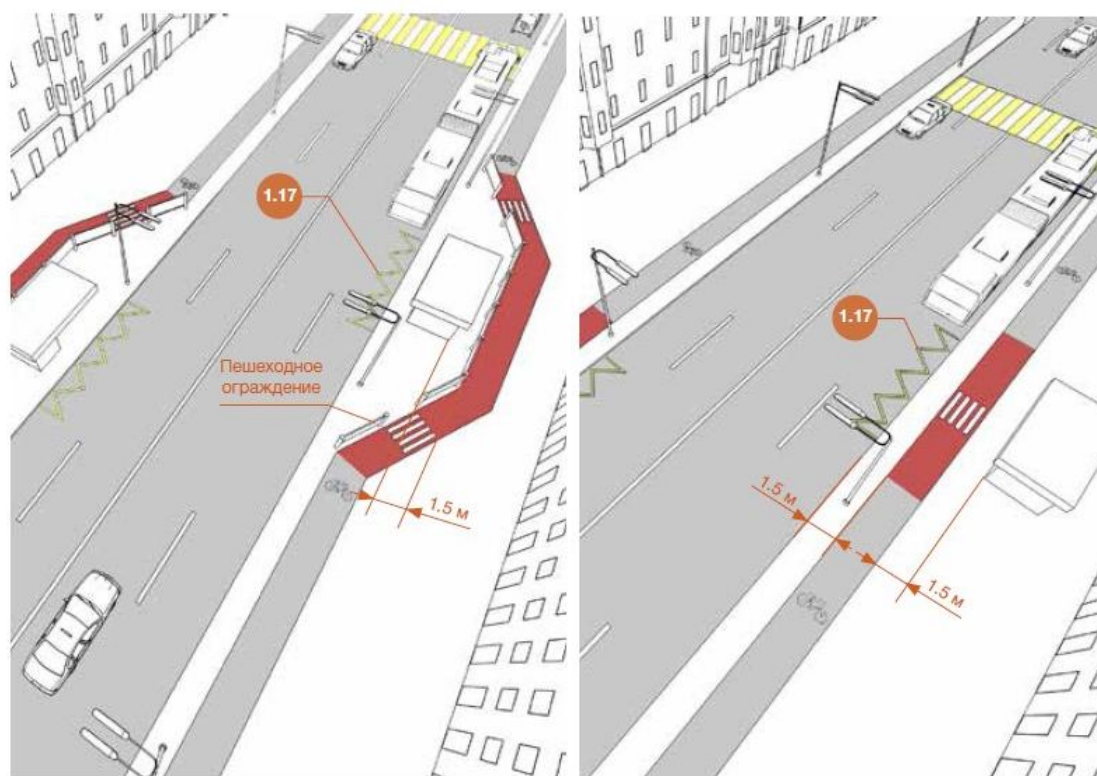


Рисунок 21 – Нерегулируемое пересечение с проездом через бульвар или разделительную полосу

При устройстве ВТИ около остановочного пункта общественного транспорта необходимо учитывать влияние велосипедного потока на работу городского наземного пассажирского транспорта. При наличии интенсивного движения велосипедов и маршрутного транспорта рекомендуется их разводить, избегая создания помех для посадки и высадки пассажиров. В данном разделе рассмотрены случаи прохождения мимо остановочного пункта общественного транспорта велосипедной дорожки и велосипедной полосы.

При наличии павильона на остановочном пункте велодорожка устраивается позади павильона на расстоянии не менее 1,5 м. Минимальный радиус закругления при проектировании обхода павильона – 15 м. Дорожку

рекомендуется выделять разметкой 1.23.3 до и после остановочного пункта.



а) за павильоном

б) между павильоном и остановочной площадкой

Рисунок 22 – Схемы размещения велосипедной дорожки у остановки общественного транспорта

Велодорожку для подхода к остановочному пункту, рекомендуется наносить разметку 1.14. Для канализирования пешеходных потоков у остановки и снижения вероятности их появления на велодорожке возможна установка пешеходных ограждений (рисунок 22а). При отсутствии павильона на остановочном пункте дорожка устраивается аналогично рекомендациям предыдущего абзаца. При этом минимальное расстояние от велодорожки до скамьи, знака или расписания, установленных на остановочном пункте, должно быть не менее 0,75 м.

В стесненных условиях велодорожку рекомендуется устраивать между проезжей частью и павильоном при наличии достаточного места на расстоянии 1,5 м от проезжей части, для обеспечения посадки и высадки

пассажиров, и на расстоянии 1,5 м до павильона или 0,75 м до скамьи, знака или расписания, установленных на остановочном пункте (рисунок 22 б). Если пространство улицы не позволяет разместить велосипедную дорожку и павильон остановочного пункта, рекомендуется переводить велосипедную дорожку в велополосу и следовать указаниям соответствующего (следующего) подраздела «Велосипедная полоса», с дополнительным устройством пандуса (рисунок 23). Длина велосипедной полосы вдоль проезжей части должна быть не менее 10,0 м до и 5,0 м после отгона.

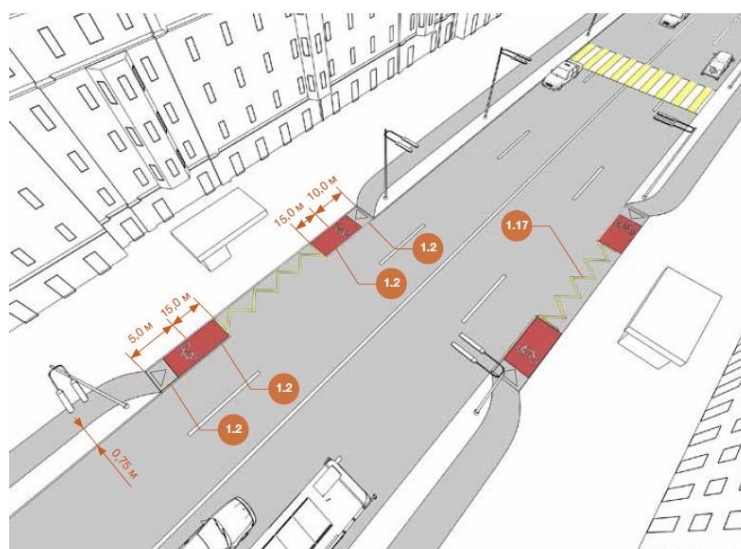


Рисунок 23 – Схема размещения велосипедной дорожки у остановки общественного транспорта с переводом дорожки в полосу

Односторонняя велосипедная полоса

Пример исполнения односторонней велосипедной полосы приведен на рисунке 24.

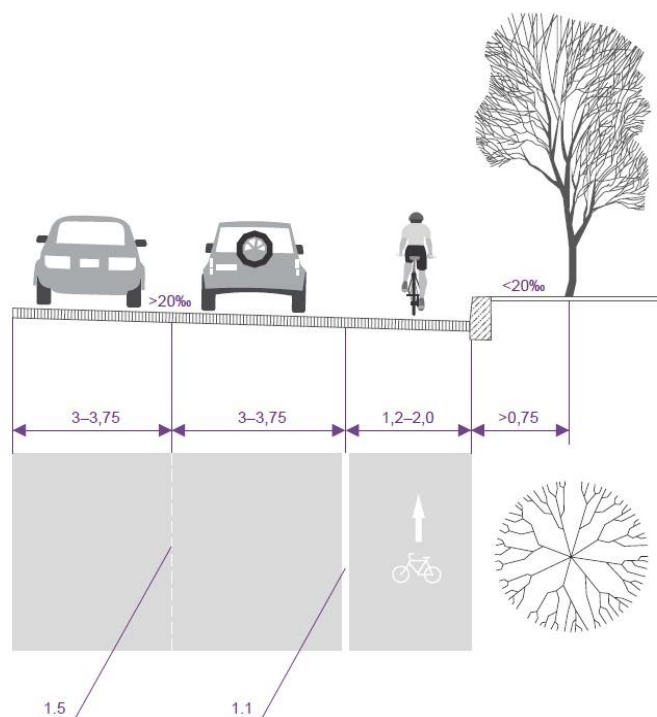


Рисунок 24 – Пример исполнения односторонней велосипедной полосы

Устройство велосипедной полосы рекомендуется на улицах с интенсивностью транспортного потока от 400 до 800 приведенных автомобилей в часы пик в обоих направлениях.

При устройстве велосипедных полос рекомендуется снижать скорость транспортного потока на участке до 30 км/ч.

Рекомендуемые значения ширины велосипедной полосы в зависимости от доступного уличного пространства приведены в таблице 32.

Таблица 32 – Рекомендуемая ширина велосипедной полосы

Ширина велосипедной полосы, м		
Минимум	Стандарт	Высокое качество
2,0	1,5	2,0

На маршрутах с интенсивностью движения более 150 вел./ч в часы пик в одном направлении рекомендуется устройство велосипедных полос шириной 2,0 м и более для возможности беспрепятственного обгона и параллельного движения двух велосипедистов.

Значения поперечного и продольного профиля, а также высотного и бокового габаритов должны соответствовать таблице 29.

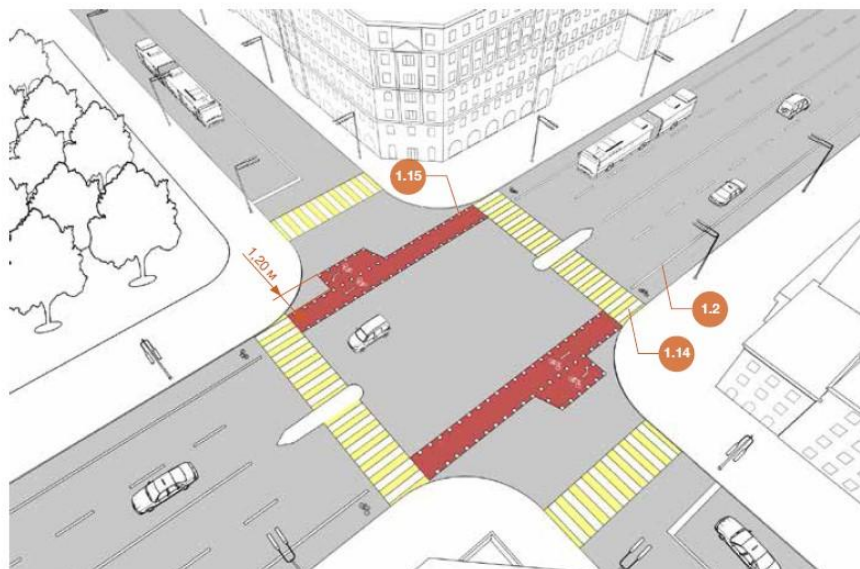


Рисунок 25 – Нерегулируемый перекресток. Главная дорога с велосипедной полосой

Левый поворот при движении велосипедистов на перекрестке с велополосами осуществляется в два этапа. На первом этапе они преодолевают проезжую часть пересекаемой второстепенной улицы и останавливаются на специальной дополнительной полосе шириной не менее 0,75 м и размещенной с правой стороны от основной велосипедной полосы (рисунок 25).

На втором этапе, убедившись, что переезд для них безопасен в случае нерегулируемого перекрестка, или дождавшись разрешенной фазы на регулируемом, они могут завершить маневр и пересечь главную дорогу. Основная велосипедная полоса на перекрестке маркируется разметкой 1.18 (пропорционально уменьшенной) стрелкой «Движение прямо», а дополнительная полоса справа – стрелкой «Поворот налево». Левый поворот для велосипедистов, двигающихся по улице шириной не более двух полос в обоих направлениях, выполняется согласно ПДД без специального обустройства. При наличии интенсивного велосипедного и

автотранспортного движения на второстепенной улице на нерегулируемом перекрестке возможно использование знака 2.5 «Движение без остановки запрещено» и экспериментальной «накопительной зоны».

На нерегулируемом перекрестке с круговым движением и количеством полос на круге более двух рекомендуется конструктивное разделение транспортных и велосипедных потоков. Движение велосипедов организуют по велосипедным дорожкам вокруг перекрестка (рисунок 26). Велосипедный переезд проезжей части улиц, примыкающих к перекрестку, совмещают с пешеходными переходами и выделяют разметкой 1.15 и 1.23.3 до и после переезда.

Разделительные островки на примыканиях к перекрестку, через которые устраивают переезд и переход, рекомендуется выполнять приподнятыми, с целью физического канализирования транспортных потоков и повышения защищенности как велосипедистов, так и пешеходов.

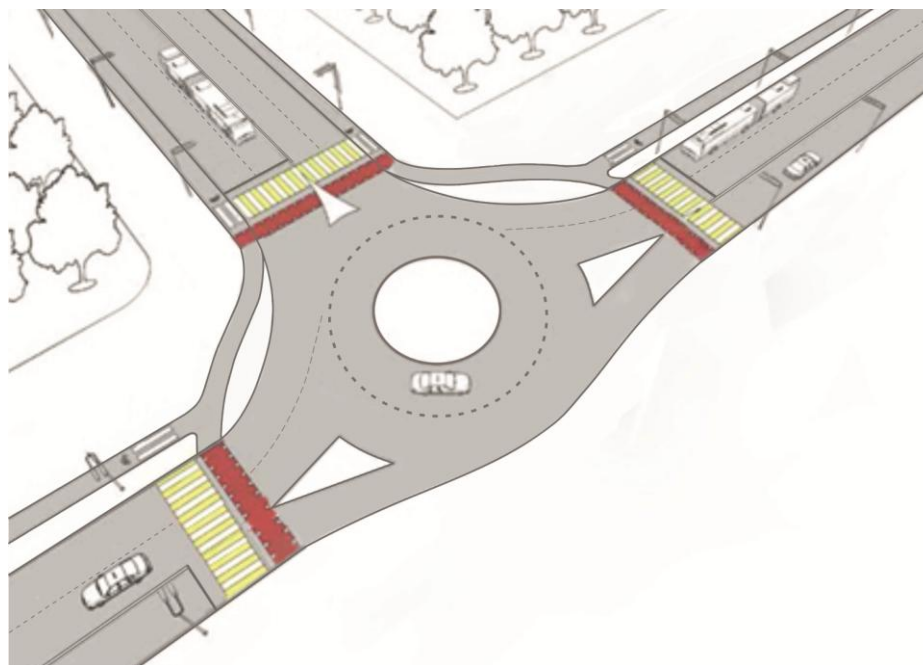


Рисунок 26 – Схема перекрестка с двухполосным круговым движением и приоритетом движения у транспорта, находящегося на круге.

При примыкании местных и дворовых проездов к улице с велосипедной полосой или дорожкой (рисунок 27) ее рекомендуется

обозначать разметкой 1.23.3, в случае необходимости комплекс мер можно расширить применением разметки 1.15 и выделения цветным покрытием.



Рисунок 27 – Схема примыкания к улице с велосипедной полосой

На остановочном пункте без заездного кармана велосипедная полоса обозначается разметкой 1.23.3. После желтой разметки 1.17 на остановочном пункте разметка 1.2 возобновляется, а через 15 м наносится разметка 1.23.3 (рисунок 28а). В случае применения буферной зоны с использованием разметки 1.16.1 она, по аналогии с разметкой 1,2, возобновляется после желтой разметки 1.17, при этом за 15 метров до нее и после наносится разметка 1.23.3 (рисунок 28 б). На остановочном пункте с заездным карманом шириной до 3,5 м велосипедная полоса на подходе за 15 м к остановочному пункту и 15 м после обозначается разметкой 1.23.3 (рисунок 28 в).



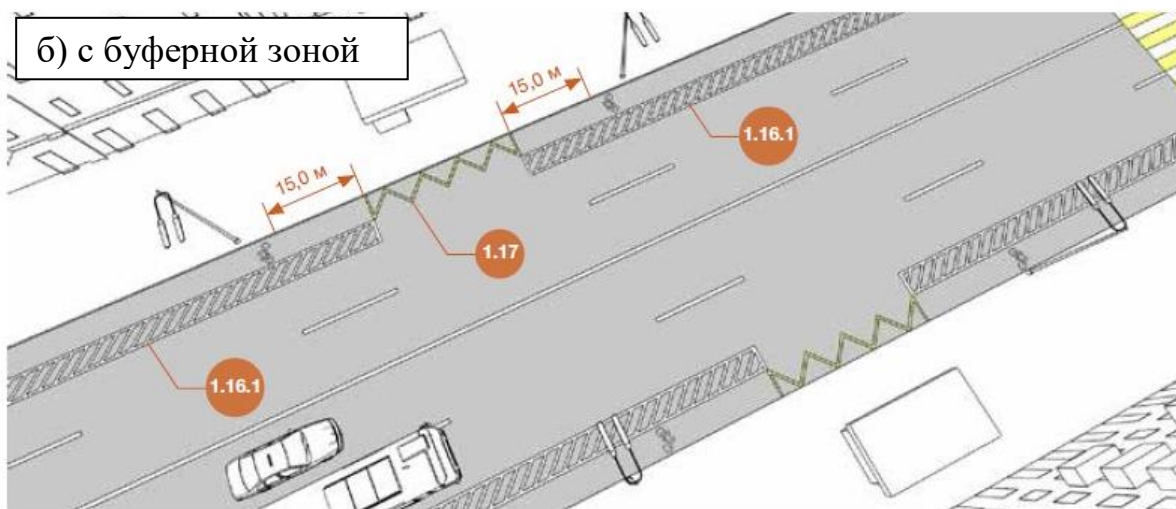


Рисунок 28 – Схемы размещения велосипедной полосы у остановки общественного транспорта

Дождеприемники рекомендуется размещать вдоль бордюрного камня с использованием решеток, не создающих помех движению велосипедистов. При реконструкции существующих и строительстве новых велодорожек всегда следует использовать вертикальные решётки ливнеотоков, устанавливаемые в бордюр между велодорожкой и тротуаром. Если это невозможно, следует использовать стандартную водосточную решётку на велосипедной дорожке. Рекомендуется использовать решетки со специальным подвижным креплением, позволяющим решётке подниматься и опускаться вместе с дорожным покрытием при заморозках и оттепелях. Применение подобной конструкции требует тщательного уплотнения вокруг

решётки. Это может привести к увеличению затрат на обслуживание, но повышение удобства движения на велосипеде и более эффективное использование велодорожки стоят того. При установке водосточных решёток на краю велодорожки, находящемся ближе к проезжей части, следует использовать традиционную конструкцию с жестким каркасом, прикрепляемым к основанию глубже уровня промерзания грунта. Такие водоприёмники более прочны и лучше выдерживают вес грузовых автомобилей и автобусов. Водосточные решётки следует устанавливать таким образом, чтобы щели располагались перпендикулярно направлению движения велосипедистов.

Поперечный уклон на велодорожках обычно составляет 25%.

При организации велодорожек на существующих улицах, уклон обычно направлен к тротуару. При строительстве новой дороги следует делать уклон велодорожки в сторону проезжей части: отвод воды в этом случае осуществляется с проезжей части, и дренажные решётки на велодорожке становятся не нужны. Для удобства обслуживания велодорожки и движения по ней, она не должна начинаться и заканчиваться утопленным бортовым камнем, установленным поперёк велодорожки: из-за морозного разрушения поверхность дороги в этом месте быстро станет неровной.

В структуру системы водоотведения входят дождеприемники, количество которых определяется проектом. Применяемые при обустройстве ВТИ дождеприемники должны иметь направление пазов для приема воды, поперечное направлению движения велотранспорта. На рисунке 29 представлены типовые исполнения дождеприемников.

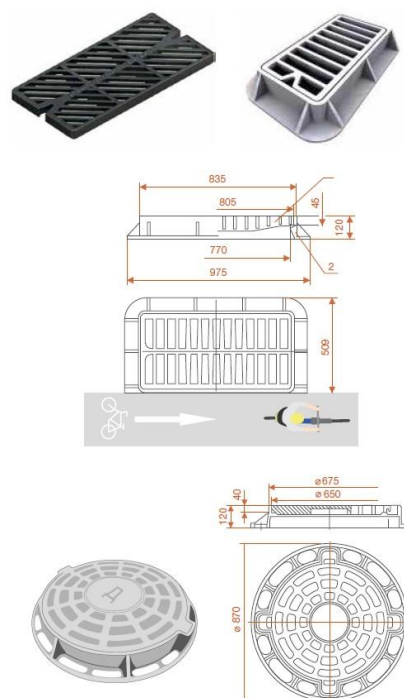


Рисунок 29 – Пример исполнения дождеприемника с поперечным и диагональным направлениями пазов, а также круглой формы

Совместное использование уличного пространства

Совместное использование уличного пространства означает возможность совмещенного движения велосипедов и видов транспорта и участников дорожного движения без выделенной велосипедной инфраструктуры. В настоящем альбоме рассмотрены случаи совместного использования уличного пространства велосипедов с:

- автомобилями (движение по улицам без выделенной ВТИ);
- пешеходами (движение по дорожкам и территории совместного использования с пешеходами, велопешеходные дорожки без разделения). В данном разделе даны рекомендации по обустройству улиц с совмещенным движением автотранспорта и велосипедов, в том числе условия возможности совмещенного движения, значения рекомендуемой ширины полосы движения (в случае обгона и в стесненных условиях). Даны рекомендации по обустройству велопешеходных дорожек, объектов пешеходной инфраструктуры

без разделения пешеходного и велосипедного движения, в том числе описаны условия возможности совмещенного движения, приведены значения рекомендуемой ширины полосы движения. Также представлены рекомендации по организации и обустройству велосипедных улиц.

Движение по улицам без выделенной велосипедной инфраструктуры

На улице Юбилейной, Рязанской согласно ГОСТ 33150—2014 реализовано движение по улицам без выделенной велосипедной инфраструктуры. Совмещенное движение автотранспорта и велосипедов без выделенной велосипедной инфраструктуры рекомендуется к устройству на дворовых проездах, дорогах и улицах местного значения с суммарной интенсивностью движения до 400 авт./ч в обоих направлениях. Скорость движения на данных участках рекомендуется ограничивать до 30 км/ч. Профиль улицы без выделенной ВТИ приведен на рисунке 30.

Ширина полосы совмещенного движения должна либо обеспечивать возможность безопасного совершения обгона велосипедиста автомобильным транспортом, в том числе подвижным составом наземного городского пассажирского транспорта, либо ограничивать обгон, если это может представлять опасность для участников движения.

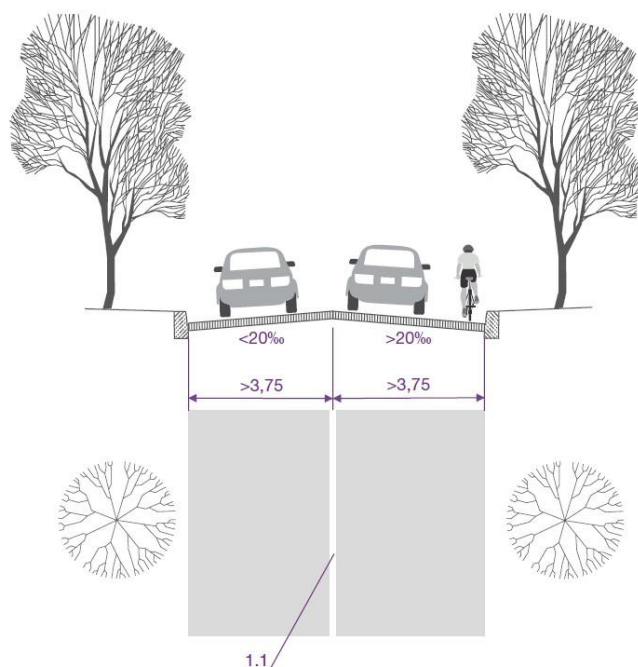


Рисунок 30 – Профиль улицы без выделенной ВТИ

Для возможности безопасного обгона рекомендуется принимать за ширину полосы движения 3,75 м и более. При ограничении обгона ширина полосы не должна превышать 3,0 м. В стесненных условиях центра города допускается проектировать ширину полосы движения на улицах местного значения менее 3,0 м при соответствующем обосновании и согласовании с органами ГИБДД.

Для обозначения направления движения велосипедистов по улицам, включенным в районные велосипедные маршруты, рекомендуется нанесение разметки 1.23.3 (пиктограммы «Велосипед») на расстоянии 1,5 м от бордюра до центральной оси пиктограммы. Нанесение разметки носит информационный характер и служит для повышения внимательности водителей автомобильного транспорта. Данную разметку возможно снабжать разметкой 1.18 (пропорционально уменьшенной) для указания направления движения. Данный способ организации движения позволяет более эффективно использовать пространство улицы в стесненных условиях и является минимальным по затратам, однако требует применения дополнительных мер по успокоению потока автотранспорта и является

наименее безопасным для велосипедистов.

Дорожные знаки

На веломаршрутах используются знаки, регулирующие движение, и указатели направлений.

Указатели направлений должны быть высокого качества. На зелёных веломаршрутах, используется особая система указателей. Возможен вариант, когда на указателях, в дополнение к расстояниям в километрах, будет указываться время пути в минутах.

Установка дорожных знаков производится в соответствии с ГОСТ Р 52289–2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств». Технические требования к дорожным знакам, размерам и применяемым для их изготовления материалам установлены по ГОСТ Р 52290–2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования». В процессе эксплуатации знаки должны отвечать требованиям ГОСТ Р 50597–93 «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения». В таблицах 6,7,8 приведены изображения, номера и наименования дорожных знаков по ГОСТ Р 52290–2004 в рассматриваемой сфере. В таблице 33 приведены знаки дополнительной информации (таблички) согласно ГОСТ Р 52290–2004. В соответствии с ГОСТ Р 52289–2004 знак 1.24 «Пересечение с велосипедной дорожкой» устанавливаются перед расположенными вне перекрестков пересечениями с велосипедными дорожками, обозначенными знаком 4.4».

Таблица 33 – Изображение, номер и наименование дорожных знаков по ГОСТ Р 52290–2004

Группа знаков	Предупреждающие	Запрещающие	Предписывающие		
Наименование знака	Пересечение с велосипедной дорожкой	Движение на велосипедах запрещено	Велосипедная дорожка или полоса	Конец велосипедной дорожки или полосы	Пешеходная и велосипедная дорожка с освещенным движением
Изображение и номер знака	 1.24	 3.9	 4.4.1	 4.4.2	 4.5.2

Для запрещения движения на велосипедах и мопедах действует знак 3.9 «Движение на велосипедах запрещено». В соответствии с ГОСТ Р 52289 – 2004: «5.5.7 Знак 4.4.1 «Велосипедная дорожка или полоса» применяют для обозначения дорожки, по которой разрешено движение только велосипедов, а при отсутствии тротуара или пешеходной дорожки, – и пешеходов, а также полосы проезжей части, по которой разрешено движение велосипедов и мопедов; Знак устанавливают:



- справа от велосипедной дорожки или полосы, если она отделена от проезжей части бордюром, барьером, газоном и т.п.;
- над полосой для велосипедов и мопедов с табличкой 8.14, если она отделена от полос, предназначенных для движения механических транспортных средств, разметкой 1.1.

Основной знак (таблица 34) устанавливают в начале велосипедной дорожки или полосы, повторный – после каждого пересечения с дорогой, пешеходной или велосипедной дорожкой. 5.5.7а Знак 4.4.2 «Конец велосипедной дорожки или полосы» устанавливают в конце дорожки или полосы, обозначенной знаком 4.4.1». «5.5.8а Знаки 4.5.2 «Пешеходная и

велосипедная дорожка с совмещенным движением», 4.5.4 и 4.5.5 «Пешеходная и велосипедная дорожка с разделением движения» применяют для обозначения дорожек, предназначенных для совместного движения пешеходов и велосипедов:

- знак 4.5.2 – в случаях, когда пешеходы и велосипеды не разделяются на самостоятельные потоки;
- знаки 4.5.4 и 4.5.5 – когда потоки пешеходов и велосипедов разделяются на самостоятельные потоки.

Таблица 34 – Изображение, номер и наименование дорожных знаков по ГОСТ Р 52290–2004.

Группа знаков	Предписывающие					Знак особых предписаний
	Конец пешеходной и велосипедной дорожки с совмещенным движением	Пешеходная и велосипедная дорожка с разделением движения		Конец пешеходной и велосипедной дорожки с разделением движения		
Наименование знака						Дорога с полосой для велосипедов
Изображение и номер знака	 4.5.3	 4.5.4	 4.5.5	 4.5.6	 4.5.7	 5.11.2

Основные знаки 4.5.2, 4.5.4, 4.5.5 устанавливаются в начале дорожки, повторные – после каждого пересечения с дорогой, пешеходной или велосипедной дорожкой, а также дорожкой для совместного движения пешеходов и велосипедов. Знаки 4.5.3 «Конец пешеходной и велосипедной дорожки с совмещенным движением», 4.5.6 и 4.5.7 «Конец пешеходной и велосипедной дорожки с разделением движения» устанавливаются в конце дорожки, предназначенной для совместного движения пешеходов и велосипедов». «5.6.12 а Знак 5.11.2 «Дорога с полосой для велосипедов»

применяют для обозначения дороги, на которой движение велосипедов осуществляется по велосипедной полосе навстречу общему потоку транспортных средств. Знак устанавливают в начале участка дороги над проезжей частью или с обеих сторон дороги». «5.6.14а. Знаки 5.13.3 и 5.13.4 «Выезд на дорогу с полосой для велосипедов» применяют для обозначения выездов на дорогу, обозначенную знаком 5.11.2, и устанавливают перед всеми боковыми выездами» (таблица 35).

Табличка 8.4.7 указывает, что действие сопровождаемого ею знака распространяется только на велосипеды. Устанавливается под знаками. Таблички 8.4.12 – 8.4.13 применяют для указания вида транспортного средства, на который не распространяется действие знака (таблица 36).

Таблица 35 – Изображение, номер и наименование дорожных знаков по ГОСТ Р 52290–2004

Группа знаков	Знаки особых предписаний	
Наименование знака	Выезд на дорогу с полосой для велосипедов	
Изображение и номер знака	 5.13.3	 5.13.4

Таблица 36 – Изображение, номер и наименование знаков дополнительной информации (табличек) по ГОСТ Р 52290–2004

Группа знаков	Знаки дополнительной информации		
Наименование знака	Кроме вида транспортного средства		
Изображение и номер знака	 8.4.7	 8.4.12	 8.4.13

*Элементы отделения велотранспортной инфраструктуры от
автомобильных и пешеходных потоков*

В соответствии с мировым и отечественным опытом элементы отделения ВТИ от автомобильных и пешеходных потоков включают в себя:

- дорожную разметку;
- разделительную полосу;
- делиниаторы;
- бордюры;
- тип покрытия;
- ограждения.

В таблице 37 представлены элементы отделения ВТИ от автомобильных и пешеходных потоков по возможности их применения в зависимости от типа ВТИ.

Таблица 37 – Элементы отделения ВТИ от автомобильных и пешеходных потоков

Тип ВТИ	Элементы отделения от транспортных и пешеходных потоков					
	Дорожная разметка	Разделительная полоса	Делиниаторы	Бордюры	Тип покрытия	Ограждения
Велосипедная полоса						
Велосипедная и велопешеходная дорожки	V	-	V	V	V	-
Велосипедная и велопешеходная дорожки	V	V	-	V	V	V

Дорожная разметка

Основываясь на мировом опыте, рекомендуется применение разметки в виде так называемой буферной зоны. Аналогами в отечественной нормативно-технической базе являются разметки 1.16.1 – 1.16.3 в зависимости от направления транспортных потоков. Обустройство такой

буферной зоны позволит обеспечить безопасное расстояние между велосипедистами и транспортными средствами.

Разделительная полоса может быть устроена в местах остановок туристических автобусов и стоянок такси, или там, где улицу переходит много пешеходов: если на таких участках прокладывают широкую велодорожку, тогда для удобства пешеходов необходимо сделать разделительную полосу между велодорожкой и проезжей частью.

Линии разметки используются, чтобы обозначить отведённое для велосипедистов пространство, и направить их туда. Для всех проектов должны составляться схемы организации дорожного движения со всей планируемой разметкой, обязательно учитывающие и велотранспорт. Для регулирования движения велосипедистов необходимо применять дорожную разметку.

Разделительная полоса

Согласно ГОСТ Р 52766–2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования», на подходах к искусственным сооружениям велосипедные дорожки могут размещаться на обочине с отделением их от проезжей части ограждениями или разделительными полосами. Ширина разделительной полосы между автомобильной дорогой и параллельной или свободно трассируемой велосипедной дорожкой должна быть не менее 1,5 м. В стесненных условиях допускается разделительная полоса шириной 1,0 м, возвышающаяся над проезжей частью не менее чем на 0,15 м, с окаймлением бордюром.

В соответствии с СП 42.13330.2011 «Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01–89*», на магистральных улицах регулируемого движения допускается предусматривать велосипедные дорожки, выделенные разделительными

полосами.

Согласно МГСН 1.01–99, на магистральных улицах районного значения допускается предусматривать велосипедные дорожки по краю проезжих частей, выделенные разделительными полосами. Расстояние безопасности от края велосипедной дорожки следует принимать не менее: до проезжей части – 1 м, до тротуара – 0,5 м.

Устройство разделительной полосы позволяет защищать велосипедистов от наезда транспортных средств, особенно на участках дорог с высокой интенсивностью движения грузового транспорта.

На разделительной полосе допускается размещение столбиков, клумб или высаживание кустарников, различных МАФ высотой не более 0,8 м.

В случае городской улицы на разделительных полосах рекомендуется размещать:

- при разделении велосипедных и автомобильных потоков – кустарник, столбики или МАФ;
- при разделении велосипедных и пешеходных потоков – столбики, продолговатые (узкие) клумбы (МАФ) или невысокие кустарники.

Ограничительные столбики используются только в исключительных случаях, поскольку если столбиков на улицах много, то водители уже ожидают, что все места, где парковка запрещена, будут отделены столбиками.

Столбики требуют дополнительного увеличения ширины велодорожки на 0,3 м, чтобы велосипедисты не задевали их. Столбики можно использовать вместо барьерных ограждений там, где надо привлечь внимание водителей. На съёмных столбиках, используемых для доступа уборочной техники, замок должен располагаться в верхней части. На рисунке 31 приведены примеры исполнения различных МАФ.

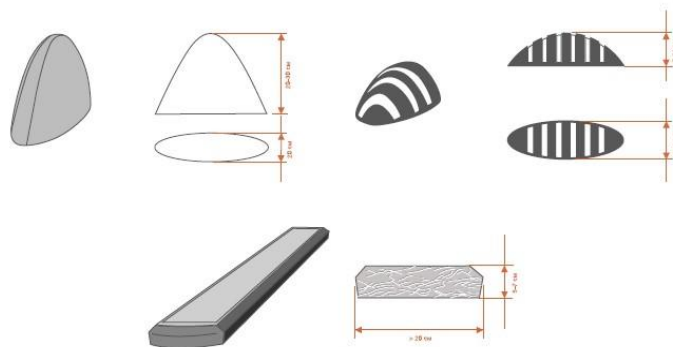


Рисунок 31 – Примеры исполнения различных МАФ

Делиниаторы

Для направления движения и принудительного разграничения велосипедных и транспортных потоков, движущихся в одном или противоположном направлениях, применяются делиниаторы в виде прямоугольной пластины либо столбика.

Конструкция делиниаторов, как правило, включает бордюр (основание) и пластину/столбик.

Высота делиниатора с пластиной должна быть 0,45–0,8 м, ширина основания рекомендуется не более 0,3 м, пластины не более 0,25 м (рисунок 32а).

Высота делиниатора со столбиком должна быть 0,75–0,8 м, ширина основания рекомендуется не более 0,3 м, столбика – 0,12 м (рисунок 32 б).

Рекомендуется использовать делиниаторы из эластичных и устойчивых к перепадам температур материалов (например, углепластик) с использованием ярких цветов, легко заметных в светлое время суток и в темное при свете фар.

Пластины столбики делиниаторов должны иметь световозвращающую окраску или быть оборудованы световозвращателями. Рекомендуется окрашивать пластины параллельными полосами красного и белого цвета, аналогично знакам 8.22.1 или 8.22.2, столбики – горизонтальными полосами красного и белого цвета.

Конструкция делиниаторов должна быть устойчивой для проезда уборочной и специализированной техники и обеспечивать беспрепятственный сток дождевых и талых вод.

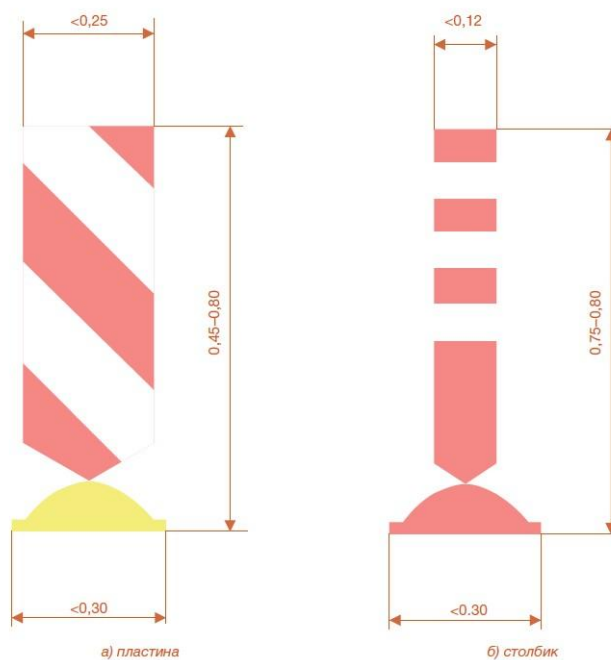


Рисунок 32 – Примеры исполнения делиниаторов

Тип покрытия

На рисунке 33 представлен пример исполнения велосипедной дорожки из асфальтобетона.

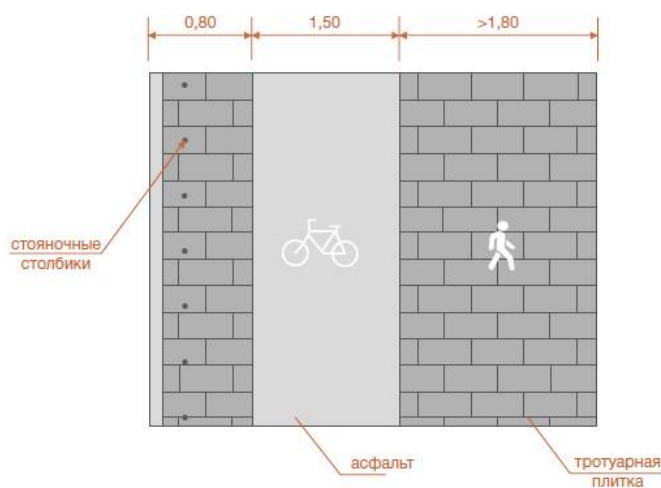


Рисунок 33 – Пример исполнения велосипедной дорожки из асфальтобетона

Покрытие велосипедных дорожек устраивают из цементобетона, асфальтобетона и каменных материалов, обработанных органическими вяжущими. Возможно применение крупной бетонной плитки. При малой интенсивности велосипедного движения покрытие выполняется из местных водоустойчивых материалов, например, каменных материалов низкой прочности, крупной гранитной высевки и др.

Покрытия велосипедных дорожек рекомендуется предусматривать из асфальтобетона, в том числе с использованием резинопolyуретана.

Не рекомендуется к использованию на велодорожках покрытия из неровных материалов или материалов, которые быстро становятся такими.

Мощение плиткой может использоваться там, где нет интенсивного движения. Но плитка со временем сдвигается и оседает, особенно в местах с интенсивным трафиком. Плитку можно использовать, чтобы сохранить цельность их облика, но при этом нужно учесть необходимость более частого обслуживания.

При использовании тротуарной плитки для обустройства покрытия ВТИ необходимо обеспечить поперечное направление длинной стороны плитки направлению движения велосипедистов.

При отделке поверхности применяются:

- цветной асфальтобетон;
- мелкозернистый асфальтобетон и полиуретан.

Для разделения велосипедных и пешеходных потоков на дорожках совместного использования рекомендуется использовать тип покрытия велосипедной дорожки, отличный от покрытия тротуара. Выбор типа покрытия в каждом конкретном случае должен быть индивидуальным. При выборе типа покрытия следует учитывать целый ряд факторов:

- факторы, влияющие на выбор типа покрытия велосипедной дорожки (погодные условия, стоимость покрытия и др.);
- месторасположение;

- функциональное назначение;
- требования к прочности, сцеплению и шероховатости покрытия;
- интенсивность движения;
- архитектурно-художественные требования.

Хранение велосипедов

Для организации правильной велопарковки необходимо: привлечь внимание, выбрать правильное расположение, наметить решение, которое действительно работает, выбрать парковочные стойки правильной конструкции и обеспечить достаточное их количество, сделать парковку надёжной, позаботиться об уходе и содержании, рассказать о ней велосипедистам.

Велосипедные парковки, устанавливаемые за счет городского бюджета, должны быть общедоступны. Это относится и к уличным парковкам, установленным за счёт средств жилищных ассоциаций (собственников жилья, управляющих компаний и т. п.). Велопарковки обычно размещают на тротуарах и в пешеходных зонах, располагая их таким образом, чтобы свести неудобства к минимуму. Можно также организовать велосипедные парковки за счёт отдельных автомобильных парковочных мест (места, занимаемого одним припаркованным автомобилем, достаточно для размещения 8–10 велосипедов).

В зависимости от парковочной зоны, взамен занятого парковочного места может быть устроено другое место поблизости.

Велосипедная парковка может быть расположена ближе к перекрёстку, чем требуемое для парковки автомобилей расстояние в 10 м. Но при этом нельзя нарушать условия видимости.

Максимальные размеры стандартного велосипеда: в плане 0,7х1,8 м; высота 1,3 м (рисунок 34).

Минимально необходимая площадь для хранения одного велосипеда

должна быть не менее $1,2 \text{ м}^2$ при размещении в одном уровне при опоре на оба колеса, с площадкой для маневрирования не менее 2 м^2 .

В соответствии с пунктом 11.22 СП 42.13330.2011, площадь земельных участков гаражей и стоянок для легковых автомобилей, а также для велосипедов с учетом применения коэффициента приведения (коэффициент приведения – 0,1) в зависимости от их этажности указан в таблице 38. Различают два типа мест хранения велосипедов:

- долговременного (постоянного) хранения, которые включают здания, сооружения или их части, где обеспечивается сохранность, безопасность и защита от непогоды велосипедного транспорта на длительный срок;
- кратковременного хранения, которые включают здания, сооружения (или их части) или отдельную открытую площадку с установленными стойками-держателями велосипедов, где обеспечивается безопасное хранение велосипедов в течение короткого периода времени.

Пользователи велосипедного транспорта должны быть обеспечены местами постоянного хранения велосипедов по своему месту проживания. При проектировании нового жилья рекомендуется предусматривать наличие мест постоянного хранения в количестве не менее 0,8 места на каждое домохозяйство (квартиру). В существующих жилых помещениях количество мест определяется текущим спросом.

Размещение велосипедов на постоянное место хранения возможно организовать в:

- подвальных помещениях;
- колясочных (велосипедных);
- велосипедных гаражах.

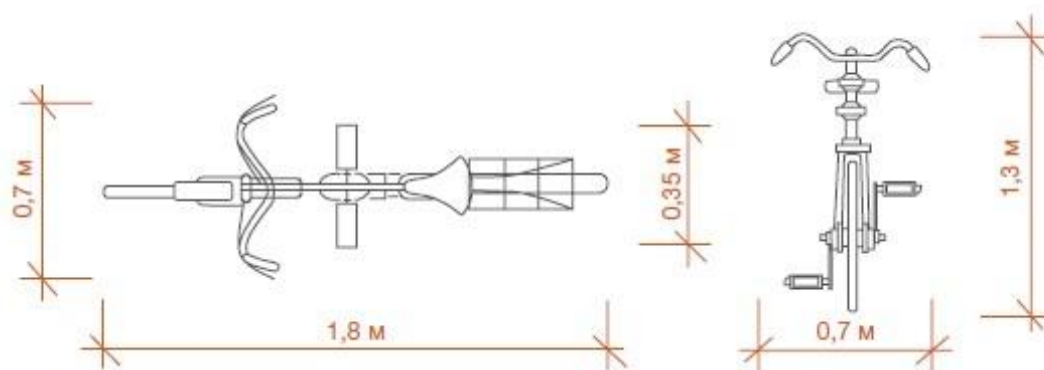


Рисунок 34 – Размеры стандартного велосипеда

Таблица 38 – Площадь земельных участков гаражей и стоянок для легковых автомобилей и велосипедов

Этажность гаражей и стоянок	Площадь участка для легкового автомобиля, м ²	Площадь участка для велосипеда, м ²
Одноэтажных	30	3
Двухэтажных	20	2
Трехэтажных	14	1,4
Четырехэтажных	12	1,2
Пятиэтажных	10	1
Наземных стоянок	25	2,5

Указанные помещения необходимо располагать внутри жилых зданий или на расстоянии не более 50 м от них. Места постоянного хранения устраивают в одном уровне с улицей. Если доступ к ним в одном уровне невозможен, то их обустраивают рампами, пандусами или лифтами. Помещения для хранения велосипедов должны защищать от непогоды, иметь освещение, закрываться и быть доступны только для их пользователей.

Пользователи велосипедного транспорта должны быть обеспечены парковками для кратковременного хранения велосипедов по месту проживания, работы, учебы, в административных, медицинских, торговых и прочих учреждениях. Количество стояночных мест для кратковременного хранения рекомендуется устанавливать в зависимости от типа учреждения,

количества посетителей или работников, площади учреждения и других характеристик (таблица 39).

Таблица 39 – Рекомендованное количество стояночных мест для кратковременного хранения

Тип учреждения	Рекомендуемый норматив*
Жилые здания (гостевая стоянка)	не менее одного места на пять домохозяйств/квартир
Офисы, конторы, административные, медицинские учреждения, музеи, выставочные центры и т.д.	не менее одного места на 25 посетителей (включая постоянных работников)
Школы, университеты, пр. учебные учреждения	не менее одного места на пять человек – учащихся и персонала
Театры, концертные залы, кинотеатры (не включенные в торговые и развлекательные центры)	не менее одного места на 15–20 зрительских мест и одного места на пять человек персонала
Местные магазины, лавки (площадь до 200 кв. м)	1–3 места/магазин
Микрорайонные торговые центры (площадь до 3000 кв. м)	не менее одного места на 150 кв. м торговой площади
Районные торговые центры (площадь до 10 000 кв.м)	не менее одного места на 300 кв. м торговой площади
Моллы и прочие крупные торговые центры (площадь более 10 000 кв.м)	не менее одного места на 500 кв. м торговой площади
Заведения общественного питания, гостиницы	не менее одного места на 15 посетителей и одного места на пять человек персонала
ТПУ, крупные остановочные пункты	не менее 0,5% от общего пассажиропотока в утренний час пик с 6 до 9 часов
Стадионы, спортивные арены	не менее одного места на 15 зрительских мест

*Примечание: Данные нормативы могут быть пересмотрены при увеличении доли велосипедного транспорта в общем объеме городских поездок.

Парковки для кратковременного хранения разделяются на уличные и внеуличные. При проектировании мест временного хранения необходимо предусматривать долю внеуличной парковки не менее 20% стояночных мест, за исключением жилых зданий, для которых функции внеуличной парковки выполняют стоянки постоянного хранения.

Уличные парковки для кратковременного хранения обычно служат для

хранения велосипедов от 2 до 12 часов.

Уличные парковки для кратковременного хранения рекомендуется размещать на расстоянии не более 30 м от входа в учреждение в хорошо освещенных местах с высокой интенсивностью пешеходного движения для снижения случаев вандализма и краж велосипедов. Рекомендуется устанавливать парковки в зоне обзора существующих камер наблюдения. Парковки не должны препятствовать движению пешеходов и проезду спецтехники. Мероприятия по организации парковочного пространства для велосипедного транспорта указаны в таблице 40. Схема размещения велопарковок представлена на рисунке 35.



Рисунок 35 – Расположение велопарковок на территории Новомичуринска

Таблица 40 – Мероприятия по организации парковочного пространства для велосипедного транспорта на улично-дорожной сети Новомичуринского городского поселения

№ п/п	Наименование велосипедной дорожки	Количество мест	Мероприятия
1	От энергетиков до промышленной, 23Д	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия
2	От 25 Д до выездной дороги м-ра Д, 26Д	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия
3	От 25 Д до выездной дороги м-ра Д, 25Д	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия
4	Выездная дорога м-ра Д, 3а	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия
5	Пр. Энергетиков, 12А	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия
6	Пр. Энергетиков, 22в	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия
7	Пр. Энергетиков, 5Д	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия
8	Пр. Энергетиков, 16Д	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия
9	Пр. Энергетиков, 22 корп В	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия
10	Пр. Энергетиков, 49	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия

11	Пр. Энергетиков, 28	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия
12	Ул. Строителей , 45	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия
13	Стадион им. Шалатова	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия
14	Пляж	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия
15	Ул. Строителей , 18	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия
16	Ул. Строителей , 14	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия
17	Ул. Строителей , 2А	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия
18	Ул. Комсомольская, 8	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия
19	Ул. Комсомольская, 6	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия
20	Пр. Смирягина (нечетная) 23	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия
21	Пр. Смирягина (нечетная) 11	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия
22	Пр. Смирягина (четная) 18	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия

23	Ул. Волкова, 13	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия
24	Ул. Волкова, 18	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия
25	Ул. Волкова, 3	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия
26	Ул. Заречная/ул. Юбилейная	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия
27	Дайвинг центр «Садко»	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия
28	Садово-дачное товарищество Надежда	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия

В конструкции велопарковок рекомендуется использовать прочные антивандальные материалы. Стоянка должна быть надежно закреплена.

Основным конструкционным решением парковок является стойка П-образной формы с шагом 0,9 м (рисунки 36 – 37). Допускается устройство стоек, отличных от типовых, в т.ч. дизайнерских.

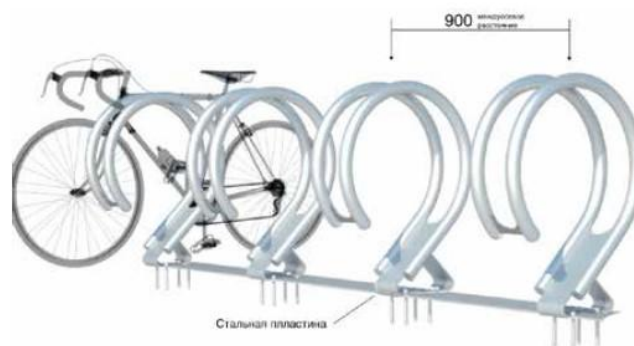


Рисунок 36 – Типовая уличная стойка П - образной формы

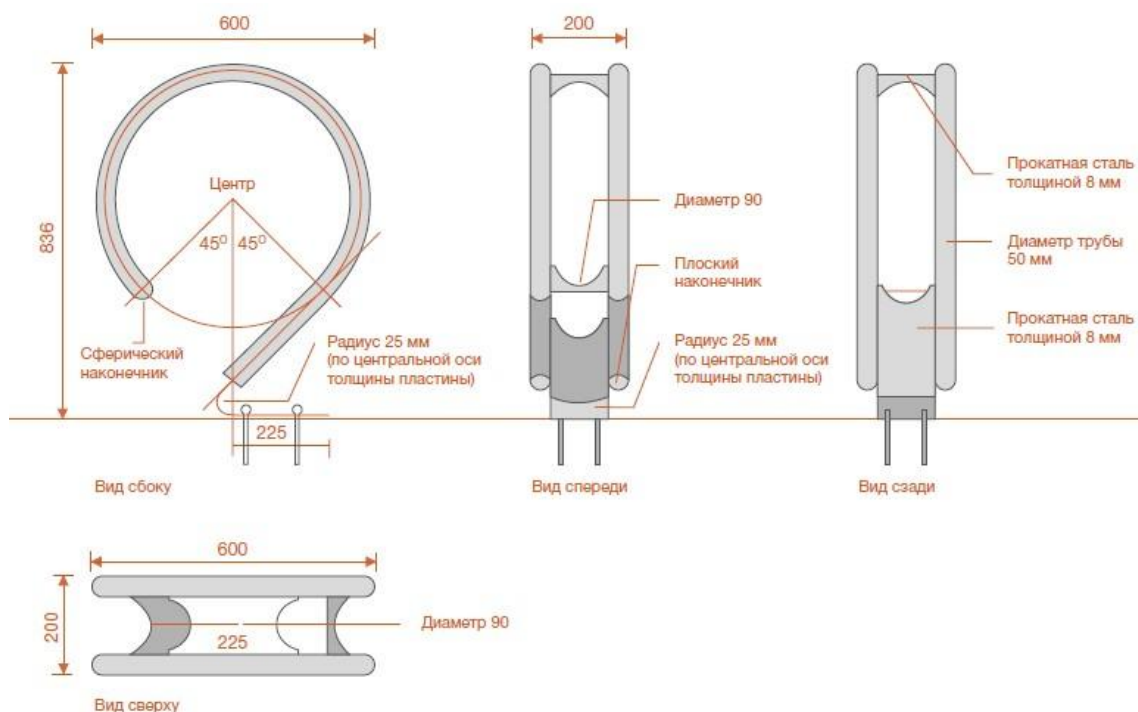


Рисунок 37 – Пример исполнения отдельно стоящей типовой рамы П-образной формы

П-образные стойки велопарковок следует размещать параллельно на расстоянии более 0,6 м от боковых вертикальных конструкций (стен, краев сооружений и т.д.). Расстояние между стеной и центром стойки, расположенной к стене под углом 90 градусов, рекомендуется принимать равным 1,0 м. Параллельное размещение рам П-образной формы рекомендуется с шагом не менее 0,9 м (рисунок 38). Допускается предусматривать места для негабаритных велосипедов (3–4 колеса) шириной не менее 1,1 м и длиной 2,5 м в количестве 10% от общего числа мест.

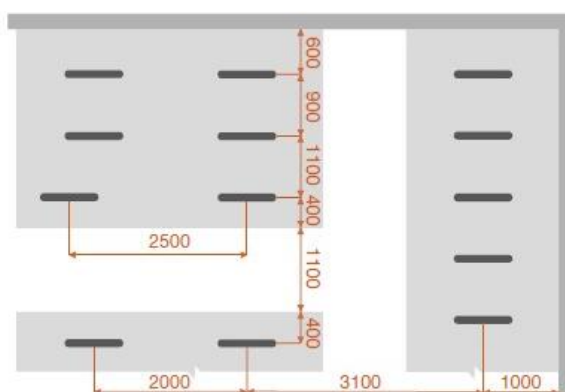


Рисунок 38 – Пример исполнения П-образных стоек велопарковки

Допускается устанавливать стойки с держателем для одного колеса, которые возможно размещать вплотную к стенам зданий и прочим вертикальным сооружениям. Размещение держателей переднего колеса на общей стойке рекомендуется с шагом 0,6 м.

При размещении П-образных стоек и держателей переднего колеса под прямым углом к оси проезжей части ширина, отводимая под парковку, составит 2 м. В стесненных условиях рекомендуется размещение П-образных стоек и держателей под углом 45 градусов, что сокращает занимаемое стоянкой пространство по ширине до 1,5 м (рисунок 39).

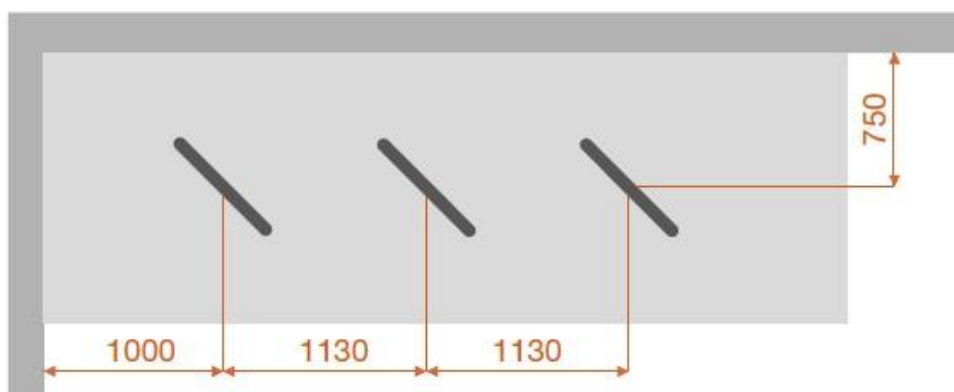


Рисунок 39 – Пример исполнения П-образных стоек велопарковки под углом 45 градусов к боковым вертикальным конструкциям

Размещение П-образных стоек под углом 45 градусов к оси проезжей части рекомендуется на разделительной полосе шириной более 1,5 м между проезжей частью и ВТИ. При ширине разделительной полосы более 2,0 м П-образные стойки можно размещать под углом 90 градусов. Если вдоль разделительной полосы предусмотрена стоянка автомобилей, ширина полосы для размещения П-образных стоек должна быть увеличена на 0,5 м соответственно для осуществления безопасной посадки/высадки пассажиров припаркованных автомобилей.

При размещении П-образных стоек на участке с уклоном 50% и более рекомендуется устанавливать их перпендикулярно направлению склона.

Внеуличные парковки допустимо размещать в отдельных, обычно охраняемых помещениях на расстоянии не более 100 м от входа в учреждение. Тип, способ размещения велосипедов, способ оплаты и другие характеристики стоянки устанавливаются проектом.

В качестве внеуличных парковок можно применять многоместные наземные и подземные автоматические комплексы. Типы парковочной инфраструктуры с примерами исполнения представлены в сводной таблице 41.

Таблица 41 – Типы парковочной инфраструктуры с визуальным исполнением

№ п/п	Тип парковочной инфраструктуры	Визуальное исполнение
1	Накладки на существующие столбики	
2	Столбики отдельностоящие (с функцией антипарковочных)	
3	П-образные стойки отдельно стоящие	
4	П-образные стойки на несколько велосипедов	

Освещение велотранспортной инфраструктуры.

Дорожное освещение обычно требуется на всех транспортных путях, включая велосипедные дорожки. На велодорожках, проходящих отдельно от автомобильных дорог, могут использоваться обычные парковые фонари или столбики с низко расположенными источниками света. Современные источники света, такие как светодиодные лампы, предоставляют новые

возможности: из них, например, можно сделать световую дорожку, установив лампы прямо в дорожное покрытие.

Освещенность велосипедных полос и дорожек должна соответствовать нормам освещения улиц и дорог.

Освещение велосипедных дорожек в зонах рекреации и вдали от централизованного уличного освещения носит рекомендательный характер. Однако в районе перекрестков, тоннелей, путепроводов и подземных переходов велосипедные дорожки должны быть освещены на расстоянии не менее 60 м от пересечения с автомобильной дорогой. Также освещение должно быть обеспечено на самих перекрестках, путепроводах, в туннелях и подземных переходах.

В темное время суток расстояние видимости для велосипедиста должно составлять не менее 10–30 м, что обеспечивается искусственным освещением со средней яркостью проезжей части 0,15–0,25 кд/м² или средней освещенностью 3,4–3,9 лк вдоль оси велосипедной дорожки.

Отдельная велосипедная инфраструктура вдали от централизованного уличного освещения может освещаться посредством (рисунок 40):

- светильников наружного освещения;
- катафотов, встроенных в покрытие;
- столбики со встроенными светильниками.



Рисунок 40 – Средства освещения велосипедной инфраструктуры

3.3.5. Развитие инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб

Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных не планируются. Для средств коммунальных и дорожных служб мероприятия не требуются. На сегодняшний день на территории Новомичуринска имеется и действует достаточное количество средств обслуживания коммунальной сферы и.

3.3.6. Развитие сети дорог муниципального образования Новомичуринское городское поселение Пронского района Рязанской области

В целях развития сети дорог поселения планируется ряд мероприятий, реализация которых позволит поддерживать существующую сеть автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в состоянии соответствующем нормативным требованиям.

Недостатком сети дорог Новомичуринского городского поселения

(рисунок 41) является наличие поврежденного асфальтобетонного покрытия на автодорогах общего пользования, а также отсутствие асфальтобетонного покрытия проезжей части дорог на некоторых участках дорог. Проектом предлагается в первую очередь привести к нормативному состоянию дороги с асфальтобетонным покрытием, а также произвести устройство асфальтобетонного (твердого) покрытия на главных и основных улицах муниципального образования, кроме того, организовать велопешеходное движение достаточное, для удобства перемещения жителей города, а также организации передвижения по туристическим маршрутам.



Рисунок 41 - Схема сети дорог Новомичуринского городского поселения

Все сложные и опасные дорожные участки должны быть обозначены соответствующими дорожными знаками и быть хорошо освещенными. Для безопасности пешеходов в районе их массового появления на дорогах (учебно-воспитательные учреждения, крупные магазины и прочие места

скопления людей), необходимо устанавливать искусственные неровности, высотой не более 10 см обозначенные как разметкой, так и соответствующими дорожными знаками.

В соответствии с выработанными решениями были классифицированы и выделены несколько вариантов реализации мероприятий по реконструкции и усовершенствованию организации дорожного движения на улично-дорожной сети Новомичуринского городского поселения (таблица 42).

Таблица 42 - Перечень дорог общего пользования местного значения Пронского района Новомичуринского городского поселения

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Категория	Протяж-ть, км	Сре шир. проезж. части, м	Кол-во полос движения	Покрыти е	Наличие тротуара		Наличие освещения	Пеш. переходы сущ./проект-е	Вар. реализ	Мероприятия
							Слева	Справа				
1	пр. Энергетиков	II	1,5	14,5	4	а/б	есть	есть	есть	3/4	I	<p>1. Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 1,5 км с шириной покрытия 14,5 метров, устройство бортового камня.</p> <p>2. Реконструкция освещения автодороги и тротуара, с мачтой освещения с двухсторонним расположением фонарей на протяженности 1,5 км по обеим сторонам от дороги.</p> <p>3. Устройство тротуаров шириной не менее 1,5 метров на обеих сторонах автодороги протяженностью 1,5 км.</p> <p>4. Устройство одной велополосы шириной не менее 1,2 метра протяженностью 1,5 км.</p> <p>5. Устройство технических средств ОДД в соответствии с реализованной схемой организации дорожного движения</p> <p>6. Устройство 4-х нерегулируемых пешеходных переходов с светофором Т7.</p>

2	ул. Строителей	IV	1,8	7,3	2	а/б	есть	частично	есть	0/7	II	<p>1. Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 1,8 км с шириной покрытия 7,3 метров, устройство бортового камня.</p> <p>2. Реконструкция освещения автодороги и тротуара, с мачтой освещения с двухсторонним расположением фонарей на протяженности 1,8 км.</p> <p>3. Устройство велосипедной полосы шириной 1,5-2,0 метра протяженностью 1,8 км.</p> <p>4. Устройство технических средств ОДД в соответствии с реализованной схемой ОДД.</p> <p>5. Устройство 7-и нерегулируемых пешеходных переходов с светофором Т7.</p>
3	ул. Комсомольская	IV	0,60	6,8	2	а/б	частично	есть	есть	0/2	II	<p>1. Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,6 км с шириной покрытия 7,0 метров, устройство бортового камня.</p> <p>2. Реконструкция освещения автодороги и тротуара, с мачтой освещения с двухсторонним расположением фонарей на протяженности 0,6 км.</p> <p>3. Устройство велосипедной полосы шириной 1,5-2,0 метра протяженностью 0,6 км.</p> <p>4. Устройство технических средств ОДД в соответствии с реализованной схемой ОДД.</p> <p>5. Устройство 2-х нерегулируемых пешеходных переходов с светофором Т7.</p>

4	ул. Волкова	IV	0,50	9,6	2	а/б	есть	есть	есть	1/1	II	<p>1. Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,5 км с шириной покрытия 9,6 метров, устройство бортового камня.</p> <p>2. Реконструкция освещения автодороги и тротуара, с мачтой освещения с двухсторонним расположением фонарей на протяженности 0,5 км.</p> <p>3. Устройство велосипедной полосы шириной 1,5-2,0 метра протяженностью 0,5 км.</p> <p>4. Устройство технических средств ОДД в соответствии с реализованной схемой ОДД.</p> <p>5. Устройство 1-го нерегулируемого пешеходного перехода с светофором Т7.</p>
5	пр. Смирягина (четная сторона)	IV	0,58 2	7,2	2	а/б	есть	есть	есть	1/2	III	<p>1. Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,582 км с шириной покрытия 7,2 метров, устройство бортового камня.</p> <p>2. Реконструкция освещения автодороги и тротуара, с мачтой освещения с двухсторонним расположением фонарей на протяженности 0,582 км.</p> <p>3. Устройство тротуаров шириной не менее 1,5 метров на обеих сторонах автодороги протяженностью 0,582 км.</p> <p>4. Устройство одной велополосы шириной не менее 1,2 метра протяженностью 0,582 км.</p> <p>5. Устройство системы водоотведения.</p> <p>6. Устройство 2-х нерегулируемых пешеходных переходов с светофором Т7.</p>

6	пр. Смирягина (не четная сторона)	IV	0,61 1	7,2	2	а/б	есть	есть	есть	0/4	III	<p>1. Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,611 км с шириной покрытия 7,2 метров, устройство бортового камня.</p> <p>2. Реконструкция освещения автодороги и тротуара, с мачтой освещения с двухсторонним расположением фонарей на протяженности 0,611 км.</p> <p>3. Устройство тротуаров шириной не менее 1,5 метров на обеих сторонах автодороги протяженностью 0,611 км.</p> <p>4. Устройство одной велополосы шириной не менее 1,2 метра протяженностью 0,611 км.</p> <p>5. Устройство системы водоотведения.</p> <p>6. Устройство технических средств ОДД в соответствии с реализованной схемой организации дорожного движения.</p> <p>7. Устройство 4-х нерегулируемых пешеходных переходов с светофором Т7</p>
7	выездная дорога м-он «Д»	IV	0,92 0	10, 5	2	а/б	392м в начале	392м в начале	есть	0	IV	<p>1. Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,92 км с шириной покрытия 10,5 метров, устройство бортового камня.</p> <p>2. Реконструкция освещения автодороги и тротуара, с мачтой освещения с двухсторонним расположением фонарей на протяженности 0,92 км.</p> <p>3. Устройство тротуаров шириной не менее 1,5 метров на обеих сторонах автодороги протяженностью 0,92 км.</p> <p>4. Устройство одной велополосы шириной не менее 1,2 метра протяженностью 0,92 км.</p> <p>5. Устройство технических средств ОДД в соответствии с реализованной схемой организации дорожного движения.</p>

8	дорога от 25 «Д» до выездной дороги м-рона «Д»	IV	0,55	6,7	2	а/б	Есть Отсутствует т 20м на пер у д. 25	есть	есть	0/1	II	1. Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,55 км с шириной покрытия 7,0 метров, устройство бортового камня. 2. Реконструкция освещения автодороги и тротуара, с мачтой освещения с двухсторонним расположением фонарей на протяженности 0,55 км. 3. Устройство велопешеходной полосы шириной 1,5-2,0 метра протяженностью 0,55 км. 4. Устройство технических средств ОДД в соответствии с реализованной схемой ОДД. 5. Устройство 1-го нерегулируемого пешеходного перехода с светофором Т7
9	дорога от пр. Энергетиков до ул. Промышленной	IV	0,90	6,7	2	а/б	До дома №25	До дома №25	До дома №25	1/1	II	1. Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,9 км с шириной покрытия 7,0 метров, устройство бортового камня. 2. Реконструкция освещения автодороги и тротуара, с мачтой освещения с двухсторонним расположением фонарей на протяженности 0,9 км. 3. Устройство велопешеходной полосы шириной 1,5-2,0 метра протяженностью 0,9 км. 4. Устройство технических средств ОДД в соответствии с реализованной схемой ОДД. 5. Устройство 1-го нерегулируемого пешеходного перехода с светофором Т7
10	ул. Рязанская	IV	1,53 5	6,0	2	а/б	есть	нет	есть	0	IV	1. Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 1,535 км с шириной покрытия 6,0 метров, устройство бортового камня. 2. Реконструкция освещения автодороги и тротуара, с мачтой освещения с двухсторонним расположением фонарей на протяженности 1,535 км. 3. Устройство технических средств ОДД в соответствии с реализованной схемой ОДД.

11	ул. Молодежная	IV	1,32 8	6,0	2	а/б-570 бет-758	нет	нет	есть	0	V	<p>1. Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 1,328 км с шириной покрытия 6,0 метров.</p> <p>2. Устройством укрепленной обочины шириной 1,0.</p> <p>3. Реконструкция освещения автодороги и тротуара, с мачтой освещения с одной стороны дороги на протяженности 1,328 км.</p> <p>4. Устройство технических средств ОДД в соответствии с реализованной схемой организации дорожного движения.</p>
12	ул. Вишневая	IV	1,32 8	6,0	2	бетон	нет	нет	отсутствует	0	V	<p>1. Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 1,419 км с шириной покрытия 6,0 метров.</p> <p>2. Устройством укрепленной обочины шириной 1,0.</p> <p>3. Реконструкция освещения автодороги и тротуара, с мачтой освещения с одной стороны дороги на протяженности 1,419 км.</p> <p>4. Устройство технических средств ОДД в соответствии с реализованной схемой организации дорожного движения.</p>
13	ул. Садовая	IV	1,41 9	6,0	2	419- а/б 1000-бет.	нет	нет	есть	0	V	<p>1. Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 1,419 км с шириной покрытия 6,0 метров.</p> <p>2. Устройством укрепленной обочины шириной 1,0.</p> <p>3. Реконструкция освещения автодороги и тротуара, с мачтой освещения с одной стороны дороги на протяженности 1,419 км.</p> <p>4. Устройство технических средств ОДД в соответствии с реализованной схемой организации дорожного движения.</p>

14	ул. Заречная	IV	1,42 7	6,0	2	673-бет. 750- а/б	нет	нет	есть	0	V	<p>1. Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 1,427 км с шириной покрытия 6,0 метров.</p> <p>2. Устройством укрепленной обочины шириной 1,0.</p> <p>3. Реконструкция освещения автодороги и тротуара, с мачтой освещения с одной стороны дороги на протяженности 1,427 км.</p> <p>4. Устройство технических средств ОДД в соответствии с реализованной схемой организации дорожного движения.</p>
15	ул. Новоселов	IV	0,51	6,0	2	а/б	нет	нет	есть	0	V	<p>1. Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,51 км с шириной покрытия 6,0 метров.</p> <p>2. Устройством укрепленной обочины шириной 1,0.</p> <p>3. Реконструкция освещения автодороги и тротуара, с мачтой освещения с одной стороны дороги на протяженности 0,51 км.</p> <p>4. Устройство технических средств ОДД в соответствии с реализованной схемой организации дорожного движения.</p>
16	ул. Южная	IV	0,43 4	6,0	2	бетон	нет	нет	отсутствует	0	V	<p>1. Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,434 км с шириной покрытия 6,0 метров.</p> <p>2. Устройством укрепленной обочины шириной 1,0.</p> <p>3. Устройство освещения автодороги и тротуара, с мачтой освещения с одной стороны дороги на протяженности 0,434 км.</p> <p>4. Устройство технических средств ОДД в соответствии с реализованной схемой организации дорожного движения.</p>

17	ул. Юбилейная	IV	0,46 7	6,0	2	а/б	230м	нет	230	0	VI	<p>1. Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,467 км с шириной покрытия 6,0 метров, устройство бортового камня.</p> <p>2. Реконструкция освещения автодороги и тротуара, с мачтой освещения с двухсторонним расположением фонарей на протяженности 0,467 км.</p> <p>3. Устройство технических средств ОДД в соответствии с реализованной схемой ОДД.</p>
18	ул. Мичурина	IV	0,47 4	6,0	2	220-а/б 247 грунт	нет	нет	отсутствует	0	V	<p>1. Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,474 км с шириной покрытия 6,0 метров.</p> <p>2. Устройство укрепленной обочины шириной 1,0.</p> <p>3. Устройство освещения автодороги и тротуара, с мачтой освещения с одной стороны дороги на протяженности 0,474 км.</p> <p>4. Устройство технических средств ОДД в соответствии с реализованной схемой организации дорожного движения.</p>
19	пер. Северный	IV	0,22	6,0	2	бетон	нет	нет	отсутствует	0	V	<p>1. Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,22 км с шириной покрытия 6,0 метров.</p> <p>2. Устройство укрепленной обочины шириной 1,0.</p> <p>3. Устройство освещения автодороги и тротуара, с мачтой освещения с одной стороны дороги на протяженности 0,22 км.</p> <p>4. Устройство технических средств ОДД в соответствии с реализованной схемой организации дорожного движения.</p>

20	пер. Речной	IV	0,16	6,0	2	а/б	нет	нет	есть	0	V	<p>1. Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,16 км с шириной покрытия 6,0 метров.</p> <p>2. Устройством укрепленной обочины шириной 1,0.</p> <p>3. Реконструкция освещения автодороги и тротуара, с мачтой освещения с одной стороны дороги на протяженности 0,16 км.</p> <p>4. Устройство технических средств ОДД в соответствии с реализованной схемой организации дорожного движения.</p>
21	пер. Солнечный	IV	0,16 5	6,0	2	бетон	нет	нет	есть	0	V	<p>1. Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,165 км с шириной покрытия 6,0 метров.</p> <p>2. Устройством укрепленной обочины шириной 1,0.</p> <p>3. Реконструкция освещения автодороги и тротуара, с мачтой освещения с одной стороны дороги на протяженности 0,165 км.</p> <p>4. Устройство технических средств ОДД в соответствии с реализованной схемой организации дорожного движения.</p>
22	ул. Каштановая	IV	0,66 8	6,0	2	щебень	нет	нет	отсутствует	0	V	<p>1. Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 1,19 км с шириной покрытия 6,0 метров укрепление обочин 2,0 м (1,0 м с каждой стороны).</p> <p>2. Устройство освещения</p>
23	ул. Цветочная	IV	0,61	6,0	2						V	<p>1. Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 1,19 км с шириной покрытия 6,0 метров укрепление обочин 2,0 м (1,0 м с каждой стороны).</p> <p>2. Устройство освещения</p>
24	Автомобильная дорога к водозаборным сооружениям	IV	1,19	6,0	2	а/б	нет	нет	отсутствует	0	V	<p>1. Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 1,19 км с шириной покрытия 6,0 метров укрепление обочин 2,0 м (1,0 м с каждой стороны).</p> <p>2. Устройство освещения</p>

25	Автомобильная дорога от угла улицы Строителей до понтонного моста	IV	0,428	6,0	2	а/б	В начале 90м		отсутствует	0	V	1. Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,428 км с шириной покрытия 6,0 метров, укрепление обочин 2,0 м (1,0 м с каждой стороны). 2. Устройство освещения
26	Автомобильная дорога проезд к МБУДО «Новомичуринская ДШИ»	IV	0,145	5,4	2	а/б	-	есть	отсутствует	0	V	1. Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,145 км с шириной покрытия 6,0 метров. 2. Устройство освещения.
27	Автомобильная дорога от ул. Промышленная до базы ЖКХ	IV	0,494	6,0	2	щебень	нет	нет	отсутствует	0	V	1. Устройство асфальтобетонного покрытия дороги: - протяженность 0,494 км; - ширина проезжей части 6,0 м; - укрепление обочин 2,0 м (1,0 м с каждой стороны). 2. Устройство освещения.
28	Проезд через дворовую территорию от просп. Энергетиков до ул. Строителей	IV	0,794	6,0	2	-	-	-	-	-	V	1. Строительство автодороги с устройством асфальтобетонного покрытия дороги: - протяженность 0,494 км; - ширина проезжей части 6,0 м; - бортовой камень. 2. Устройство освещения.
принадлежащие филиалу ПАО «ОГК-2» Рязанская ГРЭС												
29	Ул. Промышленная	IV	8100,00	7,0	2		56 700,00	частично	отсутствует	0/3	II	Мероприятия рекомендательного хар-ра
30	Ул. Заводская	IV	540,00	7,0	2		3 780,00	нет	отсутствует	нет	II	Мероприятия рекомендательного хар-ра
Регионального значения												
31	61 ОП РЗ 61К-075	III	230		2	а\б			отсутствует			Мероприятия рекомендательного хар-ра
32	61 ОП РЗ 61К-007	III	2200		2	а\б			отсутствует			Мероприятия рекомендательного хар-ра

Вариант I – Четырехполосная автодорога с совмещенной велополосой и тротуаром

На рисунке 42 приведен пример реализации варианта I - четырехполосная автомобильная дорога II категории с шириной полосы 3,5 метров, велополоса шириной 1,2 - 2,0 метров, расположенная на полосе движения автотранспорта, пешеходная дорожка на отдельно конструктивно выделенном участке, шириной не менее 1,5 метров, с устройством уличного освещения.

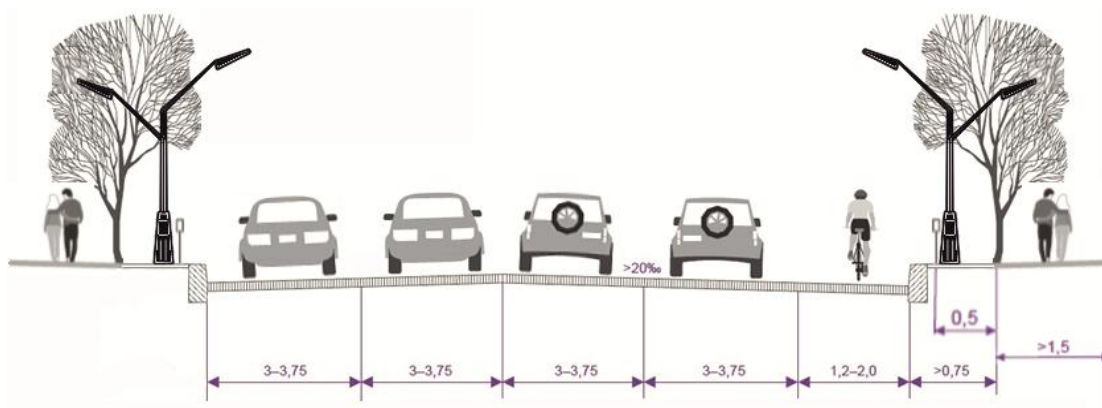


Рисунок 42 - Пример схемы варианта I реализации

Для реализации варианта I необходимо выполнить следующий перечень мероприятий:

- ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги с шириной полосы не менее 3,5 метров, устройством бортового камня в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52399—2005, ГОСТ 33475—2015, ГОСТ Р 52766-2007;
- устройство (реконструкция) освещения автодороги и тротуара, с мачтой освещения с двухсторонним расположением фонарей в соответствии ГОСТ 33176-2014, ГОСТ Р 55706-2013;
- устройство тротуаров шириной не менее 1,5 метров в соответствии с рекомендуемыми параметрами ГОСТ Р 52766-2007;
- устройство велополосы шириной не менее 1,2 метра, для расчетной скорости движения до 15 км/ч согласно ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования»;

- устройство технических средств организации дорожного движения в соответствии с реализованной схемой организации дорожного движения (установка знаков велосипедного движения, установка стояночных столбиков, нанесение дорожной разметки, установка искусственных неровностей на пересечениях велодорожек с полосой движения автотранспорта) в соответствии с нормами проектирования велодорожек ТКП 45-3.03-227-2010, и согласно ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования»;
- устройство пешеходных переходов в соответствии с современными требованиями к безопасности дорожного движения, включающее нанесение дорожной разметки, установку знаков дорожного движения, согласно ГОСТ Р 52766-2007.

При проектировании дорожного покрытия автодороги необходимо учитывать уклон $\leq 20\%$ обеспечивающий эффективное водоотведение.

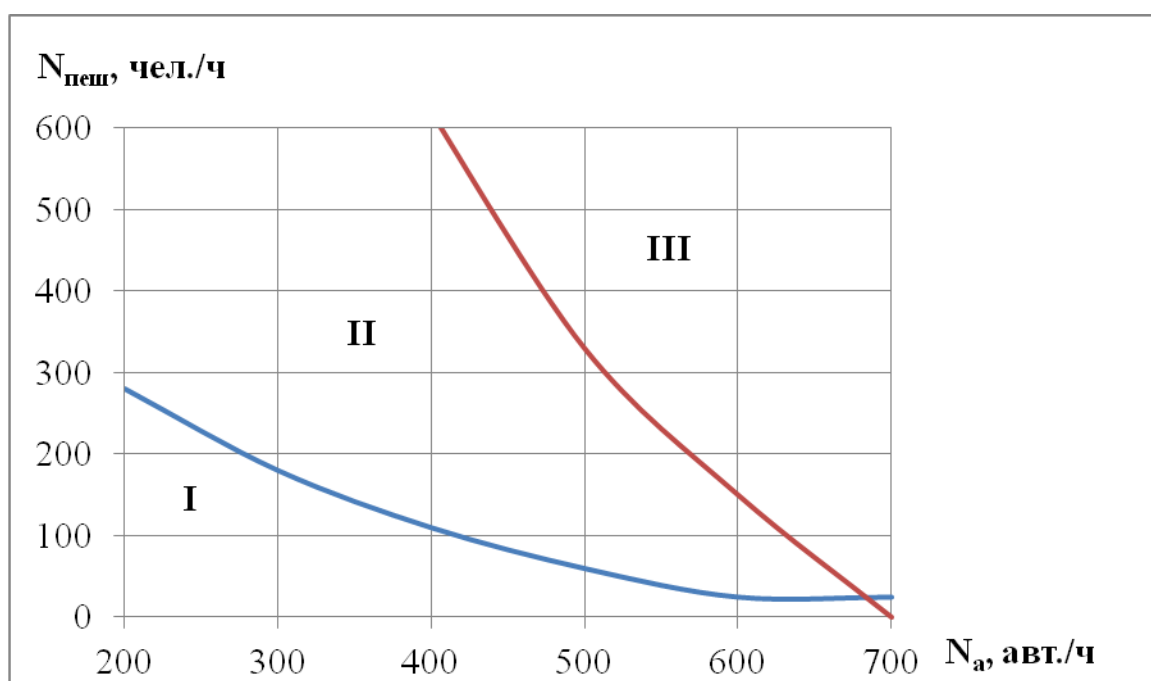
При обустройстве односторонних велополос необходимо следовать следующим требованиям:

- устройство велосипедной полосы рекомендуется на улицах с интенсивностью транспортного потока от 400 до 800 приведенных автомобилей в часы пик в обоих направлениях;
- односторонние однополосные велодорожки устраиваются шириной от 1,2 до 2,0 метров в зависимости от улично-дорожных условий и от доступного уличного пространства;
- при устройстве многополосной односторонней велосипедной дорожки ширину каждой отдельной полосы необходимо принимать не менее 1,2 м для всех категорий маршрутов;
- при устройстве велосипедной дорожки рядом с проезжей частью необходимо предусматривать:
 - разделительную полосу шириной не менее 0,75 м при размещении

дорожки в одном уровне с проезжей частью;

- расстояние безопасности шириной не менее 0,5 метров при устройстве велосипедной дорожки выше проезжей части на 10–15 см.
- расстояние безопасности шириной не менее 0,3 м при устройстве велосипедной дорожки ниже тротуара или пешеходной дорожки на 5 см. В данном случае это расстояние может рассматриваться как дополнительное расширение тротуара.

При планировании обустройства пешеходных переходов необходимо руководствоваться условиями их применения рисунок 43. Однако руководствуясь проведенными натурными исследованиями (ссылка на приложения), согласно выявленной интенсивности автомобильного и пешеходного движения, стоит сделать вывод, что все имеющиеся пешеходные переходы относятся к II виду.



I - нерегулируемые наземные переходы; II - регулируемые наземные переходы;
III - внеуличные переходы (надземные и подземные)

Рисунок 43 – Диаграмма условия применения пешеходных переходов различных видов

Вариант II – Двухполосная автодорога с смежными велополосой

и тротуаром

На рисунке 44 приведен пример исполнения варианта II - двухполосная автодорога IV категории с шириной полосы 3,5 метров, смежная велосипедная дорожка шириной 4,0 метров, расположенная на отдельно конструктивно выделенном участке. Велополоса отделена от пешеходной зоны элементами разметки. Велополоса выделена цветом покрытия, либо типом покрытия.

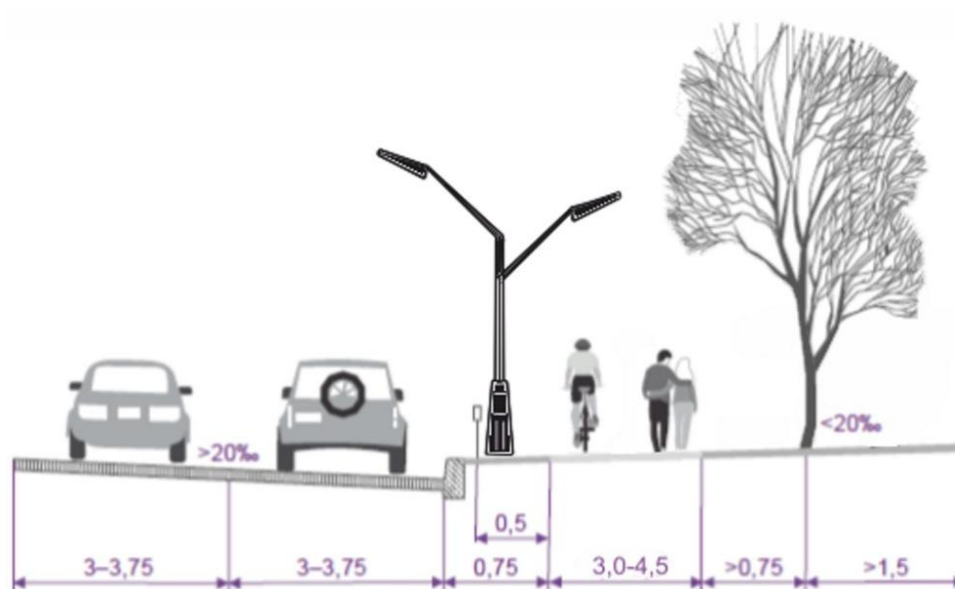


Рисунок 44 – Пример схемы варианта II реализации

Для реализации варианта II необходимо выполнить следующие мероприятия:

- ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги с шириной полосы не менее 3,5 метров, устройством бортового камня в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52399—2005, ГОСТ 33475—2015, ГОСТ Р 52766-2007;
- устройство (реконструкция) освещения автодороги и тротуара, с мачтой освещения с двухсторонним расположением фонарей в соответствии ГОСТ 33176-2014, ГОСТ Р 55706-2013;
- устройство тротуаров шириной не менее 1,5 метров в соответствии с рекомендуемыми параметрами ГОСТ Р 52766-2007;

- устройство смежной велопешеходной полосы шириной не менее 1,5 метра, для расчетной скорости движения до 15 км/ч согласно ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования»;
- устройство технических средств организации дорожного движения в соответствии с реализованной схемой организации дорожного движения (установка знаков велосипедного движения, установка стояночных столбиков, нанесение дорожной разметки, установка искусственных неровностей на пересечениях велодорожек с полосой движения автотранспорта) в соответствии с нормами проектирования велодорожек ТКП 45-3.03-227-2010, и согласно ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования»;
- установка дорожных знаков 4.5.4, 4.5.5 "Пешеходная и велосипедная дорожка с разделением движения" рисунок 45. Велопешеходная дорожка с разделением на велосипедную и пешеходную стороны дорожки, выделенные конструктивно и (или) обозначенные горизонтальной разметкой.
- устройство пешеходных переходов в соответствии с современными требованиями к безопасности дорожного движения, включающее нанесение дорожной разметки, установку знаков дорожного движения, согласно ГОСТ Р 52766-2007.

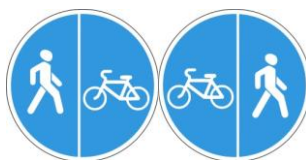


Рисунок 45 - Дорожные знаки 4.5.4, 4.5.5 "Пешеходная и велосипедная дорожка с разделением движения"

Вариант III – Двухполосная автодорога с односторонним движением, совмещенной полосой велосипедного движения и тротуаром

На рисунке 46 приведен пример исполнения варианта III - двухполосная автодорога IV категории с шириной полосы 3,5 метров, смежная велополоса шириной 1,2-2,0 метров, расположенная на смежно с полосой движения автотранспорта. Велополоса выделена цветом покрытия, либо типом покрытия.

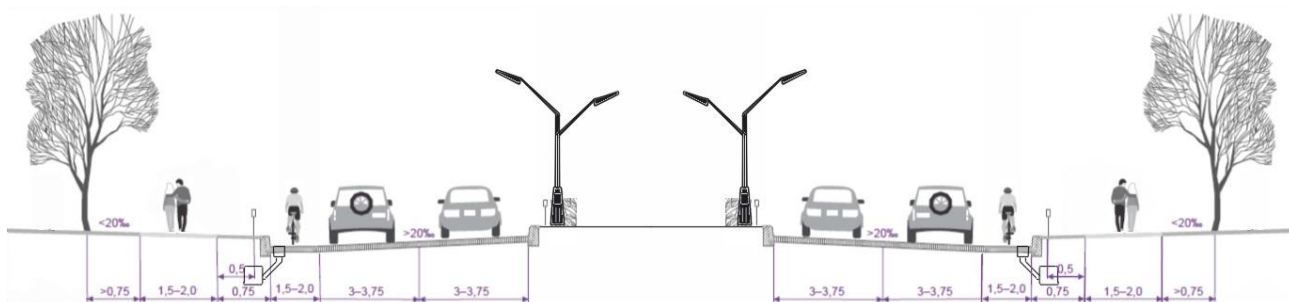


Рисунок 46 – Пример схемы варианта III реализации

Для реализации варианта III необходимо выполнить следующие мероприятия:

- ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги с шириной полосы не менее 3,5 метров, устройством бортового камня в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52399—2005, ГОСТ 33475—2015, ГОСТ Р 52766-2007;
- устройство (реконструкция) освещения автодороги, с мачтой освещения с двухсторонним расположением фонарей в соответствии ГОСТ 33176-2014, ГОСТ Р 55706-2013;
- устройство тротуаров шириной не менее 1,5 метров в соответствии с рекомендуемыми параметрами ГОСТ Р 52766-2007;
- устройство смежной велопешеходной полосы шириной не менее 1,5 метра, для расчетной скорости движения до 15 км/ч согласно рекомендациям по организации ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования»;
- устройство технических средств организации дорожного движения в

соответствии с реализованной схемой организации дорожного движения (установка знаков велосипедного движения, установка стояночных столбиков, нанесение дорожной разметки, установка искусственных неровностей на пересечениях велодорожек с полосой движения автотранспорта) в соответствии с нормами проектирования велодорожек ТКП 45-3.03-227-2010, и согласно ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования»;

- установка дорожных знаков 4.5.4, 4.5.5 "Пешеходная и велосипедная дорожка с разделением движения" рисунок . Велопешеходная дорожка с разделением на велосипедную и пешеходную стороны дорожки, выделенные конструктивно и (или) обозначенные горизонтальной разметкой;
- устройство пешеходных переходов в соответствии с современными требованиями к безопасности дорожного движения, включающее нанесение дорожной разметки, установку знаков дорожного движения, согласно ГОСТ Р 52766-2007.

Вариант IV – Двухполосная автодорога с совмещенной велополосой и пешеходной дорожкой

На рисунке 47 приведен пример реализации варианта IV - двухполосная автомобильная дорога IV категории с шириной полосы 3,5 метров, велополоса шириной 1,2 - 2,0 метров, расположенная на полосе движения автотранспорта, пешеходная дорожка на отдельно конструктивно выделенном участке, шириной не менее 1,5 метров, с устройством уличного освещения.

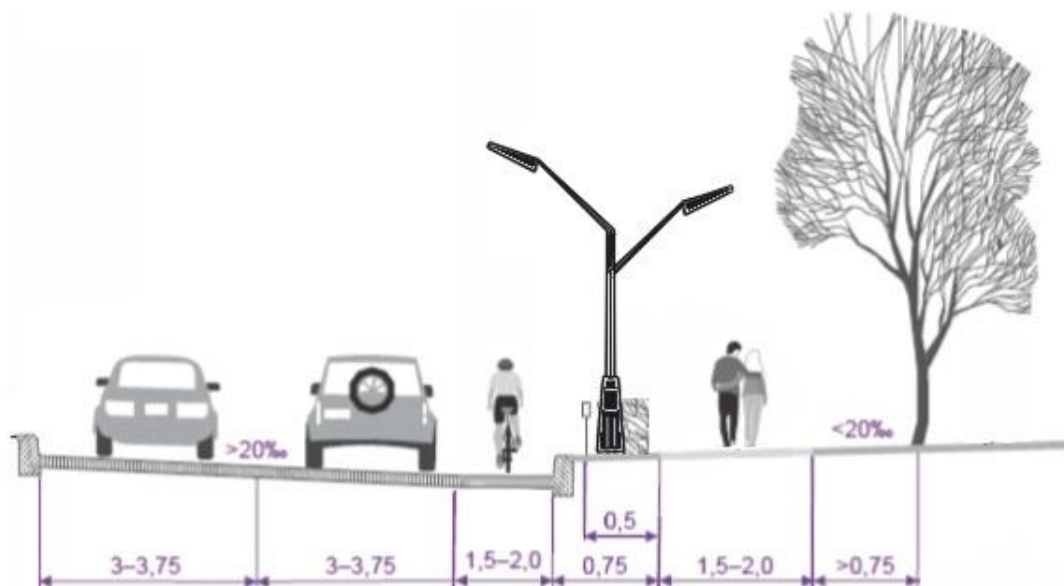


Рисунок 47 – Пример схемы варианта IV реализации

Для реализации варианта IV необходимо выполнить следующий перечень мероприятий:

- ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги с шириной полосы не менее 3,5 метров, устройством бортового камня в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52399-2005, ГОСТ 33475-2015, ГОСТ Р 52766-2007;
- устройство (реконструкция) освещения автодороги и тротуара, с мачтой освещения с двухсторонним расположением фонарей в соответствии ГОСТ 33176-2014, ГОСТ Р 55706-2013;
- устройство тротуаров шириной не менее 1,5 метров в соответствии с рекомендуемыми параметрами ГОСТ Р 52766-2007;
- устройство велополосы шириной не менее 1,2 метра, для расчетной скорости движения до 15 км/ч согласно рекомендациям по организации ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования»;
- устройство технических средств организации дорожного движения в соответствии с реализованной схемой организации дорожного движения (установка знаков велосипедного движения, установка стояночных столбиков, нанесение дорожной разметки, установка искусственных

неровностей на пересечениях велодорожек с полосой движения автотранспорта) в соответствии с нормами проектирования велодорожек ТКП 45-3.03-227-2010, и согласно ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования»;

- устройство пешеходных переходов в соответствии с современными требованиями к безопасности дорожного движения, включающее нанесение дорожной разметки, установку знаков дорожного движения, согласно ГОСТ Р 52766-2007.

При проектировании дорожного покрытия автодороги необходимо учитывать уклон, обеспечивающий эффективное водоотведение.

Совмещенное движение автотранспорта и велосипедов без выделенной велосипедной инфраструктуры рекомендуется к устройству на дворовых проездах, дорогах и улицах местного значения с суммарной интенсивностью движения до 400 авт./ч в обоих направлениях. Скорость движения на данных участках рекомендуется ограничивать до 30 км/ч. Профиль улицы без выделенной ВТИ приведен на рисунке 5.10.

Ширина полосы совмещенного движения должна либо обеспечивать возможность безопасного совершения обгона велосипедиста автомобильным транспортом, в том числе подвижным составом наземного городского пассажирского транспорта, либо ограничивать обгон, если это может представлять опасность для участников движения.

Для возможности безопасного обгона рекомендуется принимать за ширину полосы движения 3,75 м и более. При ограничении обгона ширина полосы не должна превышать 3,0 м. В стесненных условиях центра города допускается проектировать ширину полосы движения на улицах местного значения менее 3,0 м при соответствующем обосновании и согласовании с органами ГИБДД.

Для обозначения направления движения велосипедистов по улицам, включенным в районные велосипедные маршруты, рекомендуется нанесение

разметки 1.23.3 (пиктограммы «Велосипед») на расстоянии 1,5 м от бордюра до центральной оси пиктограммы. Нанесение разметки носит информационный характер и служит для повышения внимательности водителей автомобильного транспорта. Данную разметку возможно снабжать разметкой 1.18 (пропорционально уменьшенной) для указания направления движения. Данный способ организации движения позволяет более эффективно использовать пространство улицы в стесненных условиях и является минимальным по затратам, однако требует применения дополнительных мер по успокоению потока автотранспорта и является наименее безопасным для велосипедистов.

Вариант V – Двухполосная автодорога с обособленной велодорожкой и пешеходной дорожкой

На рисунке 48 приведен пример исполнения варианта V - двухполосная автомобильная дорога IV категории с шириной полосы 3,5 метров, с устройством укрепленной обочины, устройство уличного освещения, совмещенное движение велосипедистов по полосе автотранспорта.

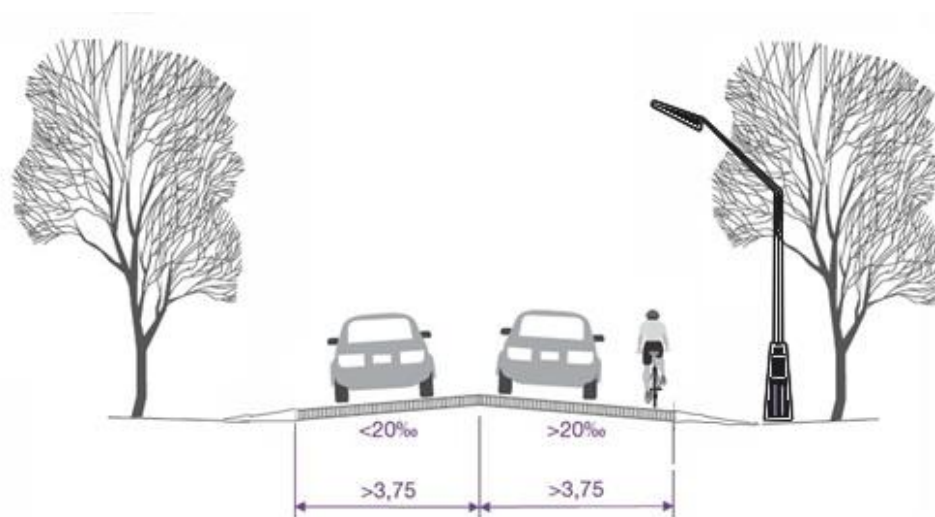


Рисунок 48 - Пример исполнения варианта V реализации

Для реализации варианта V необходимо выполнить следующие мероприятия:

- ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги с шириной полосы не менее 3,75 метров, устройством укрепленной обочины в соответствии с

требованиями ГОСТ Р 52399—2005, ГОСТ 33475—2015, ГОСТ Р 52766-2007;

- устройство (реконструкцию) освещения автодороги в соответствии ГОСТ 33176-2014, ГОСТ Р 55706-2013;
- устройство технических средств организации дорожного движения в соответствии с реализованной схемой организации дорожного движения (установка знаков велосипедного движения, нанесение износостойкой дорожной разметки, установка знаков дорожного движения, ограничивающих скоростной режим, установка искусственных неровностей для принудительного снижения скорости автотранспорта) в соответствии с нормами проектирования велодорожек ТКП 45-3.03-227-2010, и согласно ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования».

Организация велосипедного движения осуществляется по полосе движения автотранспорта.

Вариант VI – Двухполосная автодорога с бортовым камнем

На рисунке 49 приведен пример реализации варианта VI - двухполосная автомобильная дорога IV категории с шириной полосы 3 - 3,5 метров, с устройством бортового камня и организацией совмещенного велосипедного движения по полосе движения автотранспорта.

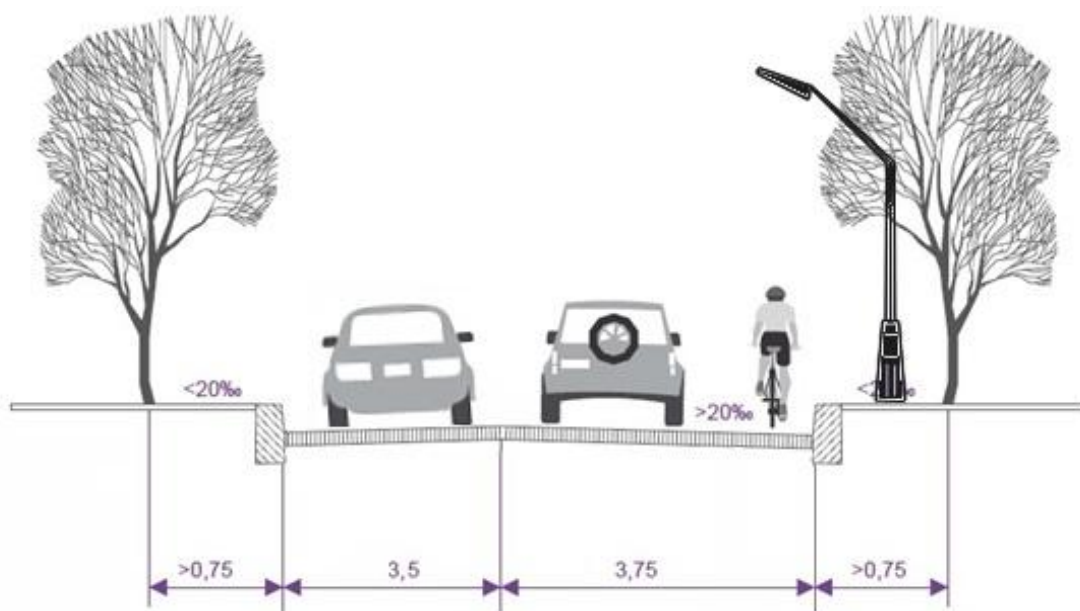


Рисунок 49- Пример исполнения варианта VI реализации

Для реализации варианта VI необходимо выполнить следующие мероприятия:

- ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги с шириной полосы не менее 3,5 метров, устройством бортового камня в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52399—2005, ГОСТ 33475—2015, ГОСТ Р 52766-2007;
- устройство технических средств ОДД в соответствии с реализованной схемой организации дорожного движения (установка знаков велосипедного движения, нанесение износостойкой дорожной разметки, установка знаков дорожного движения, ограничивающих скоростной режим, установка искусственных неровностей для принудительного снижения скорости автотранспорта) в соответствии с нормами проектирования велодорожек ТКП 45-3.03-227-2010, и согласно ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования»;
- в соответствии с ГОСТ 33150-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Проектирование пешеходных и велосипедных дорожек. Общие требования», велосипедная дорожка, расположенная на проезжей части

автомобильной дороги, отделяющая велосипедистов техническими средствами организации дорожного движения (разметкой, дорожными ограждениями и т.д.) от проезжей части и обозначенная дорожным знаком в сочетании с табличкой, расположенными над полосой.

Вариант VII – Двухполосная автодорога с обособленной двухполосной велодорожкой и пешеходной дорожкой

На рисунке 50 приведен пример исполнения варианта VII - двухполосная автомобильная дорога IV категории с шириной полос не менее 3,5 метров (в соответствии с ГОСТ Р 52399-2005), обособленная двухполосная велодорожка шириной 1,5-2,0 метров, расположенная на отдельно конструктивно выделенном участке, с устройством уличного освещения.

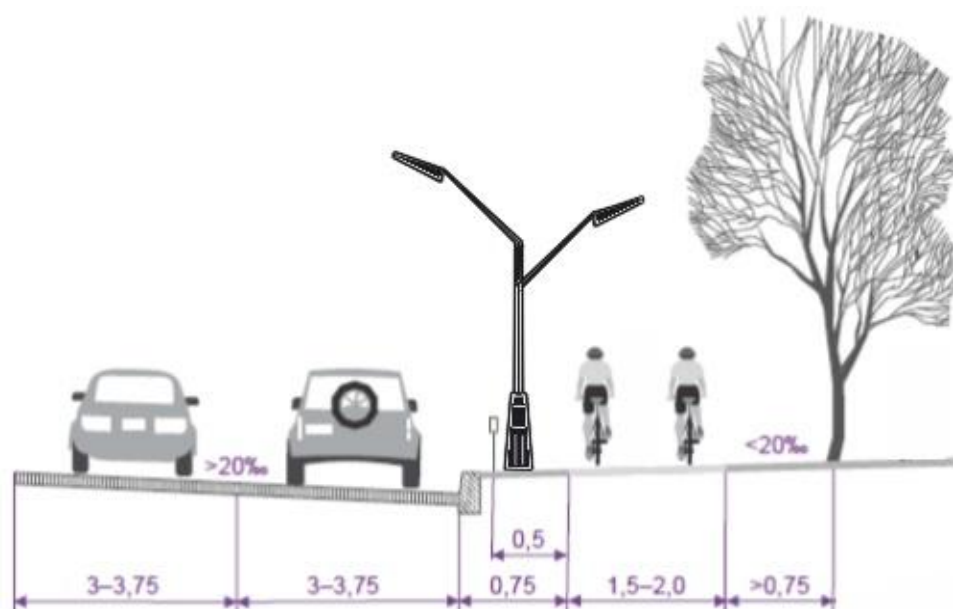


Рисунок 50 - Пример исполнения варианта VII реализации

Для реализации варианта VII необходимо выполнить следующий перечень мероприятий:

- ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги с шириной полосы не менее 3,0 метров, устройством бортового камня в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52399—2005, ГОСТ 33475—2015, ГОСТ Р 52766-2007;

- устройство освещения автодороги и велополосы, с мачтой освещения с двухсторонним расположением фонарей в соответствии ГОСТ 33176-2014, ГОСТ Р 55706-2013;
- устройство обособленной велодорожки шириной 2,0 метра, с шириной обочины не менее 0,5 метра для расчетной скорости движения до 15 км/ч согласно рекомендациям по организации ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования»;
- устройство технических средств организации дорожного движения в соответствии с реализованной схемой организации дорожного движения, особенно в местах пересечения (установка знаков велосипедного движения, установка стояночных столбиков, нанесение дорожной разметки, установка искусственных неровностей на пересечениях велодорожек с полосой движения автотранспорта) в соответствии с нормами проектирования велодорожек ТКП 45-3.03-227-2010, и согласно ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования»;
- устройство пешеходных переходов в соответствии с современными требованиями к безопасности дорожного движения, включающее нанесение дорожной разметки, установку знаков дорожного движения, согласно ГОСТ Р 52766-2007.

Для обозначения направления движения по локальным велосипедным маршрутам, проходящим по зонам совместного движения пешеходов и велосипедистов без разделения, рекомендуется использование разметки 1.23.3, которую можно дополнительно снабжать разметкой 1.18 (пропорционально уменьшенной). Организация движения по дорожкам и территориям совместного использования с пешеходами, велопешеходным дорожкам без разделения позволяет более эффективно использовать пространство излишне широких тротуаров, пешеходных дорожек и зон, обеспечивает лучший доступ

велосипедистов к рекреационным зонам и объектам, расположенным в пределах пешеходных зон, однако в данном случае появляется вероятность наезда велосипедиста на пешехода, а также снижение комфорта для пользователей ВТИ за счет, того, что пешеходы создают помехи для быстрого движения велосипедистов.

4. Разработка паспорта программы с оценкой объемов и источников финансирования, эффективности мероприятий (инвестиционных проектов)

4.1. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

Достижение целей и решение задач Программы обеспечивается путем реализации мероприятий, которые разрабатываются исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры поселения. Разработанные программные мероприятия систематизированы по степени их актуальности.

Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации.

Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий.

Реализация мероприятий программы осуществляется за счет средств бюджета Новомичуринского городского поселения и с привлечением дополнительных источников финансирования. Ежегодные объемы финансирования мероприятий, входящих в ПКРТИ, определяются при разработке бюджета городского поселения на очередной финансовый год.

Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятия Программы на расчетный срок составляет 929 349,55 тыс. руб. Информация о расходах на реализацию программы представлена в таблице 43.

Оценка объемов финансирования мероприятий по развитию сети дорог проходящих по территории Новомичуринского городского поселения представлена в таблицах 44 и 48.

Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.

Существующих объемов финансирования по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них недостаточно для поддержания существующей сети автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в состоянии соответствующем нормативным требованиям, в связи с этим предлагается увеличить объем финансирования.

Перечень и виды работ по содержанию и текущему ремонту автомобильных дорог и искусственных сооружений на них определяются муниципальным контрактом (договором) в соответствии с классификацией, устанавливаемой федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере дорожного хозяйства, а также в случае капитального ремонта, реконструкции и строительства проектно-сметной документацией, разработанной на конкретный участок автомобильной дороги.

Внесение изменений в структуру транспортной инфраструктуры по видам транспорта не планируется.

Таблица 43 – Оценка объемов и источников финансирования мероприятий

№ п/п	Наименование мероприятия	Объем финансирования, тыс. руб.					Источники финансирования
		2018	2019	2020	2021	2022-2032	
	Всего по программе:	166 379,00	103 411,00	233 140,33	41 209,00	385 210,23	
1.	Мероприятия по развитию улично-дорожной сети населенных пунктов	115 002,00	81 486,00	80 683,00	23904	162 196,00	Бюджет городского поселения
2.	Развитию инфраструктуры пешеходного передвижения	15360,00		115367,25		57065,625	Бюджет городского поселения
3	Развитию инфраструктуры велосипедного передвижения:						Бюджет городского поселения
3.1	Дорожки	1742	-	10 605,08	-	23423,6	Бюджет городского поселения
3.2	Парковки	135	-	150	-	135	Бюджет городского поселения
4.	Развитие инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства	21 560	9 345	13 755	4 725	16 590	Бюджет городского поселения
5.	Содержание дорог общего пользования местного значения	10000	10000	10000	10000	100000	Бюджет городского поселения
6.	Разработка проектной документации	2000	2000	2000	2000	20000	Бюджет городского поселения
7.	Обеспечение безопасности дорожного движения	500	500	500	500	5000	Бюджет городского поселения
8.	Паспортизация дорог	40	40	40	40	400	Бюджет городского поселения
9.	Постановка безхозных дорог на учет с последующим устройством асфальтобетонного покрытия и приведением в соответствие нормативным требованиям	40	40	40	40	400	Бюджет городского поселения

Таблица 44 – Оценка объемов финансирования мероприятий по развитию сети дорог Новомичуринского городского поселения

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Протяж-ть, км	Сре шир. , проезж. части, м	Кол-во полос движения	Покрытие	Мероприятия	Ориентировочная стоимость, тыс. руб	Годы реализации
1	пр. Энергетиков	1,5	14,5	4	а/б	<p>1. Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 1,5 км с шириной покрытия 14,5 метров, устройство бортового камня.</p> <p>2. Реконструкция освещения автодороги и тротуара, с мачтой освещения с двухсторонним расположением фонарей на протяженности 1,5 км по обеим сторонам от дороги.</p> <p>3. Реконструкция тротуаров шириной не менее 1,5 метров на обеих сторонах автодороги протяженностью 1,5 км.</p> <p>4. Устройство одной велополосы шириной не менее 1,2 метра протяженностью 1,5 км.</p> <p>5. Устройство технических средств ОДД в соответствии с реализованной схемой организации дорожного движения</p> <p>6. Устройство 4-х нерегулируемых пешеходных переходов с светофором Т7.</p>	65250	2018
2	ул. Строителей	1,8	7,3	2	а/б	<p>1. Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 1,8 км с шириной покрытия 7,3 метров, устройство бортового камня.</p> <p>2. Реконструкция освещения автодороги и тротуара, с мачтой освещения с двухсторонним расположением фонарей на протяженности 1,8 км.</p> <p>3. Строительство велопешеходной полосы шириной 1,5-2,0 метра протяженностью 1,8 км.</p> <p>4. Устройство технических средств ОДД в соответствии с реализованной схемой ОДД.</p> <p>5. Устройство 7-и нерегулируемых пешеходных переходов с светофором Т7.</p>	39420	2020

3	ул. Комсомольская	0,60	6,8	2	а/б	<p>1. Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,6 км с шириной покрытия 7,0 метров, устройство бортового камня.</p> <p>2. Реконструкция освещения автодороги и тротуара, с мачтой освещения с двухсторонним расположением фонарей на протяженности 0,6 км.</p> <p>3. Строительство велопешеходной полосы шириной 1,5-2,0 метра протяженностью 0,6 км.</p> <p>4. Устройство технических средств ОДД в соответствии с реализованной схемой ОДД.</p> <p>5. Устройство 2-х нерегулируемых пешеходных переходов с светофором Т7.</p>	12240	2018
4	ул. Волкова	0,50	9,6	2	а/б	<p>1. Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,5 км с шириной покрытия 9,6 метров, устройство бортового камня.</p> <p>2. Реконструкция освещения автодороги и тротуара, с мачтой освещения с двухсторонним расположением фонарей на протяженности 0,5 км.</p> <p>3. Строительство велопешеходной полосы шириной 1,5-2,0 метра протяженностью 0,5 км.</p> <p>4. Устройство технических средств ОДД в соответствии с реализованной схемой ОДД.</p> <p>5. Устройство 1-го нерегулируемого пешеходного перехода с светофором Т7.</p>	14400	2020
5	пр. Смирягина (четная сторона)	0,582	7,2	2	а/б	<p>1. Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,582 км с шириной покрытия 7,2 метров, устройство бортового камня.</p> <p>2. Реконструкция освещения автодороги и тротуара, с мачтой освещения с двухсторонним расположением фонарей на протяженности 0,582 км.</p> <p>3. Реконструкция тротуаров шириной не менее 1,5 метров на обеих сторонах автодороги протяженностью 0,582 км.</p> <p>4. Устройство одной велополосы шириной не менее 1,2 метра протяженностью 0,582 км.</p> <p>5. Устройство системы водоотведения.</p> <p>6. Устройство 2-х нерегулируемых пешеходных переходов с светофором Т7.</p>	12571	2020

6	пр. Смирягина (не четная сторона)	0,611	7,2	2	а/б	<p>1. Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,611 км с шириной покрытия 7,2 метров, устройство бортового камня.</p> <p>2. Реконструкция освещения автодороги и тротуара, с мачтой освещения с двухсторонним расположением фонарей на протяженности 0,611 км.</p> <p>3. Реконструкция тротуаров шириной не менее 1,5 метров на обеих сторонах автодороги протяженностью 0,611 км.</p> <p>4. Устройство одной велополосы шириной не менее 1,2 метра протяженностью 0,611 км.</p> <p>5. Устройство системы водоотведения.</p> <p>6. Устройство технических средств ОДД в соответствии с реализованной схемой организации дорожного движения.</p> <p>7. Устройство 4-х нерегулируемых пешеходных переходов с светофором Т7</p>	13198	2022-2032
7	Выездная дорога м-он «Д»	0,920	10,5	2	а/б	<p>1. Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,92 км с шириной покрытия 10,5 метров, устройство бортового камня.</p> <p>2. Реконструкция освещения автодороги и тротуара, с мачтой освещения с двухсторонним расположением фонарей на протяженности 0,92 км.</p> <p>3. Строительство тротуаров шириной не менее 1,5 метров на обеих сторонах автодороги протяженностью 0,92 км.</p> <p>4. Устройство одной велополосы шириной не менее 1,2 метра протяженностью 0,92 км.</p> <p>5. Устройство технических средств ОДД в соответствии с реализованной схемой организации дорожного движения.</p>	28980	2018

8	Дорога от 25 «Д» до выездной дороги м-рона «Д»	0,55	6,7	2	а/б	<p>1. Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,55 км с шириной покрытия 7,0 метров, устройство бортового камня.</p> <p>2. Реконструкция освещения автодороги и тротуара, с мачтой освещения с двухсторонним расположением фонарей на протяженности 0,55 км.</p> <p>3. Устройство велопешеходной полосы шириной 1,5-2,0 метра протяженностью 0,55 км.</p> <p>4. Устройство технических средств ОДД в соответствии с реализованной схемой ОДД.</p> <p>5. Устройство 1-го нерегулируемого пешеходного перехода с светофором Т7</p>	11055	2022-2032
9	дорога от пр. Энергетиков до ул. Промышленной	0,90	6,7	2	а/б	<p>1. Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,9 км с шириной покрытия 7,0 метров, устройство бортового камня.</p> <p>2. Реконструкция освещения автодороги и тротуара, с мачтой освещения с двухсторонним расположением фонарей на протяженности 0,9 км.</p> <p>3. Устройство велопешеходной полосы шириной 1,5-2,0 метра протяженностью 0,9 км.</p> <p>4. Устройство технических средств ОДД в соответствии с реализованной схемой ОДД.</p> <p>5. Устройство 1-го нерегулируемого пешеходного перехода с светофором Т7</p>	18090	2022-2032
10	ул. Рязанская	1,535	6,0	2	а/б	<p>1. Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 1,535 км с шириной покрытия 6,0 метров, устройство бортового камня.</p> <p>2. Реконструкция освещения автодороги и тротуара, с мачтой освещения с двухсторонним расположением фонарей на протяженности 1,535 км.</p> <p>3. Устройство технических средств ОДД в соответствии с реализованной схемой ОДД.</p>	27630	2022-2032

11	ул. Молодежная	1,328	6,0	2	а/б-570 бет-758	1. Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 1,328 км с шириной покрытия 6,0 метров. 2. Устройством укрепленной обочины шириной 1,0. 3. Реконструкция освещения автодороги и тротуара, с мачтой освещения с одной стороны дороги на протяженности 1,328 км. 4. Устройство технических средств ОДД в соответствии с реализованной схемой организации дорожного движения.	23904	2019
12	ул. Вишневая	1,328	6,0	2	бетон	1. Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 1,419 км с шириной покрытия 6,0 метров. 2. Устройством укрепленной обочины шириной 1,0. 3. Реконструкция освещения автодороги и тротуара, с мачтой освещения с одной стороны дороги на протяженности 1,419 км. 4. Устройство технических средств ОДД в соответствии с реализованной схемой организации дорожного движения.	23904	2021
13	ул. Садовая	1,419	6,0	2	419- а/б 1000- бет.	1. Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 1,419 км с шириной покрытия 6,0 метров. 2. Устройством укрепленной обочины шириной 1,0. 3. Реконструкция освещения автодороги и тротуара, с мачтой освещения с одной стороны дороги на протяженности 1,419 км. 4. Устройство технических средств ОДД в соответствии с реализованной схемой организации дорожного движения.	25542	2022-2032
14	ул. Заречная	1,427	6,0	2	673- бет. 750- а/б	1. Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 1,427 км с шириной покрытия 6,0 метров. 2. Устройством укрепленной обочины шириной 1,0. 3. Реконструкция освещения автодороги и тротуара, с мачтой освещения с одной стороны дороги на протяженности 1,427 км. 4. Устройство технических средств ОДД в соответствии с реализованной схемой организации дорожного движения.	25686	2019
15	ул. Новоселов	0,51	6,0	2	а/б	1. Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,51 км с шириной покрытия 6,0 метров. 2. Устройством укрепленной обочины шириной 1,0. 3. Реконструкция освещения автодороги и тротуара, с мачтой освещения с одной стороны дороги на протяженности 0,51 км. 4. Устройство технических средств ОДД в соответствии с реализованной схемой организации дорожного движения.	9180	2022-2032

16	ул. Южная	0,434	6,0	2	бетон	<p>1. Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0, 434 км с шириной покрытия 6,0 метров.</p> <p>2. Устройством укрепленной обочины шириной 1,0.</p> <p>3. Устройство освещения автодороги и тротуара, с мачтой освещения с одной стороны дороги на протяженности 0,434 км.</p> <p>4. Устройство технических средств ОДД в соответствии с реализованной схемой организации дорожного движения.</p>	7812	2022-2032
17	ул. Юбилейная	0,467	6,0	2	а/б	<p>1. Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,467 км с шириной покрытия 6,0 метров, устройство бортового камня.</p> <p>2. Реконструкция освещения автодороги и тротуара, с мачтой освещения с двухсторонним расположением фонарей на протяженности 0,467 км.</p> <p>3. Устройство технических средств ОДД в соответствии с реализованной схемой ОДД.</p>	8406	2022-2032
18	ул. Мичурина	0,474	6,0	2	220-а/б 247 грунт	<p>1. Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0, 474 км с шириной покрытия 6,0 метров.</p> <p>2. Устройством укрепленной обочины шириной 1,0.</p> <p>3. Устройство освещения автодороги и тротуара, с мачтой освещения с одной стороны дороги на протяженности 0,474 км.</p> <p>4. Устройство технических средств ОДД в соответствии с реализованной схемой организации дорожного движения.</p>	8532	2018
19	пер. Северный	0,22	6,0	2	бетон	<p>1. Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0, 22 км с шириной покрытия 6,0 метров.</p> <p>2. Устройством укрепленной обочины шириной 1,0.</p> <p>3. Устройство освещения автодороги и тротуара, с мачтой освещения с одной стороны дороги на протяженности 0,22 км.</p> <p>4. Устройство технических средств ОДД в соответствии с реализованной схемой организации дорожного движения.</p>	3960	2022-2032
20	пер. Речной	0,16	6,0	2	а/б	<p>1. Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0, 16 км с шириной покрытия 6,0 метров.</p> <p>2. Устройством укрепленной обочины шириной 1,0.</p> <p>3. Реконструкция освещения автодороги и тротуара, с мачтой освещения с одной стороны дороги на протяженности 0,16 км.</p> <p>4. Устройство технических средств ОДД в соответствии с реализованной схемой организации дорожного движения.</p>	2880	2022-2032

21	пер. Солнечный	0,165	6,0	2	бетон	1. Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,165 км с шириной покрытия 6,0 метров. 2. Устройством укрепленной обочины шириной 1,0. 3. Реконструкция освещения автодороги и тротуара, с мачтой освещения с одной стороны дороги на протяженности 0,165 км. 4. Устройство технических средств ОДД в соответствии с реализованной схемой организации дорожного движения.	2970	2022-2032
22	ул. Каштановая	0,668	6,0	2	щебень	1. Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 1,19 км с шириной покрытия 6,0 метров укрепление обочин 2,0 м (1,0 м с каждой стороны). 2. Устройство освещения	12024	2019
23	ул. Цветочная	0,61	6,0	2		1. Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 1,19 км с шириной покрытия 6,0 метров укрепление обочин 2,0 м (1,0 м с каждой стороны). 2. Устройство освещения	10980	2019
24	Автомобильная дорога к водозаборным сооружениям	1,19	6,0	2	а/б	1. Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 1,19 км с шириной покрытия 6,0 метров укрепление обочин 2,0 м (1,0 м с каждой стороны). 2. Устройство освещения	21420	2022-2032
25	Автомобильная дорога от угла улицы Строителей до понтонного моста	0,428	6,0	2	а/б	1. Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,428 км с шириной покрытия 6,0 метров, укрепление обочин 2,0 м (1,0 м с каждой стороны). 2. Устройство освещения	7704	2022-2032
26	Автомобильная дорога проезд к МБУДО «Новомичуринская ДШИ»	0,145	5,4	2	а/б	1. Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,145 км с шириной покрытия 6,0 метров. 2. Устройство освещения.	2349	2022-2032
27	Автомобильная дорога от ул. Промышленная до базы ЖКХ	0,494	6,0	2	щебень	1. Устройство асфальтобетонного покрытия дороги: - протяженность 0,494 км; - ширина проезжей части 6,0 м; - укрепление обочин 2,0 м (1,0 м с каждой стороны). 2. Устройство освещения.	8892	2019

28	Проезд через дворовую территорию от просп. Энергетиков до ул. Строителей	0,794	6,0	2	-	1. Строительство автодороги с устройством асфальтобетонного покрытия дороги: - протяженность 0,494 км; - ширина проезжей части 6,0 м; - бортовой камень. 2. Устройство освещения.	14292	2020
----	--	-------	-----	---	---	---	-------	------

Таблица 45 – Мероприятия по развитию пешеходного движения Новомичуринского городского поселения

№ п/п	Наименование пешеходной дорожки	Протяж-ть, км	Объем работ, м ²	Мероприятия	Ориентировочная стоимость, тыс. руб	Годы реализации
1	Вдоль дороги проходящая по территории СТ «Дружба»	0,933	699,75	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия 699,75 м ² . 2. Устройство освещения 0,933 км. 3. Устройство бортового камня по обеим сторонам дорожки.	1749,375	2022-2032
2	Набережная	7,279	18197,5	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия 18197,5 м ² . 2. Устройство освещения 7,279 км. 3. Устройство бортового камня по обеим сторонам дорожки.	49133,25	2022-2032
3	Дорога от ул. Промышленная до ул. Строителей	0,519	778,5	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия 778,5 м ² . 2. Устройство освещения 0,519 км. 3. Устройство бортового камня по обеим сторонам дорожки.	1946,25	2020
4	Микрорайон А	6,7	10050	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия 10050 м ² . 2. Устройство освещения 6,7 км. 3. Устройство бортового камня по обеим сторонам дорожки.	25125,0	2020
5	Микрорайон Б	5,5	8250	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия 8250 м ² . 2. Устройство освещения 5,5 км. 3. Устройство бортового камня по обеим сторонам дорожки.	20625,0	2020
6	Микрорайон В	3,5	5250	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия 5250 м ² . 2. Устройство освещения 3,5 км. 3. Устройство бортового камня по обеим сторонам дорожки.	13125,0	2020

7	Микрорайон Д	10,4	15600	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия 15600 м ² . 2. Устройство освещения на протяженности 10,4 км. 3. Устройство бортового камня по обеим сторонам дорожки.	39000,0	2020
8	пр. Энергетиков	3	4500	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия 4500 м ² . 2. Устройство освещения на протяженности 3,0 км. 3. Устройство бортового камня по обеим сторонам дорожки.	9000,0	2018
9	ул. Строителей	3,6	5400	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия 5400 м ² . 2. Устройство освещения на протяженности 3,6 км. 3. Устройство бортового камня по обеим сторонам дорожки.	10800	2020
10	ул. Комсомольская	1,2	1800	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия 1800 м ² . 2. Устройство освещения на протяженности 1,2 км. 3. Устройство бортового камня по обеим сторонам дорожки.	3600	2018
11	ул. Волкова	1	1500	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия 1500 м ² . 2. Устройство освещения на протяженности 1,0 км. 3. Устройство бортового камня по обеим сторонам дорожки.	3000	2020
12	пр. Смирягина (четная сторона)	0,582	873	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия 873 м ² . 2. Устройство освещения на протяженности 0,582 км. 3. Устройство бортового камня по обеим сторонам дорожки.	1746	2020
13	пр. Смирягина (не четная сторона)	0,611	916,5	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия 916,5 м ² . 2. Устройство освещения на протяженности 0,611 км. 3. Устройство бортового камня по обеим сторонам дорожки.	1833	2022- 2032
14	Выездная дорога м-он «Д»	1,84	1380	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия 1380 м ² . 2. Устройство освещения на протяженности 1,84 км. 3. Устройство бортового камня по обеим сторонам дорожки.	2760	2018
15	Дорога от 25 «Д» до выездной дороги м-рона «Д»	1,1	825	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия 825 м ² . 2. Устройство освещения на протяженности 1,1 км. 3. Устройство бортового камня по обеим сторонам дорожки.	1650	2022- 2032
16	дорога от пр. Энергетиков до ул. Промышленной	1,8	1350	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия 1350 м ² . 2. Устройство освещения на протяженности 1,8 км. 3. Устройство бортового камня по обеим сторонам дорожки.	2700	2022- 2032

Таблица 46 – Мероприятия по организации велосипедного движения на улично-дорожной сети Новомичуринского городского поселения

№ п/п	Наименование велосипедной дорожки	Тип	Протяж-ть, км	Объем работ, м ²	Мероприятия	Ориентировочная стоимость, тыс. руб	Годы реализации
1	От 25 «Д» до выездной дороги микрорайона «Д»	Велодорожка совмещенная с пешеходной дорожкой	0,521	781,5	1. Устройство велодорожки площадью 781,5 м ² . 2. Устройство разметки. 3. Устройство технических средств ОДД.	1172,25	2020
2	От Энергетиков до Промышленной	Велодорожка совмещенная с пешеходной дорожкой	0,881	1321,5	1. Устройство велодорожки площадью 1321,5 м ² . 2. Устройство разметки. 3. Устройство технических средств ОДД.	1982,25	2020
3	Дорого проходящая по территории СТ «Дружба»	Велодорожка совмещенная с пешеходной дорожкой	0,933	699,75	1. Устройство велодорожки площадью 699,75 м ² . 2. Устройство разметки. 3. Устройство технических средств ОДД.	1049,625	2020
4	Дорога от ул. Промышленной до ул. Строителей	Велодорожка совмещенная с пешеходной дорожкой	0,519	778,5	1. Устройство велодорожки площадью 778,5 м ² . 2. Устройство разметки. 3. Устройство технических средств ОДД.	1167,75	2020
5	Набережная	Велодорожка совмещенная с пешеходной дорожкой	5,360	13400	1. Устройство велодорожки площадью 13400 м ² . 2. Устройство разметки. 3. Устройство технических средств ОДД.	20100,0	2022-2032
6	Пр. Энергетиков	Велополоса совмещенная с проезжей частью а/д	3	4500	1. Устройство велополосы площадью 4500 м ² . 2. Устройство разметки. 3. Устройство технических средств ОДД.	300,0	2018

7	Ул. Строителей	Велодорожка совмещенная с пешеходной дорожкой	1,8	2700	1. Устройство велодорожки площадью 2700 м ² . 2. Устройство разметки. 3. Устройство технических средств ОДД.	4050,0	2020
8	Ул. Комсомольская	Велодорожка совмещенная с пешеходной дорожкой	0,6	900	1. Устройство велодорожки площадью 900 м ² . 2. Устройство разметки. 3. Устройство технических средств ОДД.	1350,0	2018
9	Ул. Волкова	Велодорожка совмещенная с пешеходной дорожкой	0,5	750	1. Устройство велодорожки площадью 750 м ² . 2. Устройство разметки. 3. Устройство технических средств ОДД.	1125,0	2020
10	Пр. Смирягина (четная сторона)	Велополоса совмещенная с проезжей частью а/д	0,582	873	1. Устройство велополосы площадью 873 м ² . 2. Устройство разметки. 3. Устройство технических средств ОДД.	58,2	2020
11	Пр. Смирягина (не четная сторона)	Велополоса совмещенная с проезжей частью а/д	0,611	916,5	1. Устройство велополосы площадью 916,5 м ² . 2. Устройство разметки. 3. Устройство технических средств ОДД.	61,1	2022-2032
12	Выездная дорога м-он «Д»	Велополоса совмещенная с проезжей частью а/д	0,92	1380	1. Устройство велополосы площадью 1380 м ² . 2. Устройство разметки. 3. Устройство технических средств ОДД.	92,0	2018
13	Дорога от 25 «Д» до выездной дороги м-рона «Д»	Велополоса совмещенная с проезжей частью а/д	0,55	825	1. Устройство велополосы площадью 825 м ² . 2. Устройство разметки. 3. Устройство технических средств ОДД.	1237,5	2022-2032
14	Дорога от пр. Энергетиков до ул. Промышленной	Велополоса совмещенная с проезжей частью а/д	0,9	1350	1. Устройство велополосы площадью 1350 м ² . 2. Устройство разметки. 3. Устройство технических средств ОДД.	2025,0	2022-2032

Таблица 47 – Организация парковочного пространства для велосипедного транспорта на улично-дорожной сети

Новомичуринского городского поселения

№ п/п	Наименование велосипедной дорожки	Кол-во мест	Мероприятия	Ориентировочная стоимость, руб	Годы реализации
1	От энергетиков до промышленной, 23Д	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия	15 000	2022-2032
2	От 25 Д до выездной дороги м-ра Д, 26Д	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия	15 000	2022-2032
3	От 25 Д до выездной дороги м-ра Д, 25Д	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия	15 000	2022-2032
4	Выездная дорога м-ра Д, 3а	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия	15 000	2022-2032
5	Пр. Энергетиков, 12А	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия	15 000	2018
6	Пр. Энергетиков, 22в	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия	15 000	2018

7	Пр. Энергетиков, 5Д	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия	15 000	2018
8	Пр. Энергетиков, 16Д	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия	15 000	2018
9	Пр. Энергетиков, 22 корп В	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия	15 000	2018
10	Пр. Энергетиков, 49	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия	15 000	2018
11	Пр. Энергетиков, 28	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия	15 000	2018
12	Ул. Строителей , 45	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия	15 000	2020
13	Стадион им. Шалатова	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия	15 000	2022-2032
14	Пляж	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия	15 000	2022-2032

15	Ул. Строителей , 18	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия	15 000	2020
16	Ул. Строителей , 14	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия	15 000	2020
17	Ул. Строителей , 2А	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия	15 000	2020
18	Ул. Комсомольская, 8	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия	15 000	2018
19	Ул. Комсомольская, 6	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия	15 000	2018
20	Пр. Смирягина (нечетная) 23	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия	15 000	2020
21	Пр. Смирягина (нечетная) 11	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия	15 000	2020
22	Пр. Смирягина (четная) 18	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия	15 000	2020

23	Ул. Волкова, 13	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия	15 000	2020
24	Ул. Волкова, 18	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия	15 000	2020
25	Ул. Волкова, 3	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия	15 000	2020
26	Ул. Заречная/ул. Юбилейная	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия	15 000	2022-2032
27	Дайвинг центр «Садко»	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия	15 000	2022-2032
28	Садово-дачное товарищество Надежда	10	1. Устройство велосипедной парковки 2. Установка знака «Велопарковка» согласно ГОСТ 10807-78 Знаки дорожные. Общие технические условия	15 000	2022-2032

Таблица 48 – Организация парковочного пространства для автотранспорта на улично-дорожной сети

Новомичуринского городского поселения

№ п/п	Расположение автомобильной парковки	Площадь, м ²	Кол-во машиномест	Мероприятия по организации парковочного пространства	Ориентировочная стоимость, тыс. руб	Годы реализации
1	Микрорайон А	6320	445	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2011, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2004, ГОСТ 10807-78.	9 345	2019
2	Микрорайон Б	9170	655	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2011, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2004, ГОСТ 10807-78.	13 755	2020
3	Микрорайон В	3150	225	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2011, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2004, ГОСТ 10807-78.	4 725	2021
4	Микрорайон Д	11060	790	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2011, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2004, ГОСТ 10807-78.	16 590	2022-2032
5	У мест притяжения	10780	770	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2011, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2004, ГОСТ 10807-78.	21 560	2018

4.2. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

Значения показателей, отраженных в цели проекта, по годам реализации проекта и на перспективу до 2032 года приведены в таблице 49.

Таблица 49 – Целевые индикаторы и показатели проекта

Показатель	Единица измерения	Базовое значение (2017 г.)	Период, год				
			2018	2019	2020	2021	2022-2032
Протяженность дорог общего пользования районного и местного значения Новомичуринского городского поселения	км	20,132	20,965	21,759	22,0	22,0	23,5
Доля протяженности дорожной сети городского поселения, соответствующей нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию дорожного покрытия	%	40	80	85	88	93	100
Уровень транспортной доступности	%	75	82	88	90	95	100
Уровень транспортной дискриминации велотранспорта	%	95	80	75	65	50	10
Удельный потерянный фонд свободного времени	ч/чел	1650	150	150	0	0	0
Протяженность дорог с нормативным уровнем освещенности	км	13,607	13,607	16,125	16,553	16,553	19,213
Уровень пешеходного и велосипедного движения	%	30	45	65	75	85	95
Протяженность велодорожек и велополос	км	0	4,52	4,52	10,256	10,256	17,677
Протяженность пешеходных дорожек	км		6,04	6,04	37,841	37,841	42,285
Протяженность рекреационных участков (зон)	км	0	0	0	0	0	7,279

Оценка эффективности реализации программы осуществляется по итогам ее исполнения за отчетный период, и в целом – после завершения реализации

программы. Критериями оценки являются: эффективность, результативность, финансовое исполнение.

Эффективность отражает соотношение результатов, достигнутых в процессе реализации Программы и финансовых затрат, связанных с ее реализацией.

Результативность отражает степень достижения плановых значений целевых показателей Программы.

Финансовое исполнение отражает соотношение фактических финансовых затрат, связанных с реализацией Программы, и ассигнований, утвержденных на очередной финансовый год.

4.3. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры

В рамках реализации настоящей Программы не предполагается проведение институциональных преобразований, структуры управления и взаимосвязей при осуществлении деятельности в сфере проектирования, строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры. Нормативно-правовая база для Программы сформирована.

4.4. Подготовка паспорта ПКРТИ.

Подготовка паспорта программы выполнена в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»

Паспорт программы содержит наименование программы, основание для разработки программы, наименование заказчика и разработчиков программы, их местонахождение, цели и задачи программы, целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры, сроки и этапы реализации программы,

укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры (групп мероприятий, подпрограмм, инвестиционных проектов), объемы и источники финансирования программы.

ПРИЛОЖЕНИЕ

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" НОВОМИЧУРИНСК – УЛ. РЯЗАНСКАЯ

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



Рисунок А.1 – пересечение ул. Рязанской и дороги 61К-007

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	
								(исход. поток)	(вход. 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 микрорайон «Д» и от дома 25 «Д» до выездной дороги микрорайон «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	
								(исход. поток)	(вход. 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	
								(исход. поток)	(вход. 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	
								(исход. поток)	(вход. 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.

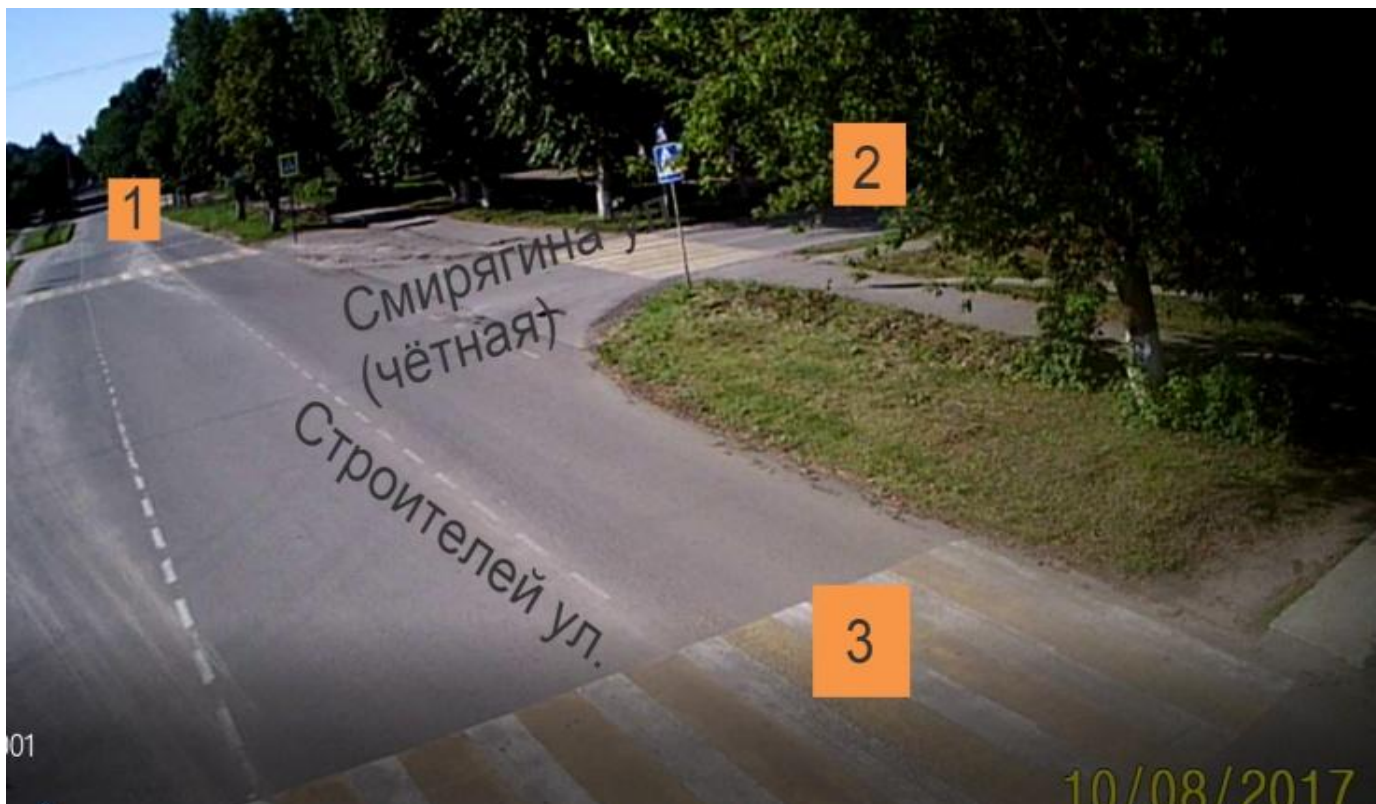


Рисунок А.6 – пересечение ул. Строителей – проспект Смирягина (чётная сторона)

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		

ПРИЛОЖЕНИЕ Б

Результаты проведенного социологического опроса в Новомичуринске

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 на поселению 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 на поселению 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	Поликлиника-38% Во дворе многоквартирного дома-85% У магазинов проспект Смирягина (не четная сторона)-15% У рынка ул. Волкова-12% Пляж у понтонного моста – 17%

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>1. В районе понтонного моста</p> <p>2. 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>1. Реконструкция понтонного моста.</p> <p>2. Реконструкция дороги за понтонным мостом с обустройством пешеходных и велодорожек</p> <p>3. Строительство пешеходной и велодорожки перед понтонным мостом</p> <p>4. Связать микрорайон «Д» и ГСК вело - пешеходными маршрутами</p>