|  |  |
| --- | --- |
|  | Приложение  к постановлению администрации  муниципального образования –  Пронский муниципальный район  от «1» ноября 2018 г. № 671 |

Комплексная схема организации дорожного движения на территории муниципального образования - Пронский муниципальный район

Рязанской области

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

РЕФЕРАТ

Отчет 124с., 8 рисунков, 19 таблиц.

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

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

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

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

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

- документальное изучение исходных данных об исследуемом объекте;

- натурные исследования улично-дорожной сети Пронского района;

- натурные исследования парковочного пространства;

- социологический опрос населения.

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

Содержание

[Реферат 2](#_Toc523085738)

[Содержание 4](#_Toc523085739)

[Обозначения и сокращения 8](#_Toc523085740)

[Введение 10](#_Toc523085741)

[1 Сбор и систематизация официальных документарных статических, технических и других данных, необходимых для разработки проекта. Описание используемых методов и средств получения исходной информации 12](#_Toc523085742)

[1.1 Сбор и систематизации официальных исходных данных 12](#_Toc523085743)

[1.2 Сведения о территории муниципального образования 16](#_Toc523085744)

[1.3 Социально-экономическая ситуация муниципального образования 19](#_Toc523085745)

[2 Подготовка и проведение транспортных обследований на территории муниципального образования 27](#_Toc523085746)

[2.1 Подготовка и проведение натурного обследования интенсивности движения и состава транспортного потока в ключевых транспортных узлах 28](#_Toc523085747)

[2.1.1 Методика проведения натурного обследования интенсивности движения и состава транспортного потока 28](#_Toc523085748)

[2.1.2 Отчет о проведении натурного обследования 31](#_Toc523085749)

[2.2 Подготовка и проведение транспортных обследования пассажиропотоков на пассажирском транспорте общего пользования 35](#_Toc523085750)

[2.3 Подготовка и проведение натурного обследования мест для стоянки и остановки транспортных средств 35](#_Toc523085751)

[2.3.1 Подготовка натурного обследования 35](#_Toc523085752)

[2.3.2 Проведение натурного обследования 38](#_Toc523085753)

[2.4 Подготовка и проведение исследования общественного мнения и мнения водителей ТС 39](#_Toc523085754)

[2.4.1 Отчёт о проведении натурного обследования общественного мнения и мнения водителей ТС 40](#_Toc523085755)

[3 Анализ организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД 43](#_Toc523085756)

[3.1 Содержание организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по организации дорожного движения 43](#_Toc523085757)

[3.1.1 Реализация региональной и муниципальной политики в области организации дорожного движения на территории муниципального образования 44](#_Toc523085758)

[3.1.2 Организация и мониторинг дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, а также местного значения, расположенных в границах муниципальных образований, за исключением автомобильных дорог федерального значения 48](#_Toc523085759)

[3.1.3 Ведение учета основных параметров дорожного движения на территории муниципальных образований 50](#_Toc523085760)

[3.1.4 Содержание технических средств организации дорожного движения на автомобильных дорогах 50](#_Toc523085761)

[3.1.5 Ведение реестра парковок общего пользования на территориях муниципальных образований 52](#_Toc523085762)

[3.2 Анализ организационной деятельности органов местного самоуправления по организации дорожного движения 53](#_Toc523085763)

[4 Анализ нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД, в том числе в сравнении с передовым отечественным и зарубежным опытом 54](#_Toc523085764)

[5 Анализ имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования 60](#_Toc523085765)

[5.1 Анализ имеющихся документов территориального планирования 60](#_Toc523085766)

[5.1.1 Анализ схем территориального планирования (СТП) 61](#_Toc523085767)

[5.2 Анализ имеющейся документации по планировке территории 63](#_Toc523085768)

[5.3 Анализ документов стратегического планирования 63](#_Toc523085769)

[6 Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дороги, транспортно-эксплуатационные характеристики 66](#_Toc523085770)

[6.1 Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дороги 66](#_Toc523085771)

[6.2 Транспортно-эксплуатационные характеристики 85](#_Toc523085772)

[7 Описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов, включая описание организации движения маршрутных транспортных средств, размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса 89](#_Toc523085773)

[8 Анализ параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных транспортных средств и параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств 97](#_Toc523085774)

[8.1 Параметры движения 97](#_Toc523085775)

[8.2 Параметры движения маршрутного транспорта 99](#_Toc523085776)

[8.3 Параметры размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств 100](#_Toc523085777)

[9 Анализ пассажиро- и грузопотоков 103](#_Toc523085778)

[9.1 Пассажирский транспорт 103](#_Toc523085779)

[9.2 Грузовой транспорт представлен автомобильным транспортом 104](#_Toc523085780)

[10 Анализ условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием 105](#_Toc523085781)

[11 Анализ эксплуатационного состояния технических средств ОДД (далее – ТСОДД) 106](#_Toc523085782)

[12 Анализ эффективности используемых методов ОДД 107](#_Toc523085783)

[12.1.1 Одностороннее движение 108](#_Toc523085784)

[12.1.2 Запрет стоянки и остановки транспортных средств 108](#_Toc523085785)

[12.1.3 Светофорное регулирование 109](#_Toc523085786)

[12.2 Организация движения грузового транспорта 109](#_Toc523085787)

[12.3 Организация пешеходного и велосипедного движения 109](#_Toc523085788)

[13 Анализ причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий 110](#_Toc523085789)

[13.1 Анализ исходных данных по аварийности 110](#_Toc523085790)

[13.2 Анализ аварийно-опасных участков 113](#_Toc523085791)

[Заключение 114](#_Toc523085792)

[ПРИЛОЖЕНИЕ 117](#_Toc523085793)

Обозначения и сокращения

В настоящем отчете о НИР применяют следующие обозначения и сокращения:

|  |  |
| --- | --- |
| АППГ – | аналогичный период прошлого года |
| АТП – | автотранспортное предприятие |
| ВУЗ – | высшее учебное заведение |
| вх. поток – | входной транспортный поток |
| ГАТП – | городское автотранспортное предприятие |
| ГИБДД – | государственная инспекция безопасности дорожного движения |
| ГК – | гостиничный комплекс |
| ГП – | городское поселение |
| ГПТОП – | городской пассажирский транспорт общего пользования |
| ГСК – | гаражно-строительный кооператив |
| ГТК – | гостинично-торговый комплекс |
| д/с – | детский сад |
| ДОАО – | дочернее открытое акционерное общество |
| ДТП – | дорожно-транспортное происшествие |
| ЗАО – | закрытое акционерное общество |
| ИЖС – | индивидуальное жилищное строительство |
| ИП – | индивидуальный предприниматель |
| ИФНС – | инспекция федеральной налоговой службы |
| КСОДД – | комплексная схема организации дорожного движения |
| МВД – | министерство внутренних дел |
| НИР – | научно-исследовательская работа |
| ОАО – | открытое акционерное общество |
| ОБР – | обратное направление движения маршрутного транспортного средства |
| ОДД – | организация дорожного движения |
| ОМВД – | отдел МВД |
| ООО – | общество с ограниченной ответственностью |
| ООТ – | остановка общественного транспорта |
| ОП – | остановочный пункт |
| ОТ – | общественный транспорт |
| пасс. – | пассажиры |
| ПКРТИ – | программа комплексного развития транспортной инфраструктуры |
| ПО – | программное обеспечение |
| ПОДД – | проект организации дорожного движения |
| ПР – | прямое направление движения маршрутного транспортного средства |
| р-н – | район |
| СНТ – | садоводческое некоммерческое товарищество |
| СО – | светофорный объект |
| СП – | свод правил |
| ТД – | торговый дом |
| ТП – | транспортный поток |
| тр-т – | транспорт |
| ТС – | транспортное средство |
| ТСОДД – | технические средства организации дорожного движения |
| УДС – | улично-дорожная сеть |
| ЦРБ – | центральная районная больница |

Введение

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

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

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

Цель проекта – разработка Комплексной схемы организации дорожного движения.

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

Задачами проекта на первом этапе являются:

* сбор и анализ данных о параметрах УДС и существующей схеме организации дорожного движения на территории муниципального образования, выявление проблем, обусловленных недостатками в развитии территориальной транспортной системы;
* анализ организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД;
* анализ нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД, анализ документов территориального планирования;
* анализ параметров и условий дорожного движения;
* анализ существующих методов ОДД и состояния ТСОДД;
* анализ причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий.

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

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

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

Качество выполнения КСОДД во многом зависит от исходных данных.

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

## Сбор и систематизации официальных исходных данных

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

* камеральный;
* полевой.

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

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

* документы территориального планирования, документация по планировке территории, документы стратегического планирования на федеральном уровне, на уровне субъектов Российской Федерации и на уровне муниципальных образований, программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов;
* материалы инженерных изысканий, результаты исследования существующих и прогнозируемых параметров дорожного движения;
* общие сведения о территории муниципального образования;
* классификация и характеристика дорог, дорожных сооружений;
* характеристика транспортной инфраструктуры;
* организация дорожного движения;
* данные о ДТП в динамике за период не менее трех лет.

Средствами получения исходной информации являются:

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

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

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

Полевой метод получения исходных данных заключается в обследования и фиксации конкретных условий и показателей дорожного движения в течение определенного периода времени непосредственно на территории Пронского района. В настоящее время полевые исследования являются самыми распространенными видами получения исходных данных о характеристиках дорожного движения. Они подразделяются на активные и пассивные. При пассивном исследовании наблюдатель не вмешивается в процесс движения, т. е. получает характеристики существующего положения. На этом этапе применяются стационарные, передвижные или временные посты (обычно на перегонах или пересечениях), на которых исследователь фиксирует параметры транспортных потоков (ТП) с помощью различных способов.

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

* ручной;
* полуавтоматический;
* автоматический.

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

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

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

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

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

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

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

Исходные данные в виде характеристик ТП, статистических данных и др. целесообразно импортировать в системы транспортного моделирования (например, такие как «PTV Vision Visum/Vissim» (Германия). Такие системы позволяют хранить и актуализировать полученные данные о параметрах ТП в процессе исследования, а также производить прогнозы спроса на транспорт, тем самым позволяя обосновывать строительство транспортных объектов на УДС района.

## Сведения о территории муниципального образования

Муниципальное образование – Пронский муниципальный район является самостоятельным муниципальным образованием в составе Рязанской области. Пронский район в своем нынешнем виде был образован в 1965 году Указом Президиума Верховного Совета РСФСР № 741/80 от 3 ноября 1965 года. Устав муниципального образования – Пронский муниципальный район принят решением Пронской районной Думы в сентябре 1996 года, с последующим внесением изменений и дополнений.

Пронский район расположен в западной части Рязанской области в восточной части лесостепной зоне СреднеРусской 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.

Состав территории муниципального образования – Пронский муниципальный район определен Указом Президиума Верховного совета РСФСР от 3 ноября 1965 года и решением Исполнительного Комитета Пронского районного Совета депутатов трудящихся № 2 от 17 ноября 1965 года.

Район занимает площадь 106960 га, в том числе:

* земли населенных пунктов – 9980 га;
* земли промышленности – 1656 га;
* земли лесного фонда – 6839 га;
* земли сельхозназначения – 87413 га;
* земли водного фонда – 162 га;
* земли запаса – 910 га.

Центр района — посёлок Пронск — расположен на реке Проня (приток Оки) в 69 км к югу от Рязани. Впервые упомянут в летописи под 1131 годом. Был центром удельного княжества, в 1237 году был разорен татаро-монголами. В [XV веке](https://ru.wikipedia.org/wiki/XV_%D0%B2%D0%B5%D0%BA) был присоединён к Рязанскому княжеству, вместе с которым в 1-й четверти [XVI века](https://ru.wikipedia.org/wiki/XVI_%D0%B2%D0%B5%D0%BA) вошёл в состав Русского централизованного государства. В 1541 году Пронск выдержал осаду войск Крымского ханства. В 1708 году был включен в Московскую губернию, а с 1778 года стал уездным городом Рязанского наместничества, с 1796 года Рязанской губернии.

В состав муниципального образования – Пронский муниципальный район входят два городских и шесть сельских поселений:

* Пронское городское поселение (р.п.Пронск),
* Новомичуринское городское поселение (г.Новомичуринск),
* Малинищинское сельское поселение (с. Малинищи),
* Мамоновское сельское поселение (д. Мамоново),
* Октябрьское сельское поселение (с. Октябрьское),
* Орловское сельское поселение (п. Орловский),
* Погореловское сельское поселение (п. Погореловский),
* Тырновское сельское поселение (с. Тырново).

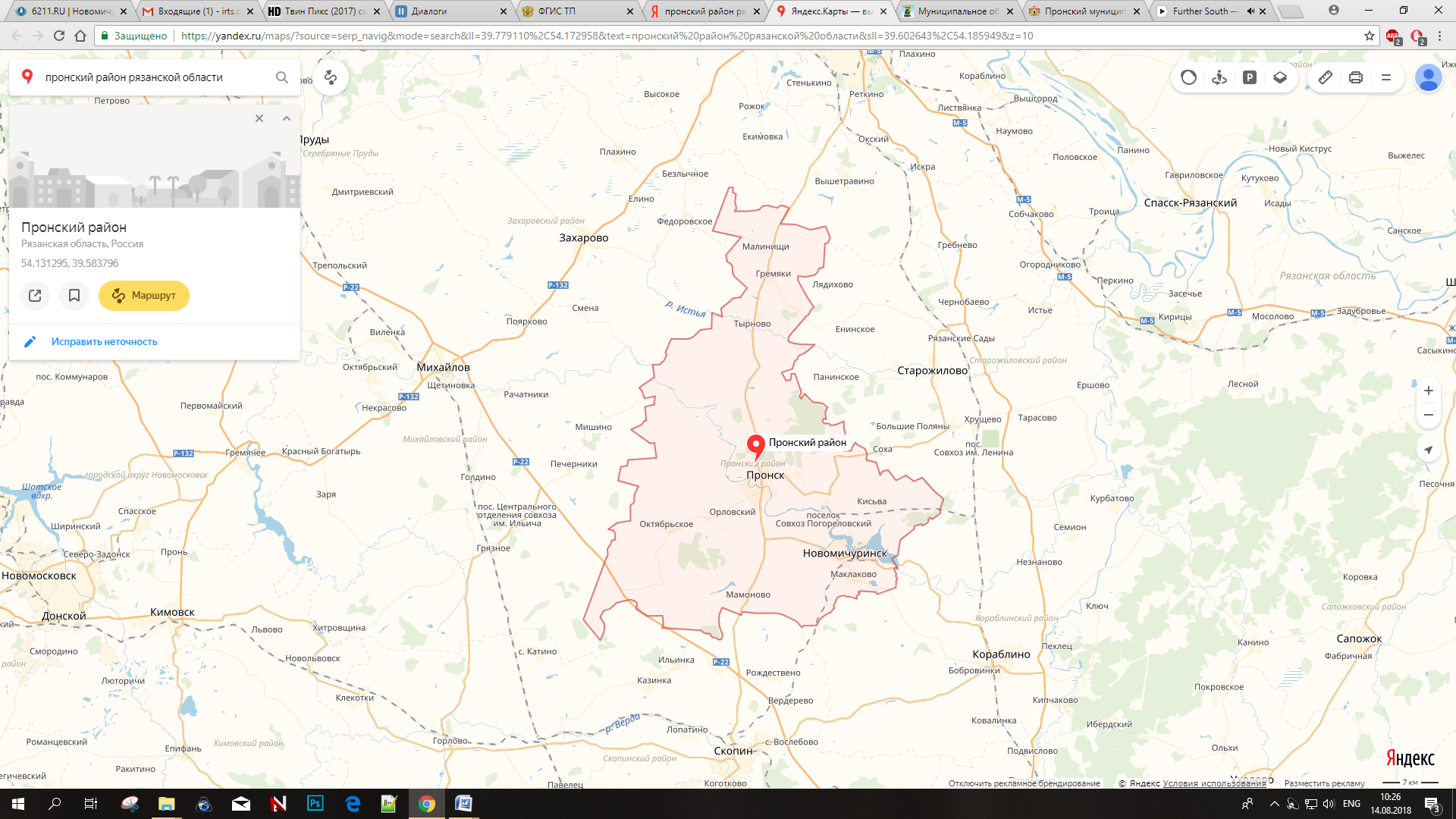


Рисунок 1 – границы Пронского района

## Социально-экономическая ситуация муниципального образования

По данным федеральной службы государственной статистики численность населения Пронского муниципального района Рязанской области на 01.01.2018 составляет 29 815 человек. Из них большая часть проживает в частных домах.

Таблица 1 – Численность населения Пронского района

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование | Количество, чел. |
| 1 | Пронское ГП | 4 813 |
| 2 | Новомичуринское ГП | 16 852 |
| 3 | Малинищинское СП | 1161 |
| 4 | Мамоновское СП | 925 |
| 5 | Октябрьское СП | 1 625 |
| 6 | Орловское СП | 912 |
| 7 | Погореловское СП | 2 259 |
| 8 | Тырновское СП | 1 268 |
| Итого | | 29 815 |

В целом по району за период 2014-2017 г.г. численность населения сократилась на 7,5 %. Изменение численности населения района происходит как за счет естественного, так и за счет механического движения населения.

Рисунок 2 – График изменения численности населения Пронского района

В результате происходящего движения населения изменяется его демографический состав. Снижение темпов рождаемости привело к сокращению удельного веса группы детского возраста. Удельный вес лиц старших возрастов увеличился в 1,05 раза. Численность населения в трудоспособном возрасте в МО - Пронский муниципальный район в 2017 году составляла 20,02 тыс. человек.

Численность населения занятого в экономике района в 2017 году составила 7,9 тыс. человек, а в 2010 году занято было -12,5 тыс. человек. Уменьшение происходит, в основном, за счет оттока населения в областной город и г. Москва в поисках работы.

Сравнивая показатели по половой структуре населения района с областными, видно, что удельный вес мужчин по городской, сельской местности и в целом по району несколько ниже, чем по области.

Таким образом, анализ изменений в динамике численности населения и его демографической структуры за предшествующие годы выявил следующее:  
- численность населения сокращается вследствие снижения темпов естественного прироста, а также оттока населения, как из сельской, так и из городской местности;  
- возрастная структура в сравнении с областной отличается более низким удельным весом населения в трудоспособном возрасте, более высоким удельным весом группы детского возраста и в нетрудоспособном возрасте.

Представленный в проекте демографический прогноз численности населения Пронского муниципального района имеет целью анализ динамики изменения численности населения при различных вероятных сценариях демографического развития.

На современном этапе экономика района находится в стадии становления, поисков новых перспективных векторов развития. Сейчас крайне важно принимать конкретные меры по реализации туристских проектов в районе. Провести продуманную реорганизацию крупнейших предприятий района, наладить работы большинства убыточных сельхозпредприятий района.

Без реализации всех этих мероприятий будет невозможно остановить процесс оттока трудоспособного населения из района, развитие тенденции сокращения численности населения. Исходя из острейшей необходимости увеличения занятости трудоспособного населения и повышения качества жизни, в проекте принимается определенный подход к решению задач комплексного развития территории, и гипотетически рассматриваются следующие сценарии:

I - инерционный

II – оптимистический

III – вероятностный

***I сценарий (инерционный)*** – основан на принятии современных показателей в качестве прогноза и будет реально иметь место, если экономический кризис затянется. В случае, если не будет предпринята попытка поддержки промышленных предприятий, развития сельского хозяйства, туризма и других видов экономической деятельности, не будет выработано новых законодательных актов, то реальный подъем экономики не может наступить скоро.

Развитие новых сфер занятости при этом сценарии либо будет вовсе отсутствовать, либо находиться в стадии возникновения. Таким образом, тенденция механического оттока населения из района будет усиливаться. Муниципальное образование останется поставщиком трудовых ресурсов для области и г. Москвы. Численность населения будет иметь тенденцию к сокращению из-за отрицательного естественного прироста, высокого уровня смертности, особенно среди постоянно растущей доли нетрудоспособного населения, развитию процесса доминирования однодетной семьи, который сохранится до конца прогнозируемого периода.

При развитии данного сценария численность населения в районе до 2025 года сократится на 9,6 тыс. человек. Причем снижение численности населения будет происходить вследствие отрицательного естественного прироста (85 %), а также за счет механического оттока (15 %).

***II сценарий (оптимистический)*** – сценарий с незначительным продолжением спада населения на 6% до 2015 года, а на период до 2025 года - рост численности населения на 7%.

Рост численности населения основывается на том, что последствия системного экономического кризиса 90-ых годов удастся в кротчайшие сроки полностью преодолеть вследствие форсированного развития всех сфер деятельности, при исправлении современной тенденции низкой рождаемости и высокой смертности, стабилизации и совершенствовании структуры занятости.

При этом должны получить активное развитие как новые направления хозяйствования, основанные на использовании имеющегося ресурсного потенциала, так и существующие производства за счет их модернизации (промышленность, туризм, рекреация, стройиндустрия, кустарные промыслы и ремесла и пр.).

При данном сценарии естественный прирост сохранит отрицательные значения до 2025 года, но данная тенденция будет свидетельствовать не о продолжающемся демографическом кризисе, а о переходе на уровень воспроизводства населения (характерный для большинства Европейских стран). Указываемый уровень воспроизводства характеризуется невысоким уровнем рождаемости, распространением одно-, двухдетных семей по причине желания многих женщин делать карьеру. Одновременно, характерным является так же достаточно низкий уровень смертности населения. Поэтому в Пронском районе рост величин естественного прироста будет происходить не за счет значительного повышения рождаемости, а в следствии минимум 2-ух кратного снижения показателей смертности населения.

Кроме того, достигнуть показателей 70-80-х годов по рождаемости не удастся в связи с тем, что в период 2010-2015 годов в фертильный возраст вступит группа населения, родившаяся в кризисные 90-е годы, для которых свойственна минимальная рождаемость. Следовательно, количество молодежи будет значительно меньше, чем в 70-80-е годы.

Отрицательный естественный прирост будет нивелироваться положительным сальдо миграционного прироста населения. До 2015 года величины притока мигрантов в район не будет достаточно для компенсации естественной депопуляции населения. Начиная с 2015 года, уровень миграции уже будет достаточным для преодоления спада численности населения района.

***III сценарий (вероятностный)***– промежуточный, компромиссный, сочетающий те и другие моменты и отвечающий методам вероятностной оценки событий. Данный сценарий предполагает постепенный выход из экономического кризиса. Главное, что характеризует этот период, – начало структурной перестройки экономики района, появление новых производств, основанных на использовании собственного ресурсного потенциала.

По данному варианту прогноза предполагается уменьшение численности населения на расчетный срок на 4%, что будет значительно ниже темпов снижения населения рассматриваемой территории в 80-90-е годы. Начиная с 2015 года, возможно начало роста численности населения района, что будет происходить за счет превышения величины миграционного притока над показателями отрицательного естественного прироста.

В сводном виде итоговые показатели проектной численности населения Пронского муниципального района по вышеперечисленным сценариям представлены в таблице 2.

Таблица 2 - Проектная численность населения Пронского муниципального района

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Сценарии | Численность населения (тыс. чел.) | | |
| 1.01.2009 год | I очередь 2015 год | Расчетный срок  2025 год |
| Инерционный | 33,15 | 27,1 | 17,0 |
| Вероятностный | 33,15 | 31,8 | 35,5 |
| Оптимистический | 33,15 | 31,3 | 33,5 |

Приведенные выше данные не позволяют прогнозировать кардинальные изменения демографических процессов, следовательно, предполагается сокращение численности населения и его дальнейшая стабилизация на период до 2025 года. В том числе, прогнозируется сокращение численности населения в рабочих возрастах. В эту возрастную группу начнут вступать поколения 90-х годов рождения, когда началось резкое снижение рождаемости, а выходить – многочисленные поколения родившихся в послевоенный период. Все это приведет к общему снижению численности трудоспособного населения за рассматриваемый период.

Таким образом, учитывая достаточно высокий жизненный потенциал района, в качестве основного сценария выбрано направление на достаточно незначительное снижение численности жителей на 1 очередь, с ростом населения на перспективу, т.е. – «вероятностный сценарий».

Учитывая неблагоприятную демографическую ситуацию в районе, проектом перед органами управления района остро ставится вопрос разработки и осуществления районной политики в области стабилизации демографического развития и предлагается целый комплекс мер в этой области.

Прогноз динамики численности населения района определился исходя из складывающейся демографической ситуации в районе, из планируемых процессов экономического и социального развития в районе (разработана Программа «Основные направления социально-экономического развития муниципального образования - Пронский муниципальный район»), а также зависит от проводимой в Рязанской области политики экономического развития региона в целом.

Несмотря на происходящее сокращение населения района из-за естественной убыли, есть основание полагать, что при формировании процесса устойчивого функционирования района и при проведении соответствующей инвестиционной политики изменится динамика численности населения в сторону ее стабилизации, с некоторым повышением численности населения к концу расчетного периода.

Анализируя прогноз возрастного состава населения района, можно отметить, что на первую очередь предполагается замедление темпов снижения численности детской возрастной группы, а на перспективу ее рост (таб. 3).

Таблица 3 - Прогнозируемый возрастной состав населения, %

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Наименование показателей | Современное положение | Вероятностный сценарий | |
| 2015 | 2025 |
| Младше трудоспособного возраста (от 0 до 15 лет) | 12,1% | 12,1% | 14% |
| Трудоспособного возраста | 61,8% | 60,8% | 60% |
| Старше трудоспособного возраста | 26,1% | 27,1% | 26% |

Рынок труда

Трудоспособное население составляет 54,9% от общего числа жителей, пенсионеры – 21,3%. На предприятиях и организациях заняты 10,96 тыс. человек, на сельскохозяйственных предприятиях – около 0,705 тыс. человек, в промышленности и строительстве – 5062 чел., в социальной сфере – более 3,14 тыс. человек. Численность безработных, зарегистрированных в службе занятости, составляет 184 человека.

Наибольший удельный вес в общем объеме продукции промышленности составляет: производство и распределение электроэнергии, газа и воды – 86,4%, обрабатывающие производство – 6,5%, добыча полезных ископаемых – 1,9%. Данные об основных крупных и средних предприятиях Пронского муниципального района представлены в таблице 4.

Таблица 4 - Основные крупные и средние промышленные предприятия Пронского муниципального района

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № пп | Наименование предприятия | Место расположения | Вид экономической деятельности |
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1 | Филиал ОАО «ОГК-6» Рязанская ГРЭС» | 391160, Рязанская область, Пронский район, г. Новомичуринск, ул. Промышленная, д. 1. | Предприятие электроэнергетической промышленности. Занимается выработкой электро- и теплоэнергии. |
| 2 | ОАО «Новомичуринский хлебозавод» | 391160, Рязанская область, Пронский район, г. Новомичуринск, ул. Заводская, д. 6. | Предприятие осуществляет выпуск хлебобулочных, макаронных и кондитерских изделий, сахара – рафинада. |
| 3 | ОАО «Пронский маслодельный завод» | 391140, Рязанская область, Пронский район, г. Новомичуринск. | Предприятие выпускает молочные продукты. |
| 4 | ОАО «Пронский карьер» | 391140, Рязанская область, Пронский район, с. Береговая Погореловка. | Предприятие занимается выработкой щебня и песчано-щебеночной смеси для бетонов и асфальтов. |
| 5 | ООО «Пронские карьеры» | 391149, Рязанская область, Пронский район, п/о Кисьва, д. Денисово. | Предприятие занимается выработкой щебня и песчано-щебеночной смеси для бетонов и асфальтов. |

Общее число предприятий и хозяйств муниципального образования – Пронский район составляет 3929 единиц. Из них сельскохозяйственных предприятий – 9, крестьянских (фермерских) хозяйств – 20, остальное составляют хозяйства населения.

Земельный фонд Пронского района составляет 106960 га, из них земли сельхозназначения – 87413 га. Из зерновых культур в районе выращиваются пшеница, рожь, ячмень, овес, кукуруза. Из технических культур в районе выращивается сахарная свекла. Её производством занимаются только сельскохозяйственные предприятия. Из продовольственных культур в районе производится картофель. В общем объеме продукции сельского хозяйства (в фактически действующих ценах) продукция сельхозпредприятий составляет 52,3%, продукция населения – 44,7% и 3% – продукция крестьянских (фермерских) хозяйств. Данные об основных сельскохозяйственных предприятиях Пронского муниципального района представлены в таблице 5.

Таблица 5 - Основные сельскохозяйственные предприятия Пронского муниципального района

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № пп | Наименование предприятия | Место расположения | Вид экономической деятельности |
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1 | ООО «Малинищи» | Рязанская область, Пронский район, с. Малинищи. | Предприятие занимается производством зерна, молока, картофеля. |
| 2 | ООО «Октябрьское» | Рязанская область, Пронский район, с. Октябрьское. | Предприятие занимается, в основном, производством зерна и молока |

# Подготовка и проведение транспортных обследований на территории муниципального образования

Транспортные обследования, выполняемые полевым методом, включают в себя:

- натурные обследования интенсивности движения и состава транспортного потока;

- обследования пассажиропотоков на пассажирском транспорте общего пользования;

- изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств.

## Подготовка и проведение натурного обследования интенсивности движения и состава транспортного потока в ключевых транспортных узлах

### Методика проведения натурного обследования интенсивности движения и состава транспортного потока

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

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

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

Точки замеров определяются по следующим признакам:

- наличие входящего/исходящего трафика в обследуемый район;

- распределение потоков по нескольким направлениям в транспортные районы или к точкам притяжения;

- въезды/выезды из транспортных районов (микрорайонов, отдельных районов населенного пункта и т.п.);

- ожидаемое увеличение трафика около точек притяжения (торговые и бизнес-центры, учреждения культуры и досуга и т.п.);

- светофорные объекты, распределяющие транспортные потоки по нескольким направлениям;

- места с затрудненным движением (на основании анализа исходных данных).

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

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

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

Съемка перекрестков производится видеокамерами с повышенным уровнем защиты от воздействия окружающей среды и возможностью крепления на опорах электрических сетей, как показано на рисунке 3.



Рисунок 3 – Монтаж видеокамеры на столб линии электроосвещения

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

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

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

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

В процессе обследования наряду с интенсивностью, выполняется подсчёт распределения транспортных потоков по видам транспорта. В таблице 6 приняты их следующие обозначения:

ИТ – легковые автомобили;

ОТ – пассажирский транспорт

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

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

ГБ – грузовые автомобили большие (более 8 т);

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

### Отчет о проведении натурного обследования

При проведении натурного обследования, ввиду прямоугольной системе планировки УДС, были выделены 7 ключевых точек замеров:

1 точка - перекресток автодорог 61 ОП РЗ 61К-005 и улицы Весенняя;

2 точка - перекресток автодороги 61 ОП РЗ 61К-005;

3 точка - перекрёсток автодорог ул. Истья и ул. Центральная;

4 точка - перекрёсток автодорог 61 ОП РЗ 61К-005 и ул. Есенина;

5 точка - перекрёсток автодорог 61 ОП РЗ 61К-076 и ул. Нижне-Архангельской;

6 точка - перекрёсток автодорог 61 ОП РЗ 61К-007 и 61 ОП РЗ 61К-005;

7 точка - перекрёсток автодорог 61 ОП МЗ 61Н-367 ,61 ОП МЗ 61Н-368 и ул. Центральной;

На рисунке 4,5 представлена картограмма точек замеров и замеренная интенсивность движения транспорта на перекрёстках автодорог Пронского района.

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

Замеры выполнялись в пятницу 13.07.2018 в период с 8:00 до 9:00.

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

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

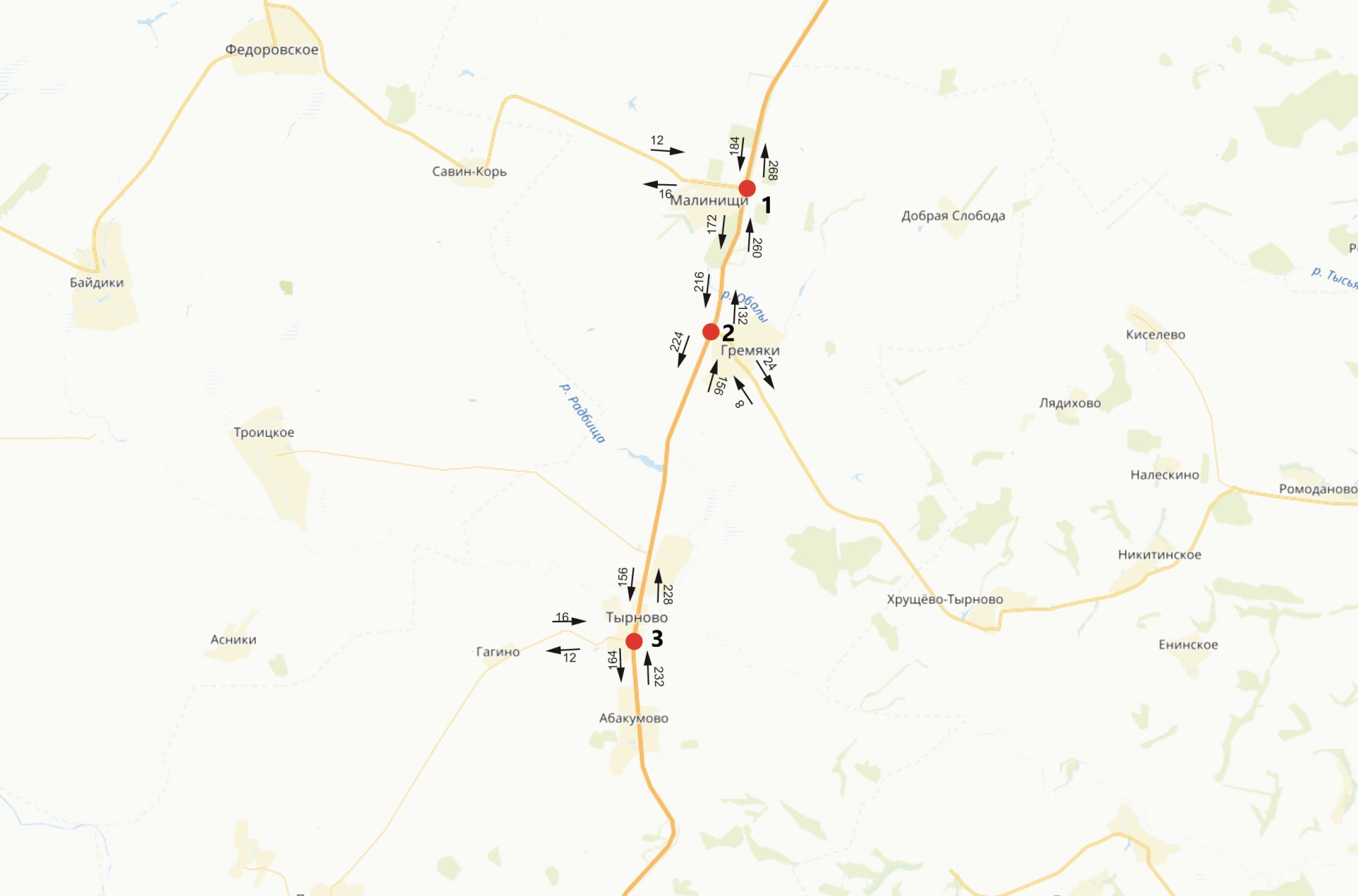


Рисунок 4 – Картограмма точек замеров и замеренная интенсивность движения транспорта на перекрёстках автодорог Пронского района (точки 1,2,3)

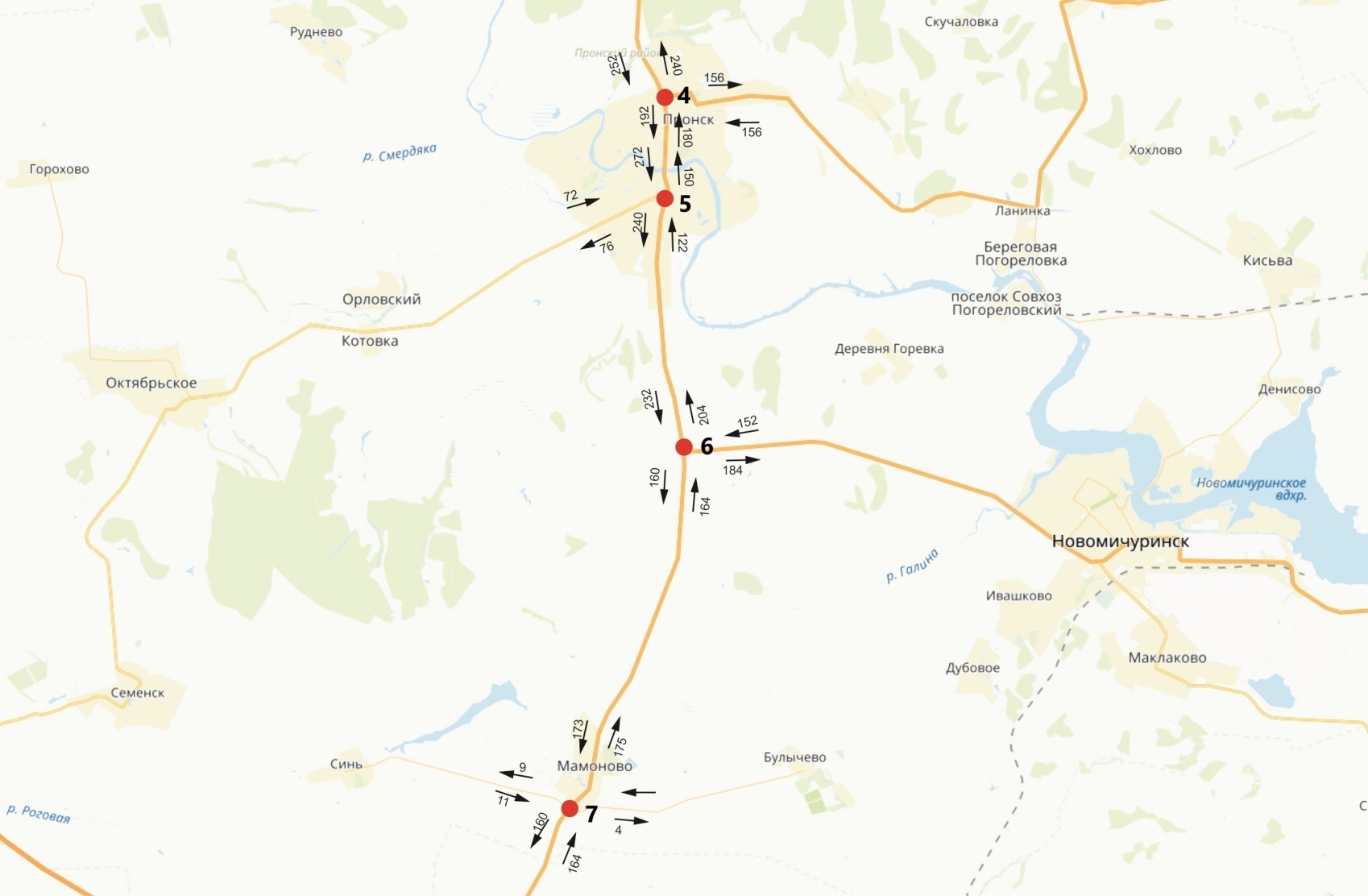


Рисунок 5 – Картограмма точек замеров и замеренная интенсивность движения транспорта на перекрёстках автодорог Пронского района (точки 4,5,6,7)

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

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

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

### Подготовка натурного обследования

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

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

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

* для постоянного хранения ТС;
* для временного хранения ТС.

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

Для обследования мест постоянного хранения ТС в Пронском районе выбирались парковки, находящиеся на внутридомовой территории, а также

разрешенные для стоянки ТС места на дорогах общего пользования вблизи мест проживания в районах с многоквартирной жилой застройкой. Обследование проводилось по улицам, на которых расположены объекты притяжения или многоэтажной застройки.

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

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

* коммунальные службы объекты (база ЖКХ);
* объекты торговли;
* объекты здравоохранения;
* объекты культуры;
* объекты образования;

- органы власти;

* объекты транспорта (автовокзал);

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

Для обследования мест постоянного хранения ТС максимальное количество припаркованных автомобилей наблюдается с 21:00 до 8:00 часов, когда большинство жителей района находится дома, т.е. время, когда население еще не уехало на работу, либо уже приехало с нее. В связи с тем, что в вечернее время снижается видимость объектов, предпочтительнее выбирать временной промежуток с 6:00 до 8:00 часов.

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

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

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

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

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

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

Натурное обследование может проводиться следующими способами:

* учетчиками. Обследования проводятся несколькими людьми, которые проходя по маршруту, отмеченному на карте визуально оценивают места стоянки и остановки ТС и записывают данные в таблицы (количество учетчиков зависит от площади муниципального образования и времени, выделенного для данного обследования);

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

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

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

### Проведение натурного обследования

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

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

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

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

## Подготовка и проведение исследования общественного мнения и мнения водителей ТС

Для количественного определения общественного мнения проводятся [опросы общественного мнения](https://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%9E%D0%BF%D1%80%D0%BE%D1%81_%D0%BE%D0%B1%D1%89%D0%B5%D1%81%D1%82%D0%B2%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D0%BE%D0%B3%D0%BE_%D0%BC%D0%BD%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D1%8F&action=edit&redlink=1).

При подготовке и проведении [опроса общественного мнения](https://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%9E%D0%BF%D1%80%D0%BE%D1%81_%D0%BE%D0%B1%D1%89%D0%B5%D1%81%D1%82%D0%B2%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D0%BE%D0%B3%D0%BE_%D0%BC%D0%BD%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D1%8F&action=edit&redlink=1) не обходимо придерживаться следующих основных требований:

1) Постановка цели исследования,

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

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

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

3) Подготовка выборки (число и состав опрашиваемых).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

В рамках проведения исследования общественного мнения и мнения водителей ТС было опрошено 500 человек, что составило 7,6% от общего количества жителей района. Ниже в таблице 7 представлены результаты опроса жителей Пронского района.

Таблица 7 – Результаты опроса жителей Пронского района

|  |  |
| --- | --- |
| Вопрос | Варианты ответа |
| Велосипедный транспорт | |
| используете ли велосипедный транспорт | да - 18%;  нет - 82%. |
| при условии развития велоинфраструктуры | Из 63 % не использующих велосипедный транспорт, стали бы его использовать. |
| перемещение совершаемые по поселению на велосипедном транспорте | На работу-20%, в среднем 1100 м, в среднем 8 мин;  До стоянки ТС (ГСК, платная стоянка)-2%, в среднем 1200 м, в среднем 13 мин;  Прогулка-52%, в среднем 1700 м, в среднем 45 мин;  На дачу - 10%, в среднем 3000 м, в среднем 19 мин;  На учёбу - 29%, в среднем 850 м, в среднем 10 мин;  В магазин - 23%, в среднем 650 м, в среднем 7 мин. |
| Индивидуальный транспорт | |
| используете ли индивидуальный транспорт | да - 75%;  нет - 25%. |
| перемещение совершаемые по поселению на индивидуальном транспорте | На работу- 70%, в среднем 1900 м, в среднем 6 мин;  На дачу - 15%, в среднем 3100 м, в среднем 11 мин;  На учёбу - 2%, в среднем 1100 м, в среднем 5 мин;  В магазин - 13%, в среднем 700 м, в среднем 7 мин. |
| проблемы с парковкой и стоянкой | да - 30%;  нет - 70%. |
| проблемные места с парковкой и стоянкой | места притяжений |
| Пеший ход | |
| перемещение совершаемые по поселению пешком до места назначения | на работу – 36%, в среднем 700 м, в среднем 7 мин;  прогулка – 42%, в среднем 1000 м, в среднем 30 мин;  на дачу – 2%, в среднем 2000 м, в среднем 30 мин;  на учёбу – 33%, в среднем 300 м, в среднем 7 мин;  в магазин – 20%, в среднем 400 м, в среднем 11 мин;  места отдыха – 5% в среднем 500 м, в среднем 10 мин. |
| где не хватает пешеходных дорожек. | на большинстве улиц города. |
| другие недостатки пешеходных дорожек | отсутствие твердого покрытия пешеходных дорожек;  затапливание тротуаров весной и после сильных дождей. |
| Мероприятия по организации дорожного движения | |
| улучшения по организации дорожного движения | строительство пешеходных дорожек, тротуаров |

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I) федеральный уровень:

1. разработка новых правовых документов, регулирующих деятельность в сфере транспортного планирования, управления транспортным спросом и организации дорожного движения;
2. разработка нормативных документов, методических рекомендаций и руководств по формированию и реализации планов и программ в сфере транспортного планирования, управления транспортным спросом и организации дорожного движения, на местном уровне;
3. обеспечение соответствия деятельности местных властей в данной сфере принципам государственной политики средствами экспертизы, надзора и контроля;

II) региональный уровень:

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

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

III) местный уровень:

1. разработка программ комплексного развития транспортной инфраструктуры (ПКРТИ) и комплексных схем организации дорожного движения (КСОДД) в составе документов территориального планирования, на основе принципов государственной политики в данной сфере;
2. разработка и реализация программ мероприятий по управлению транспортным спросом и организации дорожного движения на основе принятых документов территориального планирования и планировки территории.

Для проведения современной политики в области ОДД используются следующие принципы.

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

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

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

Непрерывность планирования, мониторинга реализации планов, и их корректировки.

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

* совершенствованием существующих схем движения автотранспорта и методов регулирования движения на существующих дорожных сетях – реализуется с помощью традиционных средств организации дорожного движения (таких, как установка дорожных знаков, нанесение разметки на проезжую часть, светофорное регулирование, введение одностороннего движения и т.д.);
* введением прямых и косвенных ограничений на пользование УДС некоторыми типами транспортных средств (ограничения парковки в зонах с перегруженной УДС, постоянные или временные запреты на въезд, платный въезд и парковку);
* информационным обеспечением участников дорожного движения через специализированные радиоканалы, услуги сети Интернет и сотовой связи, электронные табло и т.п., (оповещение водителей о состоянии дорожной сети, оптимальном маршруте, ДТП, пробках и т.д.);
* развитием общественного пассажирского транспорта как главного, и зачастую и единственного конкурента личного легкового автомобиля (открытие новых маршрутов, строительство пересадочных узлов и пассажирских терминалов, предоставление наземному общественному пассажирскому транспорту приоритета в дорожном движении, устройство «перехватывающих парковок», прогрессивная тарифная политика, развитие новых видов внеуличного транспорта и т.п.);
* учетом транспортной составляющей при градостроительной деятельности (снижение уровня транспортного спроса средствами градостроительного планирования, обеспечение сбалансированного транспортного и социально-экономического развития территории, проектирование «самодостаточных» с точки зрения занятости населения районов, обязательная разработка ПКРТИ, КСОДД и т.п.).

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

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

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

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

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

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

### Ведение учета основных параметров дорожного движения на территории муниципальных образований

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

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

### Содержание технических средств организации дорожного движения на автомобильных дорогах

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

Установка, замена, демонтаж и содержание технических средств организации дорожного движения осуществляются в соответствии с законодательством Российской Федерации об автомобильных дорогах и дорожной деятельности, законодательством Российской Федерации по безопасности дорожного движения и законодательством Российской Федерации о техническом регулировании и стандартизации.

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

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

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

* ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2004 г. № 120-ст);
* ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования» (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2004 г. № 121-ст);
* ГОСТ Р 52605-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения» (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 11 декабря 2006 г. № 295-ст);
* ГОСТ Р 52765-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация» (утвержден Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 23 октября 2007 г. № 269-ст);
* ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования» (утвержден Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 23 октября 2007 г. № 270-ст);
* ГОСТ Р 52282-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2004 г. № 120-ст);
* ГОСТ Р 52606-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Классификация дорожных ограждений» (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 11 декабря 2006 г. № 296-ст);
* ГОСТ Р 52607-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей. Общие технические требования» (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 11 декабря 2006 г. № 297-ст).

### Ведение реестра парковок общего пользования на территориях муниципальных образований

Министерство Транспорта Российской Федерации определяет:

* парковку общего пользования, как парковку (парковочное место), предназначенную для использования неограниченным кругом лиц;
* владельца парковки, как уполномоченный орган субъекта Российской Федерации, уполномоченный орган местного самоуправления, юридическое лицо или индивидуального предпринимателя, во владении которого находится парковка.

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

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

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

## Анализ организационной деятельности органов местного самоуправления по организации дорожного движения

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

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

Таким образом, задачи деятельности по ОДД на территории Пронского района фактически решают органы местного самоуправления муниципального образования. В Пронском районе нет разработанной «Дислокации дорожных знаков», что не соответствует современным требованиям.

В связи с тем, что, Министерством Транспорта РФ 17 марта 2015 года был выпущен Приказ № 43, который конкретизирует нормы ФЗ-196 «О безопасности дорожного движения» в части мероприятий по организации дорожного движения (ст.21 п.2). Указанный Приказ устанавливает перечень документов, регламентирующих мероприятия по организации дорожного движения. Такими документами являются КСОДД и ПОДД. Перечень является исчерпывающим. Таким образом, после утверждения разрабатываемой КСОДД, Администрации муниципального образования необходимо выпустить нормативный акт о разработке документа «Дислокация дорожных знаков».

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

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

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

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

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

Таким образом, если правовое регулирование в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации достаточно детализировано и в основном соответствует международным правовым принципам в сфере дорожного движения, то отношения в сфере организации дорожного движения остаются без надлежащей законодательной основы, уступают по степени детализации и кругу регулируемых вопросов законам иных государств, регулирующих дорожное движение.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

* Поручение Президента РФ № Пр-637, данное на заседании Президиума Госсовета РФ по вопросам безопасности дорожного движения, состоявшегося 14 марта 2016 года в г. Ярославле, согласно пункту «4б» которого органам местного самоуправления РФ предписано в срок до 1 декабря 2018 года разработать КСОДД на территориях муниципальных образований;
* Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 17 марта 2015 года № 43 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем дорожного движения»;
* Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 26 мая 2016 года № 131 «Об утверждении порядка осуществления мониторинга разработки и утверждения программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».

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

* организационно-технический, предназначенный для информирования участников дорожного движения об изменениях в установленной схеме организации дорожного движения на территории Пронского района, вводимых на временной основе в целях обеспечения безопасного проведения различных мероприятий;
* обще информационный, предназначенный для ознакомления населения города о состоянии, проблемах и перспективах развития транспортной системы Пронского района, включающий в себя отчеты, доклады органов местного самоуправления по данной тематике, аналитические и справочные материалы, форумы и т.п.

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

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

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

Официальное печатное издание органов местного самоуправления – газета «Пресса».

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

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

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

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

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

## Анализ имеющихся документов территориального планирования

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

1) генеральные планы поселений; муниципальных районов;

2) схемы территориального планирования (СТП).

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

### Анализ схем территориального планирования (СТП)

Схема территориального планирования (СТП) Пронского муниципального района – документ, направленный на создание условий устойчивого территориального и социально-экономического развития района до 2025 года. Настоящая «Схема территориального планирования» разработана в соответствии с требованиями нового в соответствии с Градостроительным кодексом РФ (глава 3, статья 19) и Градостроительным кодексом Рязанской области.

Разработка «Схемы территориального планирования МО - Пронский муниципальный район», реализация которой будет способствовать формированию устойчивой организации территории при обеспечении градостроительными средствами благоприятной среды жизнедеятельности населения и повышения качества жизни.

В соответствии с новым Градостроительным кодексом РФ, глава 3, статья 9 «Территориальной планирование направлено на определение в документах территориального планирования назначения территорий исходя из совокупности социальных, экологических и иных факторов в целях обеспечения устойчивого развития территорий, развития инженерной, транспортной и социальной инфраструктур, обеспечения учета интересов граждан и их объединений, Российской Федерации, субъектов Российской Федерации, муниципальных образований».

Схема территориального планирования Пронского муниципального района (далее Схема) рассматривается как пространственная основа устойчивого развития муниципального образования, предполагает определение круга сбалансированных задач комплексного преобразования района и его, рост количественных и улучшение качественных показателей и характеристик всех сторон жизни населения городов и сельских населенных пунктов на основе устойчивого градостроительного развития территории.

Главная экономическая идея Схемы – расширение территорий активной хозяйственной деятельности и формирование новых точек роста района главным образом за счет создания обрабатывающих производств, а также реализации нового стратегического направления развития территории – формирования промышленного комплекса и сопряженных с ним отраслей в южной части района.

Главная градостроительная идея Схемы – улучшение градостроительной ситуации, оптимизация планировочной структуры и функционального зонирования, совершенствование системы расселения, а также территорий сельскохозяйственного назначения и рекреационных зон, улучшение экологической ситуации и совершенствование природно-экологического каркаса территории.

Проектные предложения по всем разделам схемы, которые подразделяются на два этапа – 1 этап: 2009–2010 гг.; 2 этап: 2011-2014 гг.

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

-первая очередь - до 2015 года;

-расчетный срок - до 2025 (2030) года.

Таблица 8 - Основные мероприятия из СТП Пронского района Рязанской области

| № п/п | Наименование | Вид работ | Реализация |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | Строительство автомобильной дороги регионального значения для промышленно-производственной особой экономической зоны "Рязань" на территории муниципального образования - Пронский муниципальный район Рязанской области | новое строительство | первая очередь |
| 2 | Реконструкция автомобильных дорог для промышленно-производственной особой экономической зоны "Рязань" на территории муниципального образования - Пронский муниципальный район Рязанской области | реконструкция | первая очередь |
| 3 | строительство автодорожного обхода для промышленно-производственной особой экономической зоны "Рязань" на территории муниципального образования - Пронский муниципальный район Рязанской области; | новое строительство | первая очередь |

## Анализ имеющейся документации по планировке территории

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

1) проект планировки территории;

2) проект межевания территории.

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

## Анализ документов стратегического планирования

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

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

К полномочиям органов местного самоуправления в сфере стратегического планирования относятся:

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

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

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

Цели Транспортной стратегии:

* формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры;
* обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны;
* обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами;
* интеграция в мировое транспортное пространство, реализация транзитного потенциала страны;
* повышение уровня безопасности транспортной системы;
* снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду.

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

Цель разработки «Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года» (Концепции) – определение путей и способов обеспечения в долгосрочной перспективе устойчивого повышения благосостояния российских граждан, национальной безопасности, динамического развития экономики, укрепления позиций России в мировом сообществе.

В соответствии с этой целью в Концепции сформулированы:

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

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

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

Характеристика основных элементов дорог городского Пронского района представлена в таблице 9.

Дорожная сеть городского поселения преимущественно выполнена по прямоугольной системе планировки. Для данного вида характерно дорожное движения с рассредоточением по всей сети улиц с затруднением выделения магистралей.

Таблица 9 – Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения городского поселения

| № п/п | Наименование автомобильной дороги | Категория автомобильной дороги | Протяженность, км | Средняя ширина проезжей части, м | Количество полос движения | Вид покрытия | Наличие тротуара | | Наличие освещения |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Слева | Справа |
| Дороги регионального значения | | | | | | | | | |
| 1 | 61 ОП РЗ 61К-005 Рязань - Пронск – Скопин | IV | 50,1 | 6,0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
| 2 | 61 ОП РЗ 61К-028Акулово – Старожилово – Пронск | IV | 16,7 | 6,0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
| 3 | 61 ОП МЗ 61Н-362Ланинка – Кисьва | IV | 7,8 | 6,0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
| 4 | 61 ОП МЗ 61Н-363От автодороги «Рязань – Пронск – Скопин» подъезд: Альютово | IV | 3,0 | 6,0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
| 5 | 61 ОП РЗ 61К-079 От автодороги «Рязань – Пронск – Скопин» подъезд: Малинищи | IV | 1,1 | 6,0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
| 6 | 61 ОП МЗ 61Н-364 От автодороги «Рязань – Пронск – Скопин» подъезд: Гремяки – Марфина Слобода | IV | 4,1 | 6,0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
| 7 | 61 ОП МЗ 61Н-365 От автодороги «Рязань – Пронск – Скопин» подъезд: Елшино – Болотово – Филимоново | IV | 6,5 | 6,0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
| 8 | 61 ОП МЗ 61Н-366 От автодороги «Рязань – Пронск – Скопин» - Гагино – Последово – Воскресенка | IV | 11,9 | 6,0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
| 9 | 61 ОП МЗ 61Н-367 Мамоново – Синь | IV | 5,9 | 6,0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
| 10 | 61 ОП МЗ 61Н-368 Мамоново – Булычево | IV | 5,3 | 6,0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
| 11 | 61 ОП МЗ 61Н-369 Мамоново – Возрождение | IV | 4,3 | 6,0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
| 12 | 61 ОП МЗ 61Н-370 Большое Село – Скучаловка | IV | 3,3 | 6,0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
| 13 | 61 ОП РЗ 61К-007 От автодороги «Рязань – Пронск – Скопин» - Новомичуринск | IV | 9,3 | 6,0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
| 14 | 6 1ОП МЗ 61Н-371 От автодороги «Рязань – Пронск – Скопин» - Новомичуринск» - подъезд: Погореловский | IV | 5,8 | 6,0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
| 15 | 61 ОП РЗ 61К-075 Новомичуринск – Маклаково | IV | 2,9 | 6,0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
| 16 | 61 ОП МЗ 61Н-372 Пронск – Березово – Яблонево | IV | 17,9 | 6,0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
| 17 | 61 ОП МЗ 61Н-373 От автодороги «Пронск – Березово – Яблонево» подъезд: Кареево | IV | 2,2 | 6,0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
| 18 | 61 ОП МЗ 61Н-374 От автодороги «Пронск – Березово – Яблонево» подъезд: Пахомово | IV | 0,7 | 6,0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
| 19 | 61 ОП МЗ 61Н-375 Октябрьское – Горохово | IV | 4,6 | 6,0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
| 20 | 61 ОП РЗ 61К-076 Пронск – Октябрьский – Семенск – Семеновский – автодорога М -6 «Каспий» | IV | 25,7 | 6,0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
| 21 | 61 ОП МЗ 61Н-078 Федоровское – Савин Корь – Малинищи | IV | 3,0 | 6,0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
| 22 | 61 ОП МЗ 61Н-376 Пронск – Октябрьский – Семенск – Семеновский – автодорога М -6 «Каспий» подъезд: ТОО «Орловский» | IV | 1,1 | 6,0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
| 23 | 61 ОП МЗ 61Н-377 Новомичуринск - Дубовое | IV | 3,4 | 6,0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
| 24 | 61 ОП МЗ 61Н-378 Горевка – Гниломедово | IV | 2,6 | 6,0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
| 25 | 61 ОП МЗ 61Н-379 Гремяки – Карповское – Хрущево – Тырново | IV | 8,9 | 6,0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
| 26 | 61 ОП МЗ 61Н-764 Тырново – Троицкое | IV | 3,3 | 6,0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
| 27 | 61 ОП РЗ 61К-777 От автодороги «Рязань – Пронск – Скопин» до автодороги «Акулово – Старожилово – Пронск» | IV | 1,9 | 6,0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
| **Районные дороги** | | | | | | | | | |
|  | 61 225 ОП МР – 011 От автодороги «Рязань-Пронск-Скопин» подъезд к с. Гремяки | IV | 0,487 | 6,0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
|  | 61 225 ОП МР - 012  От автодороги «Рязань-Пронск-Скопин» подъезд к д. Бучалы | V | 5,0 | 3,0 | 1 | грунт | нет | нет | нет |
|  | 61 225 ОП МР - 013  Автодорога д. Бучалы – д. Добрая Слобода | V | 1,5 | 3,0 | 1 | грунт | нет | нет | нет |
|  | от автодороги Мамоново – Синь подъезд к д.Воронки | V | 1,5 | 3,5 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
|  | от автодороги «Рязань – Пронск – Скопин» подъезд к д.Биркиновка | V | 1,034 | 3,5 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
|  | от автодороги «Рязань – Пронск – Скопин» подъезд к д. Мичуровка | V | 1,033 | 3,5 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
|  | подъезд к д. Роскино от автодороги «Рязань – Пронск – Скопин» подъезд: Новомичуринск | IV | 3,6 | 5,0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
|  | от автодороги Пронск- Октябрьский – Семенск- Семеновский – М-6 подъезд к п.Восточный | IV | 0,35 | 3,0 | 1 | асфальт | нет | нет | нет |
|  | от автодороги Октябрьское - Горохово подъезд к с.Телятники | V | 0,7 | 3,0 | 1 | грунт | нет | нет | нет |
|  | 61 ОП МЗ 61Н-372  Пронск-Березово-Яблонево | IV | 17,9 | 4,0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
|  | 61 ОП МЗ 61Н-373  от автодороги «Пронск-Березово-Яблонево» подъед: Кареево | IV | 2,2 | 4,0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
|  | 61 ОП МЗ 61Н-374  От автодороги «Пронск-Березово-Яблонево» подъезд: Пахомово | IV | 0,7 | 4,0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
|  | Подъезд д. Плоское | V | 3,5 | 3,0 | 1 | грунт | нет | нет | нет |
|  | Подъезд д. Давыдово | V | 3,2 | 3,0 | 1 | грунт | нет | нет | нет |
|  | Подъезд д. Дурышкино | V | 3,2 | 3,0 | 1 | грунт | нет | нет | нет |
|  | от автодороги п.Погореловский  подъезд к с. Береговая Погореловка - | V | 703 | 4,5 | 2 | асфальтобетон | нет | нет | нет |
|  | от автодороги «Ланинка – Кисьва» подъезд к д.Ланинка | V | 280 | 4 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
|  | от автодороги Большое Село - д. Скучаловка подъезд к д.Мосток | V | 2500 | 4 | 2 | 1100 – щебень  1400-грунт | нет | нет | нет |
|  | от автодороги «Ланинка – Кисьва» подъезд к д.Панкино | V | 3000 | 3,5 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
|  | автодорога д.Бакланово – д.Ивашково | V | 200 | 4 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
|  | от автодороги «Рязань – Пронск» подъезд к Новомичуринску- подъезд к д.Елизаветино – д.Петровка | V | 2000 | 3,5 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
|  | автодорога к пионерлагерю | IV | 2000 | 4,5 | 2 | грунт |  |  |  |
|  | автодорога с..Кисьва – д. Денисово | IV | 5920 | 6 | 2 | 4920-грунт  1000-асфальтобетон | нет | нет | нет |
|  | от автодороги «Рязань – Пронск – Скопин» подъезд к с. Красное | V | 1,5 | 4 | 2 | 0,9- асфальтобетон  0,6- грунт | нет | нет | нет |
|  | от автодороги «Рязань – Пронск – Скопин» подъезд к д.Чулково | V | 2,5 | 4 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
|  | от автодороги «Рязань – Пронск – Скопин» подъезд к д.Новики | V | 1,7 | 3,5 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
|  | от автодороги «Рязань – Пронск – Скопин» подъезд к д. Филимоново | V | 2,0 | 3,5 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
|  | от автодороги «Рязань – Пронск – Скопин» подъезд к д. Выропаево | V | 2,1 | 3,5 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
|  | от автодороги «Рязань – Пронск – Скопин» подъезд к д. Поповка | V | 1,1 | 3,5 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
|  | от автодороги «Рязань – Пронск – Скопин» подъезд к д. Кулаково | V | 3,5 | 3,5 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
|  | от автодороги «Рязань – Пронск – Скопин» подъезд: Елшино – Болотово – Филимоново – подъезд к д.Озерки | V | 1,0 | 3 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
|  | от автодороги «Рязань – Пронск – Скопин» подъезд к с.Тырново | V | 1,2 | 3 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
|  | от автодороги Тырново – Воскресенка подъезд к д. Гагино | V | 0,3 | 3,5 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
| **Пронское городское поселение** | | | | | | | | | |
|  | от автодороги «Акулово-Старожилово-Пронск» подъезд: Княжая | V | 1,505 | 5 | 2 | а/б | нет | нет | нет |
|  | от автодороги «Акулово-Старожилово-Пронск» подъезд: ул. Скородня | V | 1,6 | 5 | 2 | а/б | нет | нет | частично |
|  | ул. Заводская | V | 0,230 | 4 | 2 | а/б | нет | нет | частично |
|  | пл. Горького | V | 0,309 | 7 | 2 | а/б | 309 м | 309 м | частично |
|  | ул. Советская | V | 0,355 | 5 | 2 | а/б | нет | 300 м | частично |
|  | ул. Первомайская | V | 0,450 | 9 | 2 | а/б | 450 м | 450м | частично |
|  | ул. Юбилейная | V | 2,777 | 5 | 2 | а/б | нет | нет | частично |
|  | ул. Новая | V | 0,8 | 7 | 2 | а/б | нет | 200 м | частично |
|  | ул. Березовая | V | 1,5 | 3 | 1 | грунт | нет | нет | нет |
|  | ул. Затинная | V | 1,127 | 3 | 1 | каменка | нет | нет | нет |
|  | проезд Заводской | V | 0,662 | 5 | 2 | а/б | нет | нет | частично |
|  | пер. Болотный | V | 0,5 | 4 | 2 | а/б | нет | нет | нет |
|  | ул. Полевая | V | 0,5 | 3 | 1 | грунт | нет | нет | нет |
|  | ул. Верхне-Архангельская | V | 1,7 | 4 | 2 | а/б | нет | нет | частично |
|  | ул. Нижне-Архангельская | V | 0,759 | 4 | 2 | а/б | нет | нет | частично |
|  | ул. Старо-Стрелецкая | V | 1,556 | 4 | 2 | а/б | нет | нет | частично |
|  | ул. Костюшина | V | 1,229 | 4 | 2 | а/б | нет | нет | нет |
|  | ул. Береговая | V | 0,610 | 4 | 2 | а/б | нет | нет | частично |
|  | ул. Старо-Никольская | V | 1,148 | 4 | 2 | а/б | нет | нет | нет |
|  | ул. Кануновка | V | 0,4 | 4 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
|  | ул. Шишовка | V | 0,4 | 4 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
|  | ул. Самодуровка | V | 1,118 | 4 | 2 | а/б | нет | нет | частично |
|  | ул. Луговая | V | 0,776 | 4 | 2 | а/б | нет | нет | частично |
|  | ул. Ореховская | V | 0,740 | 4 | 2 | а/б | нет | нет | частично |
|  | ул. Бутырская | V | 0,517 | 4 | 2 | а/б | нет | нет | нет |
|  | ул. Большая | V | 0,548 | 4 | 2 | а/б | нет | нет | нет |
|  | ул. Хуторская | V | 0,495 | 4 | 2 | а/б | нет | нет | нет |
|  | ул. Старо-Высокая | V | 0,8 | 3 | 1 | грунт | нет | нет | нет |
|  | ул. Нагорная | V | 0,4 | 3 | 1 | а/б | нет | нет | частично |
|  | ул. Подгорная | V | 0,8 | 3 | 1 | грунт | нет | нет | нет |
|  | ул. Ново-Нагорная | V | 0,4 | 4 | 2 | а/б | нет | нет | нет |
|  | ул. Почтовая | V | 0,7 | 3 | 1 | грунт | нет | нет | нет |
|  | ул. Покровский проезд | V | 0,5 | 3 | 1 | грунт | нет | нет | нет |
|  | ул. Холмовая | V | 0,5 | 3 | 1 | грунт | нет | нет | нет |
|  | ул. Ново-Стрелецкая | V | 0,6 | 3 | 1 | грунт | нет | нет | нет |
|  | ул. Набережная | V | 2,011 | 3,5 | 1 | а/б | нет | нет | нет |
|  | ул. Есенина (от магазина до д/сада) | V | 0,6 | 7 | 2 | а/б | 600 м | 450 м | частично |
|  | ул. Мичурина | V | 1,393 | 4 | 2 | а/б | нет | нет | частично |
|  | пер. Мичуринский | V | 0,176 | 4 | 2 | а/б | нет | нет | нет |
|  | ул. Новая к ПЧ-33 | V | 0,2 | 7 | 2 | а/б | нет | нет | нет |
|  | переулку Затинный | V | 0,4 | 3 |  | грунт | нет | нет | нет |
|  | ул. Коняева | V | 0,8 | 4 | 2 | а/б | нет | нет | частично |
|  | пл. Новая | V | 0,546 | 7 | 2 | а/б | нет | 546 | частично |
|  | ул. Садовая | V | 0,359 | 4 | 2 | а/б | нет | нет | частично |
|  | ул. Кирпичная | V | 0,547 | 3 | 1 | а/б | нет | нет | частично |
|  | пер. Первомайский | V | 0,5 | 3 | 1 | грунт | нет | нет | частично |
|  | ул. Нижне-Садовая | V | 0,3 | 3 | 1 | грунт | нет | нет | нет |
|  | пер. Школьный (в обе стороны) | V | 0,2 | 3 | 1 | а/б | нет | нет | нет |
|  | ул. Насухинская | V | 0,2 | 3 | 1 | грунт | нет | нет | нет |
|  | ул. Инвалидная (в обе стороны) | V | 0,4 | 3,5 | 1 | а/б | нет | нет | частично |
|  | ул. Родниковская | V | 1,0 | 4 | 2 | каменка | нет | нет | нет |
|  | ул. Нагорная | V | 0,4 | 3 | 1 | а/б | нет | нет | нет |
|  | ул. Подгорная | V | 0,8 | 3 | 1 | грунт | нет | нет | нет |
|  | ул. Ново-Нагорная | V | 0,4 | 4 | 2 | а/б | нет | нет | нет |
|  | ул. Почтовая (от телеграфа влево вниз под бугор) | V | 0,7 | 3 | 1 | грунт | нет | нет | частично |
|  | ул. Холмовая | V | 0,5 | 3 | 1 | грунт | нет | нет | нет |
|  | ул. Ново-Стрелецкая | V | 0,805 | 4 | 2 | а/б | нет | нет | нет |
|  | пер. Дорожный | V | 0,814 | 7 | 2 | а/б | нет | нет | нет |
|  | ул. К.Г Маничкина | V | 1,700 | 5 | 2 | а/б | нет | нет | нет |
|  | ул. Рыбацкая | V | 1,3 | 4 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
|  | ул. Рязанская | V | 0,9 | 3 | 1 | грунт | нет | нет | нет |
|  | ул. 70 лет Победы | V | 1,2 | 3 | 1 | грунт | нет | нет | нет |
|  | ул. 1-я Казачья | V | 0,218 | 3 | 1 | грунт | нет | нет | нет |
|  | ул. 2-я Казачья | V | 0,220 | 3 | 1 | грунт | нет | нет | нет |
|  | ул. Михайловская | V | 1,5 | 3 | 1 | грунт | нет | нет | нет |
| Малинищинское сельское поселение | | | | | | | | | |
|  | с. Малинищи,  ул. Садовая | IV/V | 0,815 | 6,0 | 2 | 615–асфальт  200 – грунт. | нет | нет | нет |
|  | с. Малинищи,  ул. Центральная | IV/V | 0,750 | 6,0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
|  | с. Малинищи,  ул. Центральная | IV/V | 1,0 | 6,0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
|  | с. Малинищи,  ул. Весенняя | IV | 1,2 | 6,0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
|  | с. Малинищи,  ул. Школьная | V | 0,700 | 4,0 | 1 | асфальт | нет | нет | нет |
|  | с. Малинищи,  ул. Сельская | V | 2,00 | 3,0 | 1 | грунт | нет | нет | нет |
|  | с. Малинищи,  ул. Новая | V | 0,453 | 6,0 | 2 | 233-асфальт  220 - грунт | нет | нет | нет |
|  | с. Малинищи,  ул. 70 лет Победы | V | 1,0 | 3,0 | 1 | грунт | нет | нет | нет |
|  | с. Малинищи,  ул. Луговая | V | 1,0 | 3,0 | 1 | грунт | нет | нет | нет |
|  | с. Гремяки,  ул. Колхозная | V | 1,926 | 4,0 | 2 | 880-асфальт  1046-грунт | нет | нет | нет |
|  | с. Гремяки,  ул. Речная | V | 0,766 | 3,0 | 1 | грунт | нет | нет | нет |
|  | с. Гремяки,  ул. Молодежная | V | 0,969 | 4,0 | 2 | 610-асфальт  359 - грунт | нет | нет | нет |
|  | с. Гремяки,  ул. Школьная | V | 0,749 | 4,0 | 2 | 500-асфальт  249 - грунт | нет | нет | нет |
|  | с. Гремяки,  ул. Урожайная | V | 0,961 | 4,0 | 2 | 480-асфальт  481 - грунт | нет | нет | нет |
|  | с. Гремяки,  ул. Родниковая | V | 0,506 | 3,0 | 1 | грунт | нет | нет | нет |
|  | с. Гремяки, подъезд к мосту р. Ямна | V | 0,470 | 4,0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
|  | д. Бучалы | V | 1,0 | 3,0 | 1 | грунт | нет | нет | нет |
|  | д. Добрая Слобода | V | 2,5 | 3,0 | 1 | грунт | нет | нет | нет |
|  | д. Марфина Слобода | IV | 1,2 | 4,0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
|  | с. Карповское | V | 4,4 | 3,0 | 1 | грунт | нет | нет | Нет |
| Мамоновское сельское поселение | | | | | | | | | |
|  | д.Мамоново ул.Школьная | IV | 800 | 4,0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
|  | д.Мамоново  ул.Новая | IV | 1100 | 4,0 | 2 | асфальт | да | нет | нет |
|  | д.Мамоново ул.Журавлевская | IV | 700 | 4,0 | 2 | асфальт | да | нет | нет |
|  | д.Мамоново ул.Рабочая | IV | 1200 | 4,0 | 2 | асфальт | да | да | нет |
|  | п.Синь  ул.Садовая | V | 300 | 4,0 | 1 | грунт - щебень | нет | нет | нет |
|  | п.Синь  ул.Полевая | V | 400 | 4,0 | 1 | грунт- щебень | нет | нет | нет |
|  | п.Синь  ул.Московская | V | 150 | 4,0 | 1 | грунт | нет | нет | нет |
|  | п.Синь  ул.Центральная | IV | 2000 | 4,0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
|  | с.Булычево  ул.Центральная | IV | 300 | 4,0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
|  | с.Булычево  ул.Овражная | IV | 200 | 4,0 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
|  | с.Булычево  ул.Полевая | V | 150 | 4,0 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
|  | с.Булычево  ул.Садовая | V | 1500 | 4,0 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
|  | до д.Бриницы | V | 800 | 4,0 | 1 | грунт | нет | нет | нет |
|  | д.Бриницы  ул.Луговая | V | 700 | 4,0 | 1 | грунт | нет | нет | нет |
|  | д.Возрожденье  ул.Лесная | V | 300 | 4,0 | 1 | грунт | нет | нет | нет |
|  | д.Возрожденье  ул.Луговая, Полевая | V | 1000 | 4,0 | 1 | грунт | нет | нет | нет |
|  | п.Воронки  ул.Карьерная | V | 2000 | 4,0 | 1 | грунт | нет | нет | нет |
|  | д.Биркиновка | V | 1100 | 4,0 | 1 | грунтовая | нет | нет | нет |
|  | д.Юмашево  Надпрудная | V | 100 | 4,0 | 1 | щебень - грунт | нет | нет | нет |
|  | д.Юмашево  ул.Полевая | V | 300 | 4,0 | 1 | грунт | нет | нет | нет |
|  | д.Юмашево  ул.Южная | V | 150 | 4,0 | 1 | грунт | нет | нет | нет |
|  | п.Красный колодец | V | 1550 | 4,0 | 1 | грунт | нет | нет | нет |
|  | д.Роскино | V | 350 | 4,0 | 2 | асфальт - грунт | нет | нет | нет |
|  | д.Мичуровка | V | 1000 | 4,0 | 1 | грунт | нет | нет | нет |
|  | д.Кошелева | V | 1900 | 4,0 | 1 | грунт | нет | нет | нет |
| Октябрьское сельское поселение | | | | | | | | | |
|  | с. Октябрьское, ул. Каменка | IV | 1,35 | 4.0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
|  | с. Октябрьское, ул. Думовка | IV | 0,7 | 4.0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
|  | с. Октябрьское, ул. Большая | IV | 3,8 | 4.0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
|  | с. Октябрьское, ул. Мокровка | IV | 1,0 | 4.0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
|  | с. Октябрьское, ул. Новая | IV | 2,3 | 4.0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
|  | с. Октябрьское, ул. Шишовка | IV | 2,0 | 4.0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
|  | д. Горохово | IV | 2,7 | 4.0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
|  | пос. Восточный, ул. Солнечная | IV | 0,7 | 4.0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
|  | пос. Восточный, ул. Садовая | IV | 0,9 | 4.0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
|  | пос. Восточный, ул. Молодёжная | V | 0,9 | 4.0 | 2 | щебень | нет | нет | нет |
|  | пос. Восточный, ул. Трудовая | V | 1,5 | 4.0 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
|  | с. Семенск, ул. Кукановка | V | 1,0 | 4.0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
|  | с. Семенск, ул. Пуравино | V | 0,9 | 4.0 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
|  | с. Семенск, ул. Коскино | IV | 3,5 | 4.0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
|  | с. Семенск, ул. Степановка | V | 0,7 | 4.0 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
|  | с. Семенск, ул. Кочетовка | V | 0,7 | 4.0 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
|  | с. Семенск, ул. Косолаповка | IV | 0,5 | 4.0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
|  | с. Семенск, ул. Сазоновка | V | 0,4 | 4.0 | 2 | грунт | нет | нет | Нет |
| Орловское сельское поселение | | | | | | | | | |
|  | П. Орловский Ул. Центральная | IV | 2,2 | 4.0 | 2 | асфальт | нет | нет | есть |
|  | П. Орловский Ул. Центральная | V | 0,2 | 2.0 | 1 | грунт | нет | нет | нет |
|  | П. Орловский Ул. Рыбацкая | IV | 2,1 | 4.0 | 2 | асфальт | нет | нет | есть |
|  | П. Орловский Ул. Рыбацкая | V | 0,7 | 2.0 | 1 | грунт | нет | нет | есть |
|  | П. Орловский Ул. Котовка | IV | 2,1 | 4.0 | 2 | асфальт | нет | нет | есть |
|  | С. Руднево ул. Дворяне | V | 0,3 | 2.0 | 1 | грунт | нет | нет | есть |
|  | С. Руднево ул. Хлебороб | V | 0,7 | 2.0 | 1 | грунт | нет | нет | есть |
|  | С. Руднево ул. Хутора | V | 0,3 | 20 | 1 | грунт | нет | нет | есть |
|  | Д. Плоское | V | 0,7 | 20 | 1 | грунт | нет | нет | нет |
|  | С. Березово ул. Новая | IV | 0,5 | 4.0 | 2 | асфальт | нет | нет | есть |
|  | С. Березово ул. Советская | V | 0,5 | 2.0 | 1 | грунт | нет | нет | есть |
|  | С. Березово ул. Школьная | IV | 0,9 | 4.0 | 2 | асфальт | нет | нет | есть |
|  | С. Березово ул. Молодежная | IV | 1,0 | 4.0 | 2 | асфальт | нет | нет | есть |
|  | С. Березово ул. Садовая | IV | 0,4 | 4.0 | 2 | асфальт | нет | нет | есть |
|  | С. Березово ул. Садовая | V | 1,0 | 2.0 | 1 | грунт | нет | нет | есть |
|  | Д. Кареево ул. Полевая | V | 0,7 | 2.0 | 1 | грунт | нет | нет | есть |
|  | Д. Кареево ул. Запрудная | V | 1,0 | 2.0 | 1 | грунт | нет | нет | есть |
|  | Д. Кареево ул. Хуторская | V | 1,7 | 2.0 | 1 | грунт | нет | нет | есть |
|  | Д. Кареево ул. Нагорная | V | 0,4 | 2.0 | 1 | грунт | нет | нет | есть |
|  | С. Яблонево ул. Раздольная | V | 0,2 | 2.0 | 1 | грунт | нет | нет | есть |
|  | С. Яблонево ул. Раздольная | IV | 2,0 | 4.0 | 2 | асфальт | нет | нет | есть |
|  | С. Яблонево ул. Луговая | V | 0,3 | 2.0 | 1 | грунт | нет | нет | есть |
|  | с. Пахомов, ул. Хуторская | V | 1,7 | 2.0 | 1 | грунт | нет | нет | нет |
|  | с. Пахомов, ул. Нагорная | V | 0,4 | 2.0 | 1 | грунт | нет | нет | нет |
|  | Д. Молодки ул. Дачная | V | 1,0 | 2.0 | 1 | грунт | нет | нет | Есть |
| Погореловское сельское поселение | | | | | | | | | |
|  | п.Погореловский ул.Садовая, соор.1, дорога от дома №13 до понтонного моста  62:11:0000000:221 | IV | 800 | 6.0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
|  | п.Погореловский ул.Садовая, соор.2  62:11:0090101:292 | IV | 1800 | 6.0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
|  | п.Погореловский Подъездные пути к зданию котельной | IV | 200 | 6.0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
|  | д.Ланинка сооружение 3  62:11:0000000:220 | IV | 800 | 6.0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
|  | д.Терновая Погореловка сооружение 4  62:11:0000000:222 | IV | 1600 | 6.0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
|  | с.Кисьва ул.Новая  62:11:0000000:223 | IV | 760 | 6.0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
|  | с.Кисьва ул.Центральная сооружение 5  62:11:0070308:596 | IV | 1300 | 6.0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
|  | с.Кисьва ул.Луговая | IV | 1000 | 4.0 | 2 | щебеночная | нет | нет | нет |
|  | ул.Солнечная через платину влево с.Кисьва | IV | 1000 | 4.0 | 2 | грунтовая | нет | нет | нет |
|  | Уличная дорога ул.Солнечная через платину вправо с.Кисьва | IV | 1000 | 4.0 | 2 | грунтовая | нет | нет | нет |
|  | Уличная дорога от д.№24 ул.Центральная до платины ул.Солнечная с.Кисьва | IV | 600 | 4.0 | 2 | щебеночная | нет | нет | нет |
|  | Уличная дорога от д.№1 ул.Центральная до д.1 ул.Весенняя , платина с.Кисьва | IV | 700 | 4.0 | 2 | щебеночная | нет | нет | нет |
|  | Уличная дорога от д.№1 ул.Центральная до д.№19 ул.Луговая с.Кисьва | IV | 300 | 4.0 | 2 | щебеночная | нет | нет | нет |
|  | Уличная дорога от д.№10 ул.Луговая до д.316 ул.Весенняя с.Кисьва | IV | 700 | 4.0 | 2 | щебеночная | нет | нет | нет |
|  | Уличная дорога от д.№1 ул.Центральная до д.№9 ул.Луговая с.Кисьва | IV | 500 | 4,0 | 2 | грунтовая | нет | нет | нет |
|  | Уличная дорога от д.№10 ул.Луговая до д.316 ул.Весенняя с.Кисьва | IV | 700 | 4,0 | 2 | щебеночная | нет | нет | нет |
|  | д.Денисово ул.Речная  КН 62:11:0070402:328 | IV | 973 | 4.0 | 2 | щебеночная | нет | нет | нет |
|  | д.Денисово подъезд ул.Заречная,дорога №1  КН 62:11:0070402:326 | IV | 183 | 4.0 | 2 | щебеночная | нет | нет | нет |
|  | д.Денисово подъезд ул.Заречная,дорога №2  62:11:0070402:327 | IV | 583 | 4.0 | 2 | щебеночная | нет | нет | нет |
|  | д.Денисово протяженность 639м  62:11:0070402:329 | IV | 639 | 4.0 | 2 | щебеночная | нет | нет | нет |
|  | д.Денисово ул.Заречная , дорога №1 62:11:0070402:330 | IV | 411 | 4.0 | 2 | щебеночная | нет | нет | нет |
|  | д.Денисово ул.Заречная, подъезд к дороге №2 62:11:0070402:331 | IV | 182 | 4.0 | 2 | щебеночная | нет | нет | нет |
|  | с.Панкино | IV | 2100 | 4,0 | 2 | грунтовая | нет | нет | нет |
|  | Уличная дорога от зд.№81 выезд у зд.№74(почта) с. Большое Село | IV | 1500 | 4,0 | 2 | щебеночная | нет | нет | нет |
|  | Уличная дорога отд.№88 до д.№103 с. Большое Село | IV | 500 | 4,0 | 2 |  | нет | нет | нет |
|  | д.Верхнее Салыково | IV | 700 | 4,0 | 2 | грунтовая | нет | нет | нет |
|  | д.Ржавск | IV | 600 | 4,0 | 2 | грунтовая | нет | нет | нет |
|  | д.Гниломедово  62:11:0000000:362 | IV | 927 | 4.0 | 2 | щебеночная | нет | нет | нет |
|  | Уличная дорога ул.Хуторская с. Маклаково | IV | 1500 | 4,0 | 2 | щебеночная | нет | нет | нет |
|  | Уличная дорога ул.Луговая с. Маклаково | IV | 1600 | 4.0 | 2 | щебеночная | нет | нет | нет |
|  | Уличная дорога ул.Солнечная с. Маклаково | IV | 1000 | 4.0 | 2 | щебеночная | нет | нет | нет |
|  | Уличная дорога ул.Ряжская с. Маклаково | IV | 2600 | 4.0 | 2 | щебеночная | нет | нет | нет |
|  | Уличная дорога ул.Почтовая (от ул.Хуторская к ул.Луговая; от ул.Луговая к перекрестку ул.Почтовая) с. Маклаково | IV | 1300 | 4.0 | 2 | щебеночная | нет | нет | нет |
|  | Уличная дорога ул.Новая с. Маклаково | IV | 1600 | 4.0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
|  | Уличная дорога от ул.Центральная через ферму-ул.Молодежная с. Маклаково | IV | 1400 | 4.0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
|  | Уличная дорога ул.Садовая с. Маклаково | IV | 200 | 4,0 | 2 | грунтовая | нет | нет | нет |
|  | Уличная дорога ул.Полевая (в ул.Солнечная) с. Маклаково | IV | 400 | 4,0 | 2 | щебеночная | нет | нет | нет |
|  | Уличная дорога ул. Монастырская д.Ивашково | IV | 400 | 4,0 | 2 | грунтовая | нет | нет | нет |
|  | Уличная дорога ул.Придорожная д.Ивашково | IV | 500 | 4,0 | 2 | грунтовая | нет | нет | нет |
|  | Уличная дорога ул.Цыганская д.Ивашково | IV | 600 | 4,0 | 2 | грунтовая | нет | нет | нет |
|  | Уличная дорога д.Дубовое | IV | 2500 | 4,0 | 2 | грунтовая | нет | нет | нет |
|  | Уличная дорога от д.1 до д.№16 с.Большое село | IV | 400 | 4,0 | 2 | щебеночная | нет | нет | нет |
|  | Уличные дороги с.Большое село от д.16 до д.43 | IV | 1000 | 4,0 | 2 | щебеночная | нет | нет | нет |
|  | Уличные дороги от д.№81 до д.16 с.Большое село | IV | 700 | 4,0 | 2 | щебеночная | нет | нет | нет |
|  | Уличные дороги д.Скучаловка от д.№1 до д. №20 | IV | 800 | 4,0 | 2 | щебеночная | нет | нет | нет |
|  | Уличные дороги д.Скучаловка от д.№1 до д. №23 | IV | 800 | 4,0 | 2 | щебеночная | нет | нет | нет |
|  | Уличные дороги д.Студенец | IV | 1500 | 4,0 | 2 | грунтовая | нет | нет | нет |
|  | Уличные дороги д.Скучаловка от д.№1 до д. №23 | IV | 800 | 4,0 | 2 | щебеночная | нет | нет | нет |
|  | Уличная дорога с.Береговая Погореловка (частный сектор) сооружение №1  КН 62:11:0070309:452 (бесхозяйная) | IV | 1356 | 4,0 | 2 | щебеночная | нет | нет | нет |
|  | Уличная дорога с.Береговая Погореловка сооружение №3  КН 62:11:0070309:453 (бесхозяйная) | IV | 849 | 4,0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
|  | Уличная дорога с.Береговая Погореловка (МКД) сооружение №2 62:11:0070309-456 | IV | 1432 | 4,0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
|  | Уличная дорога ул.Городская д.Бакланово | IV | 600 | 4,0 | 2 | грунтовая | нет | нет | нет |
|  | Уличная дорога ул.Цветочная д.Бакланово | IV | 600 | 4,0 | 2 | грунтовая | нет | нет | нет |
|  | Уличная дорога ул.Вишневая д.Бакланово | IV | 400 | 4,0 | 2 | грунтовая | нет | нет | нет |
|  | Уличная дорога ул.Отрадная д.Бакланово | IV | 200 | 4,0 | 2 | грунтовая | нет | нет | нет |
|  | Уличная дорога ул.Новоселов д.Бакланово | IV | 600 | 4,0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
|  | Уличная дорога ул.Строителей д.Бакланово | IV | 600 | 4,0 | 2 | грунтовая | нет | нет | нет |
|  | Уличная дорога ул.Полевая д.Бакланово | IV | 500 | 4,0 | 2 | грунтовая | нет | нет | нет |
|  | Уличная дорога д.Елизаветино | IV | 1900 | 4,0 | 2 | грунтовая | нет | нет | нет |
|  | Уличная дорога д.Мосток | IV | 3000 | 4,0 | 2 | грунтовая | нет | нет | нет |
|  | Уличная дорога д.Хохлаво | IV | 3000 | 4,0 | 2 | грунтовая | нет | нет | нет |
|  | Уличная дорога д.Петровка | IV | 1100 | 4,0 | 2 | грунтовая | нет | нет | нет |
|  | п.Погореловский ул.Садовая, соор.1, дорога от дома №13 до понтонного моста | IV | 800 | 4,0 | 2 | асфальт | нет | нет | Нет |
| Тырновское сельское поселение | | | | | | | | | |
|  | с. Тырново  ул. Южная | IV | 0,900 | 3,5 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
|  | ул. Тихая | IV | 0,500 | 3,5 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
|  | ул.Садовая | IV | 0,400 | 3,5 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
|  | ул. Заречная | IV | 1100 | 3,0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
|  | ул. Центральная | IV | 0,780 | 4,0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
|  | ул. Зелёная | V | 0.369 | 2,0 | 2 | Грунт | нет | нет | нет |
|  | ул. Истья | IV | 0,400 | 4,0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
|  | ул.Набережная | V | 2036 | 3,0 | 2 | Грунт | нет | нет | нет |
|  | ул. Солнечная | V | 2036 | 3.2 | 2 | Грунт | нет | нет | нет |
|  | ул. Новая | IV | 0,400 | 4,0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
|  | с.Абакумово  ул.Центральная | IV | 0,700 | 4,0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
|  | ул. Новая | IV | 0.350 | 4,0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
|  | ул. Хохловка | V | 0,150 | 2,5 | 2 | щебень | нет | нет | нет |
|  | ул. Весёлая | V | 0,624 | 3,0 | 2 | щебень | нет | нет | нет |
|  | ул. Дачная | V | 0,200 | 3,0 | 2 | щебень | нет | нет | нет |
|  | д.Гагино  ул. Большая | V | 0,838 | 3,0 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
|  | ул. Никольская | V | 0,200 | 3,0 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
|  | с.Воскресёнка  ул.Албазинка | V | 0,500 | 3,2 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
|  | ул.Ильинка | V | 1000 | 3,0 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
|  | ул. Горная | V | 0,100 | 3,0 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
|  | с. Последово  ул.Редькино | V | 1000 | 3,0 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
|  | ул. Запрудная | V | 1050 | 3,0 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
|  | ул. Большой порядок | V | 0,200 | 3,0 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
|  | ул. Коршново | V | 0,300 | 3,0 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
|  | ул. Последовские хутора | V | 0.120 | 2,5 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
|  | с.Чулково ул.Верхняя | V | 0,300 | 3,0 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
|  | ул.Володарского | V | 0,400 | 3,0 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
|  | ул. Поповская | V | 0.350 | 3,0 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
|  | ул.Советская | V | 0,250 | 3,0 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
|  | д. Поповка ул.Луговая | V | 1500 | 3,0 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
|  | д. Кулаково ул.Бутырки | V | 1000 | 3,0 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
|  | ул.Верхняя | V | 0,500 | 3,5 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
|  | ул.Огольцы | V | 0,520 | 3,5 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
|  | ул.Советская | V | 0.430 | 3,0 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
|  | д.Альютово ул.Почтовая | IV | 0,400 | 4,0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
|  | ул.Полевая | IV | 1400 | 4,0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
|  | ул.Советская | IV | 0,353 | 4,0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
|  | ул. Первомайская | V | 0,578 | 4,0 | 2 | щебень | нет | нет | нет |
|  | ул. Вокзальная | V | 0,597 | 3,5 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
|  | ул.Новые дома | IV | 0,320 | 3,5 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
|  | ул. Кузьминская | V | 0,398 | 3,5 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
|  | ул. Садовая | V | 0.578 | 3,5 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
|  | ул. Ивниковская | V | 0,565 | 3.5 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
|  | с. Елшино ул.Луговая | V | 0,620 | 4,0 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
|  | ул.Октябрьская | IV | 0,576 | 3,0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
|  | ул. Набережная | V | 1623 | 3,5 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
|  | д.Красное ул.Мостовая | V | 0,896 | 3,5 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
|  | ул.Садовая | V | 0,352 | 3,5 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
|  | ул.Дачная | V | 1301 | 3,5 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
|  | д. Болотово | IV | 1600 | 4,0 | 2 | асфальт | нет | нет | нет |
|  | п.Озерки | V | 0,650 | 3,5 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
|  | д.Новики | V | 0,700 | 3,5 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
|  | д.Филимоново | V | 0,750 | 3,5 | 2 | грунт | нет | нет | нет |
|  | д. Выропаево  ул. Лесная | V | 1200 | 3,5 | 2 | грунт | нет | нет | нет |

## Транспортно-эксплуатационные характеристики

Опорная транспортная сеть в Пронском районе показана на рисунке 6.

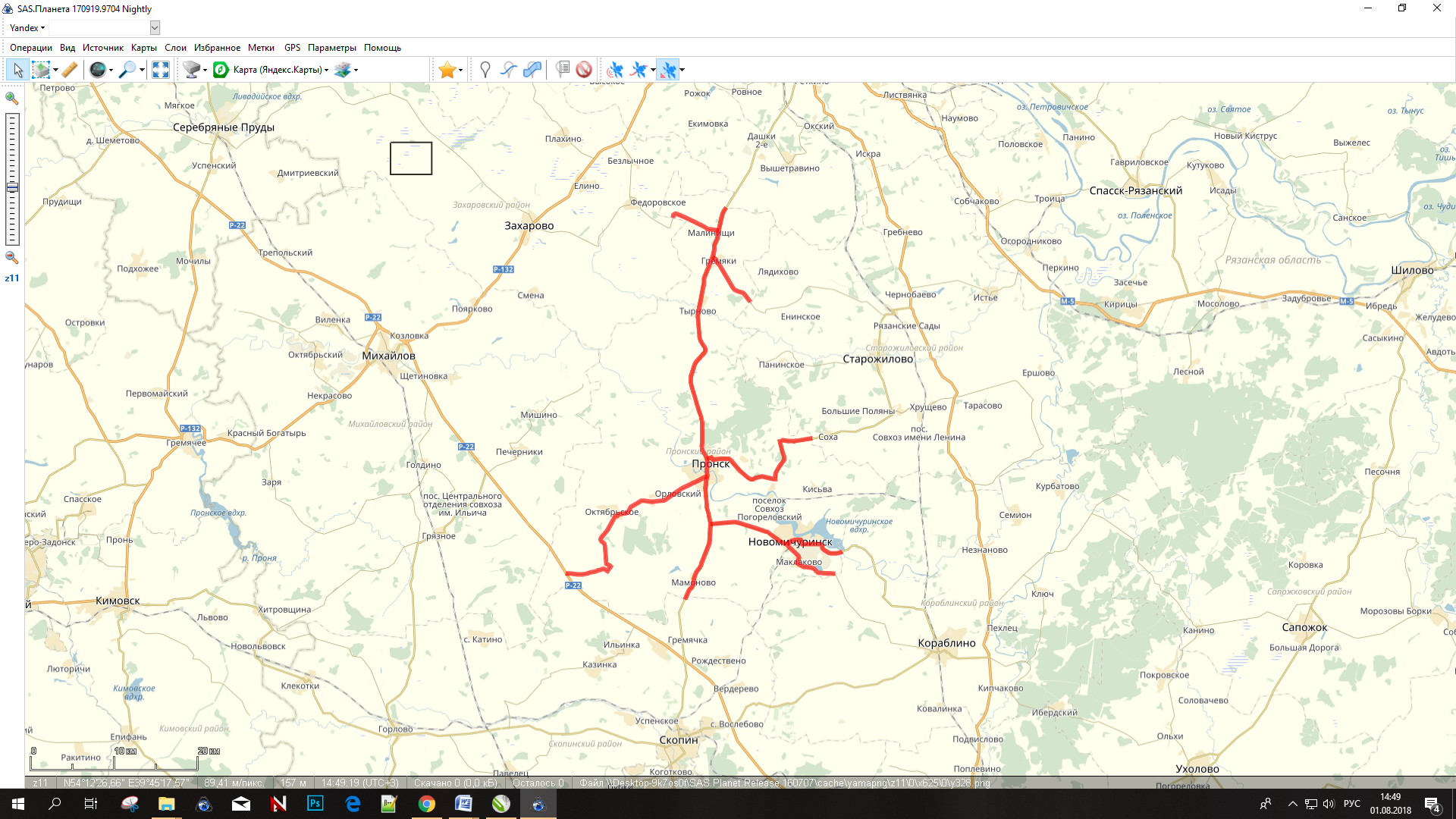


Рисунок 6 - Опорная транспортная сеть в Пронском районе

При оценке практической пропускной способности конкретных дорожных условиях рекомендуется использовать уравнение

Р=βРmax, (3)

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

Р mах— максимальная практическая пропускная способность, легковых авт./ч .

При расчетах пропускной способности следует исходить из величины максимальной практической пропускной способности Ртах, приведенной ниже в таблице 10.

Таблица 10 - Величины максимальной практической пропускной способности Рmах

|  |  |
| --- | --- |
| **Автомобильные дороги** | **Рmах, авт./ч** |
| Двухполосные | 3600 в оба направления |
| Трехполосные | 4000 в оба направления |
| Четырех полосные:  без разделительной полосы  с разделительной полосой | 2100 по одной полосе  2200 по одной полосе |
| Шестиполосные:  без разделительной полосы  с разделительной полосой | 2200 по одной полосе  2300 по одной полосе |
| Автомобильные магистрали, имеющие восемь полос | 2300 по одной полосе |

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

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

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

β=nfbfгрfi fpfавтfтерfRfv

где n - количество полос движения в одном направлении;

fb — коэффициент, учитывающий ширину полосы движения;

fгр — коэффициент, учитывающий долю грузовых автомобилей в

потоке;

fi—коэффициент, учитывающий продольные уклоны;

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

fавт — коэффициент, учитывающий помехи, создаваемые автобусами;

fтер— коэффициент, учитывающий тип территории;

fR — коэффициент, учитывающий радиусы кривой в плане;

fv— коэффициент, учитывающий ограничение скорости.

Анализируя схему расположения дорог и распределения интенсивности транспортных потоков можно выделить следующие опорная транспортная сеть в Пронском районе (рисунок 7): автомобильная дорога 61 ОП РЗ 61К - 005 Рязань - Пронск – Скопин, 61 ОП МЗ 61Н-078 Федоровское - Савин-Корь – Малинищи, 61 ОП МЗ 61Н-379 Гремяки - Карповское - Хрущево – Тырново, 61 ОП РЗ 61К-028 Акулово - Старожилово - Пронск (26+500 - 43+200), 61 ОП РЗ 61К-076 Пронск - Октябрьский - Семенск - Семеновский - nавтодорога М-6 "Каспий", 61 ОП РЗ 61К-007 от автодороги "Рязань - Пронск - Скопин" – Новомичуринск, г. Новомичуринск, ул. Промышленная, 61 ОП РЗ 61К-075 Новомичуринск - Маклаково. Характеристики дорожного движения для вышеуказанной опорной транспортной сети приведены в таблице 11.

Таблица 11 - Параметры дорожного движения опорной транспортной сети Пронского района

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Название улицы/проспекта | Р mах | n | fb | fтер | fi | fp | fавт | fгр | fR | fv | Р |
| 1 | ОП РЗ 61К - 005 Рязань - Пронск – Скопин, | 3600 | 2 | 0,85 | 0,63 | 0,94 | 1,0 | 0,82 | 0,97 | 1,0 | 1,0 | 2883 |
| 2 | 61 ОП МЗ 61Н-078 Федоровское - Савин-Корь – Малинищи | 3600 | 2 | 0,85 | 0,74 | 0,97 | 1,0 | 0,82 | 0,97 | 1,0 | 1,0 | 3494 |
| 3 | 61 ОП МЗ 61Н-379 Гремяки - Карповское - Хрущево – Тырново | 3600 | 2 | 0,85 | 0,74 | 0,97 | 1,0 | 0,82 | 0,97 | 1,0 | 1,0 | 3494 |
| 4 | 61 ОП РЗ 61К-028 Акулово - Старожилово - Пронск (26+500 - 43+200) | 3600 | 2 | 0,85 | 0,63 | 0,97 | 1,0 | 0,82 | 0,97 | 1,0 | 1,0 | 2975 |
| 5 | 61 ОП РЗ 61К-076 Пронск - Октябрьский - Семенск - Семеновский - nавтодорога М-6 "Каспий" | 3600 | 2 | 0,85 | 0,63 | 0,97 | 1,0 | 0,82 | 0,97 | 1,0 | 1,0 | 2975 |
| 6 | 61 ОП РЗ 61К-007 от автодороги "Рязань - Пронск - Скопин" – Новомичуринск | 3600 | 2 | 0,85 | 0,74 | 0,97 | 1,0 | 0,82 | 0,97 | 1,0 | 1,0 | 3494 |
| 7 | г. Новомичуринск, ул. Промышленная | 3600 | 2 | 0,90 | 0,63 | 0,97 | 0,95 | 0,9 | 0,99 | 1,0 | 1,0 | 3352 |
| 8 | 61 ОП РЗ 61К-075 Новомичуринск - Маклаково | 3600 | 2 | 0,85 | 0,63 | 0,97 | 1,0 | 0,82 | 0,97 | 1,0 | 1,0 | 2975 |

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

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

Внешние транспортно-экономические связи Пронского района с другими населенными пунктами осуществляются автомобильным (индивидуальным, общественным и грузовым) и водным видами транспорта.

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

Пассажирское транспортное обслуживание в районе обеспечивают: филиал ООО «Пригородные пассажирские перевозки», ООО «Скопинское предприятие междугородних перевозок», ОАО «Скопинское АТП», ОАО «Кораблинское АТП», МУП г. Рязани «Автоколонна 1310», ООО «Автобаза турист». Внутри района обеспечивается девять пассажирских маршрутов. Кроме того, действуют пять междугородных маршрутов: Пронск - Рязань, Новомичуринск - Москва, Новомичуринск - Рязань, Новомичуринск - Скопин, Новомичуринск - Кораблино.

В районе для перевозки рабочих выделены служебные автобусы предприятий и организаций, услугами данного транспорта пользуются и жители района.

Перевозки школьников осуществляют шесть школьных автобусов: из с. Маклаково в Новомичуринскую СОШ №1, из с. Кисьва в Денисовскую ООШ, из п. Синь в Мамоновскую СОШ, из п. Восточный в Семенскую ООШ, из с. Троицкое в Тырновскую СОШ, из с. Большое Село в Пронскую СОШ.

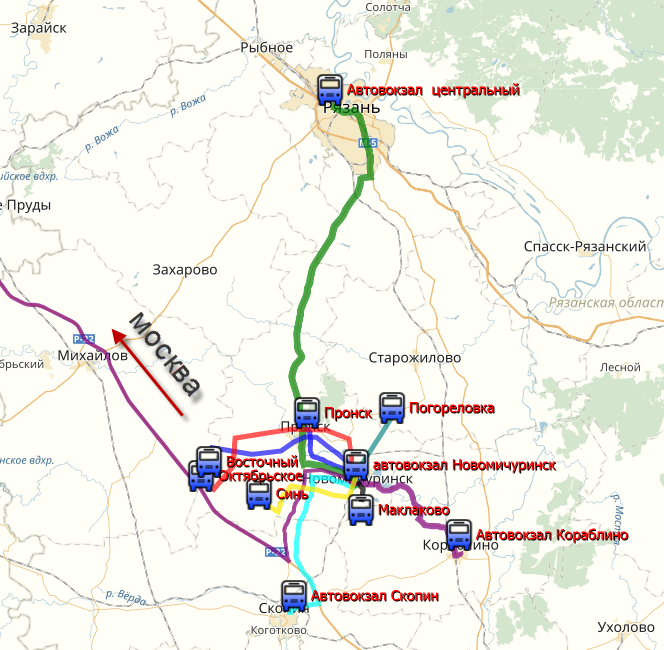


Рисунок 7 – Схема пригородных муниципальных маршрутов, проходящих по территории Пронского района

Как видно из схемы (рисунок 7) междугороднее и пригородное сообщение имеет достаточно разветвленную маршрутную сеть и обеспечивает связь сельского поселения с федеральной трассой, областным центром, и прилагающими населенными пунктами. Основные характеристики по маршрутам общественного транспорта Пронского района представлены в таблице 12.

Таблица 12 - Основные характеристики по маршрутам общественного транспорта, проходящего по территории Пронского района

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Порядковый  номер  машрута | Наименование маршрута | Вид  сообщения | Промежуточные остановочные пункты маршрута | Наименование улиц и автодорог по которым проходит маршрут | Протяженность маршрута  (прямое/обратное направление), км. | Порядок посадки  и высадки пассажиров на маршруте | Вид регулярных перевозок | Классы транспортных  средств, | Экологические характеристики транспортных средств | Дата начала осуществления регулярных  перевозок | Наименование, место нахождения юридического лица |
| 1 | 2 | 3 |  | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 1 | №126 | Новомичуринск - Пронск | пригородное | г. Новомичуринск, пов. Погореловка, д. Юмашево, пов. г. Новомичуринск, ул.Архангельская, (р.п. Пронск), пов. Пронск, р.п. Пронск | микрорайон Д г. Новомичуринск автодорога Рязань-Пронск-Скопин ул. Первомайская (р.п. Пронск) | 19,7 | только в установленных  остановочных  пунктах | по  регулируемым  тарифам | М - 8 ед. | EURO 4 - 8 ед. экологически чистый (газ пропан) | 02.07.2002 г. | ООО "Пригородные пассажирские перевозки" г. Новомичуринск, ул. Промышленная д.16 |
| 2 | № 127 | Пронск – с. Большое село - Кисьва | пригородное | ул. Первомайская (р.п.Пронск), п. Княжая, д. Терновая Погореловка, д. Ланинка, Карьероуправление, Кисьва, Большое Село | ул. Первомайская (р.п.Пронск), Большое Село, автодорога Акулово-Сторожилово-Пронск | 26 | только в установленных  остановочных  пунктах | по  регулируемым  тарифам | М - 8 ед. | EURO 4 - 8 ед. экологически чистый (газ пропан) | 02.07.2002 г. | ООО " Пригородные пассажирские перевозки" г. Новомичуринск, ул. Промышленная, д.16 |
| 3 | № 130 | Пронск – с. Березово | пригородное | ул. Первомайская (р.п.Пронск), ул. Архангельская, ул. Луговая, ул. Староникольская, с. Руднево, с.Березово, с. Яблонево | ул. Первомайская (р.п.Пронск), автодорога Пронск-Березово-Яблонево Березово (Яблонево), | 21,7 | только в установленных  остановочных  пунктах | по  регулируемым  тарифам | М - 8 ед. | EURO 4 - 8 ед. экологически чистый (газ пропан) | 02.07.2002 г. | ООО "Пригородные пассажирские перевозки" г. Новомичуринск, ул. Промышленная д.16 |
| 4 | № 132 | Пронск – Новомичуринск – центр. Райбольница | пригородное | р.п. Пронск, пов. Пронск, ул Архангельская (р.п. Пронск), пов. г. Новомичуринск, Юмашево, пов. Погореловка, г.Новомичуринск центр. Райбольница, | ул. Первомайская р.п. Пронск автодорога Рязань-Пронск-Скопин ул. Строителей г. Новомичуринск | 21,7 | только в установленных  остановочных  пунктах | по  регулируемым  тарифам | М - 8 ед. | EURO 4 - 8 ед. экологически чистый (газ пропан) | 02.07.2002 г. | ООО "Пригородные пассажирские перевозки" г. Новомичуринск, ул. Промышленная д.16 |
| 5 | № 138 | Новомичуринск – свх.60 лет СССР | пригородное | Новомичуринск, пов. Погореловка, свх.60 лет СССР | микрорайон Д г. Новомичуринск автодорога Рязань-Пронск-Скопин подъезд п. Погореловский | 11,6 | только в установленных  остановочных  пунктах | по  регулируемым  тарифам | М - 8 ед. | EURO 4 - 8 ед. экологически чистый (газ пропан) | 02.07.2002 г. | ООО "Пригородные пассажирские перевозки" г. Новомичуринск, ул. Промышленная д.16 |
| 6 | № 148 | Пронск - с. Альютово | пригородное | р.п. Пронск, пов. Пронск, Елшино, Альютово | ул. Первомайская (р.п.Пронск), автодорога Рязань-Пронск-Скопин подъезд Альютово, д. Альютово | 13 | только в установленных  остановочных  пунктах | по  регулируемым  тарифам | М - 8 ед. | EURO 4 - 8 ед. экологически чистый (газ пропан) | 02.07.2002 г. | ООО "Пригородные пассажирские перевозки" г. Новомичуринск, ул. Промышленная д.16 |
| 7 | № 181 | Новомичуринск-Синь | пригородное | Новомичуринск, пов. Погореловка, Юмашево, пов. Г. новомичуринск, Мамоново, Синь | микрорайон Д г. Новомичуринск автодорога Рязань-Пронск-Скопин п. Синь | 25,8 | только в установленных  остановочных  пунктах | по  регулируемым  тарифам | М - 8 ед. | EURO 4 - 8 ед. экологически чистый (газ пропан) | 02.07.2002 г. | ООО "Пригородные пассажирские перевозки" г. Новомичуринск, ул. Промышленная д.16 |
| 8 | № 187 | Новомичуринск-Октябрьское | пригородное | 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 | ул. Первомайская (р.п.Пронск), автодорога Рязань-Пронск-Скопин ул. Первомайская (р.п. Пронск) автодорога Пронск-Октябрьский-Семенск- Семеновский М-6 "Каспий" с. с. Октябрьское | 29,6 | только в установленных  остановочных  пунктах | по  регулируемым  тарифам | М - 8 ед. | EURO 4 - 8 ед. экологически чистый (газ пропан) | 02.07.2002 г. | ООО "Пригородные пассажирские перевозки" г. Новомичуринск, ул. Промышленная д.16 |
| 9 | № 188 | Пронск – с. Октябрьское | пригородное | р.п. Пронск, пов. Пронск, ул Архангельская (р.п. Пронск),п. Орловский, ул. Котовка, Орловка 2, с. Октябрьское | ул. Первомайская (р.п.Пронск), автодорога Рязань-Пронск-Скопин ул. Первомайская (р.п. Пронск) автодорога Пронск-Октябрьский-Семенск- Семеновский М-6 "Каспий" с. п. Восточный | 16,1 | только в установленных  остановочных  пунктах | по  регулируемым  тарифам | М - 8 ед. | EURO 4 - 8 ед. экологически чистый (газ пропан) | 02.07.2002 г. | ООО "Пригородные пассажирские перевозки" г. Новомичуринск, ул. Промышленная д.16 |
| 10 | № 189 | Новомичуринск – п. Восточный | пригородное | 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 | ул. Первомайская (р.п.Пронск), автодорога Рязань-Пронск-Скопин ул. Первомайская (р.п. Пронск) автодорога Пронск-Октябрьский-Семенск- Семеновский М-6 "Каспий" с. п. Восточный | 50,3 | только в установленных  остановочных  пунктах | по  регулируемым  тарифам | М - 8 ед. | EURO 4 - 8 ед. экологически чистый (газ пропан) | 02.07.2002 г. | ООО "Пригородные пассажирские перевозки" г. Новомичуринск, ул. Промышленная д.16 |
| 11 | № 289 | Новомичуринск – с. Маклаково | пригородное | Новомичуринск, с. Маклаково | микрорайон Д г. Новомичуринск автодорога Новомичуринск-Маклаково с. Маклаково | 3,7 | только в установленных  остановочных  пунктах | по  регулируемым  тарифам | М - 8 ед. | EURO 4 - 8 ед. экологически чистый (газ пропан) | 02.07.2002 г. | ООО "Пригородные пассажирские перевозки" г. Новомичуринск, ул. Промышленная д.16 |

***Велосипедный транспорт***

Перемещение жителей Пронского района на велосипедном транспорте происходит по дорогам общего пользования, пешеходным дорожкам, тротуарам и тропинкам. Специально оборудованных веломаршрутов с велодорожками, велополасами, велопарковками и велостоянками на территории Пронского района нет. Отсутствие велоинфраструктуры вызывает сложности в использовании данного вида транспорта, что приводит к его неэффективному использованию.

***Пешеходный ход.***

В настоящее время улично-дорожная сеть Пронского района, оборудована тротуарами и пешеходными дорожками не в полном объеме. Это негативно влияет на пешеходную связность поселения в целом.

Тротуарами обустроены лишь улицы в центральной части Пронского ГП, а именно:

* ул. Есенина (от магазина «Пятерочка» до магазина «Горячий хлеб);
* ул. Есенина (от стадиона, до перекрестка ул. Есенина, ул. Новая);
* пл. Новая (от перекрестка ул. Есенина, ул. Новая, до пл. Новая – рынок);
* ул. Заводская (от Рынка до больницы);
* ул. Первомайская (от ДК до пл. Горького 1 – Администрация Пронского района) по обе стороны.

На остальных улицах тротуары и пешеходные дорожки отсутствуют. Улицы, осуществляющие связь между основными объектами притяжения необходимо оборудовать тротуарами, а также необходимо строительство пешеходных дорожек на маршрутах пешеходного движения населения. На территории Мамоновского сельского поселения имеется тротуар на ул. Центральной проходящей по автодороге 61 ОП РЗ 61К-005 Пронск Рязань - Пронск – Скопин. В остальных сельских поселениях отсутствуют тротуары и пешеходные дорожки.

Перечень тротуаров и пешеходных дорожек отображен в таблице 13.

Таблица 13 – Перечень тротуаров и пешеходных дорожек Пронского района

| № п/п | Улица | Протяженность, км |
| --- | --- | --- |
| Пронское СП | | |
| 1 | ул. Есенина | 0,158  0,553 |
| 2 | пл. Новая | 0,213 |
| 3 | ул. Заводская | 0,363 |
| 4 | ул. Первомайская | 0,670  0,670 |
| Мамоновское СП | | |
| 5 | ул. Центральная | 1,918 |

Пешеходные переходы расположены на следующих перекрестках и перегонах в Пронском ГП:

* а/д Рязань – Пронск – Скопин остановка напротив стадиона;
* пересечение а/д Рязань – Пронск – Скопин и Пронск– Октябрьский –Семенск переходы на остановках;
* ул. Нижне-Архангельская (ООТ напротив магазина «Продукты»);
* ул. Нижне-Архангельская (ООТ «Мясная лавка»);
* ул. Нижне-Архангельская (д. 80);
* ул. Старо-Стрелецкая (Вспомогательная школа, д. 56);
* ул. Есенина (автобусная остановка);
* ул. Есенина (Детский сад);
* пл. Новая (перекресток ул. Есенина, ул. Новая);
* пл. Новая (Рынок);
* ул. Первомайская (РДК, Первомайская 34);
* ул. Первомайская (Школа);
* ул. Первомайская (музыкальная школа, Первомайская 24);
* ул. Заводская (автостанция);
* ул. Заводская (больница, Заводская 4);
* ул. Плотно-Пушкарская (перекресток ул. Юбилейная).

Переход пешеходов проезжей части дорог осуществляется в нерегулируемом режиме, т.е. пешеходные переходы не оборудованы светофорами типа Т.7.

Пешеходные переходы вблизи детских учебных заведений оборудованы искусственными дорожными неровностями. Требуется дооборудование пешеходных переходов у данных объектов притяжения дополнительными техническими средствами организации дорожного движения.

.

***Грузовой транспорт.***

Грузовой транспорт представлен автомобильным транспортом.

Основные маршруты движения грузового транспорта проходят по объездным дорогам. Грузовые перевозки осуществляются специализированным автотранспортом. В основном перевозятся строительные материалы, продукция и сырье заводов, продукты питания грунт и мусор.

Работы по содержанию автомобильных дорог в р.п. Пронск выполняет Пронское ДРСУ.

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

Основным параметром, характеризующим дорожное движение, является интенсивность движения данный параметр был получен по вышеуказанной методике в Модуль 1 разделе 2 данной НИР.

Интенсивность движения N – количество транспортных средств, проходящие в единицу времени через определенное сечение дороги.

Анализируя данные таблиц интенсивности движения транспортных средств, получаем усредненный состав движения потоков транспортных средств в Пронском районе таблица 14.

Таблица 14 – Состав движения потоков транспортных средств

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

Состав движения - качественный показатель транспортного потока, характеризующий наличие в нем различных типов транспортных средств.

В Пронском районе действует ограничение максимальной скорости движения до 20 км/ч на пешеходных переходах. По улицам поселения разрешено движение со скоростью не более 60 км/ч.

Плотность движенияq – число автомобилей на 1 км дороги.

Плотность движения связана с основными характеристиками движения потока автомобилей формулой:

N = V۰q, (1)

где *N* – интенсивность движения, авт./ч;

*V* – скорость потока, км/ч;

*q* – плотность потока, авт./км.

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

z = *N/P,* (2)

где *N* – интенсивность движения, авт./ч;

*Р* – практическая пропускная способность участка дороги, авт./ч.

Таблица 15 – Исходные данные для расчета загрузки

| **№ п/п** | **Название улицы/проспекта** | Р | N | z | q |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | 61 ОП РЗ 61К - 005 Рязань - Пронск – Скопин | 2883 | 452 | 0,16 | 5,02 |
| 2 | 61 ОП МЗ 61Н-078 Федоровское - Савин-Корь – Малинищи | 3494 | 28 | 0,01 | 0,31 |
| 3 | 61 ОП МЗ 61Н-379 Гремяки - Карповское - Хрущево – Тырново | 3494 | 32 | 0,01 | 0,36 |
| 4 | 61 ОП РЗ 61К-028 Акулово - Старожилово - Пронск (26+500 - 43+200) | 2975 | 312 | 0,10 | 3,47 |
| 5 | 61 ОП РЗ 61К-076 Пронск - Октябрьский - Семенск - Семеновский - nавтодорога М-6 "Каспий" | 2975 | 148 | 0,05 | 1,64 |
| 6 | 61 ОП РЗ 61К-007 от автодороги "Рязань - Пронск - Скопин" – Новомичуринск | 3494 | 336 | 0,10 | 3,73 |
| 7 | г. Новомичуринск, ул. Промышленная | 3352 | 336 | 0,10 | 3,73 |
| 8 | 61 ОП РЗ 61К-075 Новомичуринск - Маклаково | 2975 | 41 | 0,01 | 0,45 |

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

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

* 1. Параметры движения маршрутного транспорта

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

Внутренний городской маршрутный транспорт отсутствует.

* 1. Параметры размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств

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

На первом этапе данного проекта собрана и систематизирована информация о существующем парковочном пространстве в наиболее важных районах.

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

Уровень автомобилизации по Пронскому району Рязанской области на 2017 год составляет 317 автомобилей на 1000 человек. На территории Пронского городского поселения уровень автомобилизации составляет 275 автомобилей на 1000 человек, что ниже показателя по Пронскому району на 13,2% и на 3,5% ниже, чем среднестатистические данные по России. Относительно низкий уровень автомобилизации минимизирует вероятность возникновения основных транспортных проблем, таких как:

* возникновение заторовых ситуаций;
* высокий риск возникновения дорожно-транспортных происшествий;
* повышенный износ дорожного полотна;

Хранение автотранспорта на территории Пронского городского поселения осуществляется в пределах участков объектов притяжения и на придомовых участках жителей поселения. Обеспеченность местами парковки для постоянного хранения автомобилей характеризуется наличием мест парковки у многоэтажной жилой застройки, так как население, проживающее в индивидуальной застройке как правило, имеет 100% обеспеченность парковочным пространством.

В данный момент на территории Пронского городского поселения в многоквартирной жилой застройке проживает 2142 человека. На основании прогноза роста уровня автомобилизации, а также нормативов градостроительного проектирования в Пронском городском поселении требуется 590машино-мест для постоянного хранения автомобилей в зоне многоквартирной жилой застройки. На текущий момент объем парковочного пространства составляет 469машино-мест для постоянного хранения автомобилей, из них:

* 315 машино-мест – в гаражных боксах (на улицах Есенина, Новая);
* 154 машино-места – парковки, расположенные на внутридворовой территории.

Дефицит парковочного пространства для постоянного хранения составляет 143 машино-места. Дефицит парковочного пространства на территории Пронского городского поселения выявлен на улицах Новая и Юбилейная. В настоящий момент ввиду дефицита оборудованных парковочных мест и наличия свободных земельных участков, население города самостоятельно устраивает парковки в удобном для них месте.

Дефицит парковочного пространства для постоянного хранения составляет 143 машино-места. Расчет дефицита парковочного пространства приведен в таблице 16.

Таблица 16– Дефицит парковочного пространства на территории р.п. Пронск

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Адрес дома | Кол-во проживающих, чел | Фактическое наличие машино-мест на объект | | Необходимое кол-во машино-мест на объект | Дефицит, машино-мест |
| На внутридворовой территории | В гаражных боксах |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 1 | пл. Новая, д. 10 | 34 | 0 | 0 | 10 | 10 |
| 2 | пл. Новая, д. 3 | 43 | 0 | 0 | 12 | 12 |
| 3 | пл. Новая, д. 5 | 43 | 0 | 0 | 12 | 12 |
| 4 | пл. Новая, д. 6 | 27 | 0 | 0 | 8 | 8 |
| 5 | пл. Новая, д. 7 | 31 | 0 | 0 | 9 | 9 |
| 6 | пл. Новая, д. 8 | 34 | 0 | 0 | 10 | 10 |
| 7 | пл. Новая, д. 9 | 24 | 0 | 0 | 7 | 7 |
| 8 | ул. Есенина, д. 1 | 34 | 3 | 302 | 10 | 0 |
| 9 | ул. Есенина, д. 10 | 20 | 0 | 6 | 0 |
| 10 | ул. Есенина, д. 11 | 167 | 20 | 46 | 0 |
| 11 | ул. Есенина, д. 12 | 185 | 18 | 51 | 0 |
| 12 | ул. Есенина, д. 13 | 91 | 4 | 26 | 0 |
| 13 | ул. Есенина, д. 3 | 29 | 3 | 8 | 0 |
| 14 | ул. Есенина, д. 4 | 165 | 12 | 46 | 0 |
| 15 | ул. Есенина, д. 5 | 31 | 4 | 9 | 0 |
| 16 | ул. Есенина, д. 6 | 191 | 8 | 54 | 0 |
| 17 | ул. Есенина, д. 7 | 184 | 10 | 51 | 0 |
| 18 | ул. Есенина, д. 8 | 190 | 18 | 53 | 0 |
| 19 | ул. Есенина, д. 9 | 75 | 0 | 21 | 0 |
| 20 | ул. Новая, д. 18а | 90 | 3 | 13 | 25 | 20 |
| 21 | ул. Новая, д. 18б | 77 | 10 |  | 21 | 0 |
| 22 | ул. Юбилейная, д. 1а | 41 | 0 | 0 | 12 | 12 |
| 23 | ул. Юбилейная, д. 1б | 119 | 3 | 0 | 32 | 29 |
| 24 | ул. Юбилейная, д. 1в | 91 | 15 | 0 | 26 | 11 |
| 25 | ул. Юбилейная, д. 1г | 88 | 22 | 0 | 25 | 3 |
| 26 | ул. Первомайская, д. 21 | 0 | - | - | - | - |
| 27 | ул. Е.Коняева, д. 25<\*> | 13 | - | - | - | - |
| 28 | пл. Новая, д. 2<\*> | 25 | - | - | - | - |
| 29 | ул. Первомайская, д 23<\*\*> | 0 | - | - | - | - |
| ИТОГО | | 2142 | 154 | - | 590 | 143 |
| <\*> Дома признанные аварийными.  <\*\*> Дом, подлежащий сносу до конца 2017 года. | | | | | | |

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.

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.

1. Анализ пассажиро- и грузопотоков
   1. Пассажирский транспорт

Для проведения анализа существующих пассажиропотоков была принята исходная информация о наполняемости и вместимости подвижного состава на имеющихся маршрутах регулярных пассажирских перевозок по территории Пронского района.

Проблем с работой общественного транспорта на территории городского поселения выявлено не было, подвижной состав общественного транспорта имеет невысокую загруженность, перевозки пассажиров осуществляется по расписанию.

Данные о суточных пассажиропотоках на территории Пронского района по маршрутам общественного транспорта приведены в таблице 17.

Таблица 17 – Результаты натурного обследования пассажиропотоков

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Номер маршрута по паспорту | Наименование маршрута | Количество пассажиров в салоне ТС на конечных пунктах при отправлении | Максимальный пассажиропоток на маршруте в расчете на одно ТС | Максимальный пассажиропоток на маршруте в сутки | Количество рейсов в сутки |
| 1 | 126 | Новомичуринск – Пронск | 9 | 49 | 730 | 15 |
| 2 | 127 | Пронск – с. Большое село | 3 | 10 | 31 | 2 |
| 3 | 130 | Пронск – с. Березово | 4 | 41 | 83 | 2 |
| 4 | 132 | Пронск – Новомичуринск – центр. Райбольница | 7 | 19 | 64 | 2 |
| 6 | 148 | Пронск – с. Альютово | 4 | 34 | 66 | 2 |
| 8 | 187 | Новомичуринск – с. Октябрьское | 6 | 46 | 89 | 1 |
| 9 | 188 | Пронск – с. Октябрьское | 4 | 44 | 80 | 1 |
| 10 | 189 | Новомичуринск – п. Восточный | 3 | 29 | 64 | 2 |

Анализ данных о пассажиропотоках на территории поселения выявляет повышение интенсивности использования общественного транспорта населением Пронского городского поселения.

* 1. Грузовой транспорт представлен автомобильным транспортом

Грузовой транспорт представлен автомобильным транспортом.

Доставка грузов к основным объектам в Пронском районе осуществляется автомобильным транспортом по дорогам общего пользования без задержек в движении. Подъездные дороги имеют IV категорию, это обеспечивает приведенную пропускную способность до 2000 автомобилей в сутки, что в полной мере удовлетворяет транспортным потребностям.

Среднесуточный грузопоток оценочно составляет 65 тон.

Годовой грузопоток составляет 27,283 т. тон.

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

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

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

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

* неудовлетворительное состояние дорожного покрытия проезжей части (доля протяженности дорог общего пользования, не имеющих твердого покрытия на территории района, составляет более 50 %);
* отсутствие освещения и других элементов обустройства на отдельных участках дорог;
* отсутствие тротуаров и пешеходных дорожек на дорогах общего пользования, проходящих по территории населенных пунктов;
* отсутствие технических средств организации дорожного движения на потенциально опасных участках дорог.

Основные велосипедные потоки не выделены в связи с дискриминацией велотранспорта. Движение велосипедистов проходит как по проезжей части, так и по тротуарам. Одновременное движение велосипедистов и автомобильного транспорта повышает риск возникновения ДТП. Движение велосипедистов по тротуарам и пешеходным дорожкам с высокой интенсивностью пешеходных потоков также увеличивает риск возникновения ДТП с участием пешехода и велосипедиста. В российской практике к настоящему времени отмечено множество случаев подобных столкновении, приведших к гибели их участников. Поэтому в целях повышения уровня безопасности дорожного движения необходимо создание велосипедной инфраструктуры: составление схемы основных велосипедных маршрутов, строительство велодорожек, выделение вело-полос, организация вело-парковок и т.д.

1. Анализ эксплуатационного состояния технических средств ОДД (далее – ТСОДД)

Анализ эксплуатационного состояния технических средств ОДД опорной сети Пронского района был произведен на основании натурных обследований.

По полученным данным, 99 % дорожных знаков находятся в нормативном состоянии, и более 90 % дорожной разметки требует обновления. Искусственные дорожные неровности сборно-разборной конструкции на дорогах не установлены.

Таким образом, часть применяемых ТСОДД на УДС Пронского района находятся в нормативном состоянии, исключение составляет дорожная разметка, значительная часть которой требует обновления. Также существует потребность в установке дополнительных ТСОДД для повышения безопасности дорожного движения и комфортного передвижения населения по территории данного района.

# Анализ эффективности используемых методов ОДД

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

Организация дорожного движения в Пронском районе осуществляется с помощью следующих основных методов:

* ограничение скоростного режима.

Ограничение скоростного режима способствует повышению уровня безопасности дорожного движения, но наряду с этим повышает время совершения транспортных корреспонденций, снижая транспортную доступность территории муниципального образования.

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

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

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

Внутренние дороги характеризуется отсутствием регулируемых пересечений, низкой интенсивностью движения ТС, значительной прямолинейностью улиц, а также отсутствие дополнительных средств ограничения скорости позволяет водителям превышать установленную максимальную скорость, в следствии чего эффективность применения режима ограничения максимальной скорости снижается.

В целом можно сделать вывод о том, что метод ограничения скоростного режима соблюдается в большей степени только в центре города. Для повышения эффективности данного метода по другим улицам необходимо проведение дополнительных мероприятий, а именно установка средств ограничения скоростного режима вблизи общеобразовательных и дошкольных учреждений.

### Одностороннее движение

Одностороннее движение применяется для повышения пропускной способности, а также для исключения конфликта встречных транспортных потоков при недостаточной ширине проезжей части. Наряду с описанными преимуществами, режим одностороннего движения обладает рядом недостатков, прежде всего вынуждает участников дорожного движения совершать перепробеги, иногда весьма существенные. Это особенно актуально для жителей, проживающих на этих улицах, поскольку им приходится совершать перепробеги ежедневно. При слабом контроле соблюдения этого режима со стороны органов ГИБДД, именно жители района в первую очередь становятся нарушителями.

Одностороннее движение как метод организации движения на территории Пронского района отсутствует.

### Запрет стоянки и остановки транспортных средств

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

Запрет стоянки не на одной из дорог не используется.

### Светофорное регулирование

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

На территории Пронского района не используется светофорных объектов (СО).

## Организация движения грузового транспорта

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

Оптимальная схема движения грузового транспорта предполагает максимальный вывод грузового транспорта за пределы города. Существующая схема движения грузового транспорта близка к оптимальной и не требует изменений.

## Организация пешеходного и велосипедного движения

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

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

Отсутствие тротуаров на большинстве улиц создает неудобства для жителей района, а также повышает вероятность возникновения ДТП с участием пешеходов. Следует отметить, что во время транспортного обследования на этих улицах было отмечено присутствие пешеходов.

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

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

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

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

Организация велосипедного движения в городе находится на относительно низком уровне.

Существует потребность в развитии велотранспортной и совершенствовании пешеходной инфраструктуры.

# Анализ причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий

## Анализ исходных данных по аварийности

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

За период с 01.01.2018г. по 31.07.2018г. произошло 131 ДТП, из них 24 ДТП с пострадавшими. Статистика аварийности в Пронском муниципальном районе за 2016-2018г. представлена в таблице 18.

Анализ данных (таблица 18) показывает уменьшение общего количества ДТП, и количества пострадавших в них.

Таблица 18 - Статистика ДТП в Пронском районе за 2016 – 2018 гг.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | 2016 г. | 2017 г. | 2018 г. |
| Количество учётных ДТП | 336 | 288 | 131 |
| Пострадавших | 35 | 26 | 24 |

Основными видами ДТП в Пронском районе являются столкновение (41,0%) и наезд на стоящее ТС (29,0%), также значительную часть составляют ДТП с наездом на препятствие (15,0 %) (рисунок 8, таблица 19).

Таблица 19 – Количество ДТП по видам в Пронском муниципальном районе за 2016-2018гг.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п/п | Вид ДТП | Кол-во |
| 1 | Столкновение | 311 |
| 2 | Опрокидывание | 52 |
| 3 | Наезд на стоящее ТС | 215 |
| 4 | Наезд на препятствие | 114 |
| 5 | Наезд на пешехода | 17 |
| 6 | Наезд на велосипедиста | 2 |
| 7 | Наезд на животное | 5 |
| 8 | Иной вид ДТП | 39 |

Рисунок 8 – Виды ДТП в Пронском муниципальном районе

## Анализ аварийно-опасных участков

На основании собранных данных был проведен анализ общего количества ДТП (учетных и с материальным ущербом) за 2016-2018 годы на автодорогах Пронского и выявлены следующие аварийные участки:

* 50 км а/д «Рязань – Пронск – Скопин»;
* 64 км а/д «Рязань – Пронск – Скопин»;
* 71 км а/д «Рязань – Пронск – Скопин»;
* 3 км от а/д «Рязань – Пронск – Скопин» - Новомичуринск;
* г. Новомичуринск, ул. Строителей д. 27/5
* г. Новомичуринск, пр. Энергетиков д. 22

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

Заключение

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

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

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

В результате выполнения работ по сбору исходных данных были получены:

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

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

* анализ организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД;
* анализ нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД, в том числе в сравнении с передовым отечественным и зарубежным опытом;
* анализ имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования;
* анализ параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных транспортных средств и параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств;
* анализ пассажиро- и грузопотоков;
* анализ условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием;
* анализ эксплуатационного состояния технических средств ОДД;
* анализ эффективности используемых методов ОДД;
* анализ причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий.

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

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

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

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

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

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

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

# ПРИЛОЖЕНИЕ

**А.1 ОБЩАЯИНФОРМАЦИЯ**

В данном приложении отображены результаты замеров часовой интенсивности транспортных потоков на 13.07.2018 в период с 8:00 до 9:00 – час пиковой загрузки улично-дорожной сети Пронского района.

**Перекрёсток дороги 61 ОП РЗ 61К-005 и улицы Весенняя**



**Замеры потоков в будни**

дата съемки:13.07.2018

Виды ТС: 1-автобус; 2-троллейбус; 3-ком.автобус; 4-легковые а\м; 5-маршрутное такси; 6-большие грузовые; 7-малые грузовые.

**Время съемки: с 8:00 до 9:00**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Вход | Маршрут | Вид ТС | | | | | | | Итого | Всего (исх.поток) | Всего (вх.поток) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 1 | 1-2 | 0 | 0 | 0 | 132 | 0 | 24 | 16 | 172 | 184 | 268 |
| 1-3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 8 | 12 |
| 2 | 2-1 | 4 | 0 | 0 | 220 | 0 | 28 | 4 | 256 | 260 | 172 |
| 2-3 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| 3 | 3-1 | 0 | 0 | 0 | 12 | 0 | 0 | 0 | 12 | 12 | 16 |
| 3-2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

**Перекрёсток дороги 61 ОП РЗ 61К-005**



**Замеры потоков в будни**

дата съемки:13.07.2018

Виды ТС: 1-автобус; 2-троллейбус; 3-ком.автобус; 4-легковые а\м; 5-маршрутное такси; 6-большие грузовые; 7-малые грузовые.

**Время съемки: с 8:00 до 9:00**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Вход | Маршрут | Вид ТС | | | | | | | Итого | Всего (исх.поток) | Всего (вх.поток) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 1 | 1-2 | 3 | 0 | 0 | 181 | 0 | 24 | 8 | 216 | 216 | 132 |
| 1-3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2 | 2-1 | 0 | 0 | 0 | 99 | 0 | 16 | 17 | 132 | 156 | 224 |
| 2-3 | 0 | 0 | 0 | 20 | 0 | 0 | 4 | 24 |
| 3 | 3-1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 24 |
| 3-2 | 0 | 0 | 0 | 8 | 0 | 0 | 0 | 8 |

**Перекрёсток улиц Истья и Центральная**



**Замеры потоков в будни**

дата съемки:13.07.2018

Виды ТС: 1-автобус; 2-троллейбус; 3-ком.автобус; 4-легковые а\м; 5-маршрутное такси; 6-большие грузовые; 7-малые грузовые.

**Время съемки:с 8:00 до 9:00**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Вход | Маршрут | Вид ТС | | | | | | | Итого | Всего (исх.поток) | Всего (вх.поток) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 1 | 1-2 | 0 | 0 | 0 | 97 | 3 | 24 | 28 | 152 | 156 | 228 |
| 1-3 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| 2 | 2-1 | 0 | 0 | 0 | 180 | 0 | 24 | 20 | 224 | 232 | 164 |
| 2-3 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 | 2 | 8 |
| 3 | 3-1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 4 | 16 | 12 |
| 3-2 | 0 | 0 | 0 | 12 | 0 | 0 | 0 | 12 |

**Перекрёсток дороги 61 ОП РЗ 61К-005 и улицы Есенина**



**Замеры потоков в будни**

дата съемки:13.07.2018

Виды ТС: 1-автобус; 2-троллейбус; 3-ком.автобус; 4-легковые а\м; 5-маршрутное такси; 6-большие грузовые; 7-малые грузовые.

**Время съемки:с 8:00 до 9:00**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Вход | Маршрут | Вид ТС | | | | | | | Итого | Всего (исх.поток) | Всего (вх.поток) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 1 | 1-2 | 0 | 0 | 0 | 127 | 0 | 13 | 12 | 152 | 252 | 240 |
| 1-3 | 0 | 0 | 0 | 91 | 0 | 5 | 4 | 100 |
| 2 | 2-1 | 3 | 0 | 0 | 93 | 0 | 16 | 12 | 124 | 180 | 192 |
| 2-3 | 0 | 0 | 0 | 42 | 0 | 14 | 0 | 56 |
| 3 | 3-1 | 0 | 0 | 0 | 91 | 0 | 8 | 17 | 116 | 156 | 156 |
| 3-2 | 0 | 0 | 0 | 31 | 0 | 9 | 0 | 40 |

**Перекрёсток дороги 61 ОП РЗ 61К-076 и улицы Нижне-Архангельской**



**Замеры потоков в будни**

дата съемки:13.07.2018

Виды ТС: 1-автобус; 2-троллейбус; 3-ком.автобус; 4-легковые а\м; 5-маршрутное такси; 6-большие грузовые; 7-малые грузовые.

**Время съемки:с 8:00 до 9:00**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Вход | Маршрут | Вид ТС | | | | | | | Итого | Всего (исх.поток) | Всего (вх.поток) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 1 | 1-2 | 2 | 0 | 0 | 173 | 0 | 17 | 32 | 224 | 272 | 150 |
| 1-3 | 0 | 0 | 0 | 48 | 0 | 0 | 0 | 48 |
| 2 | 2-1 | 4 | 0 | 0 | 73 | 0 | 12 | 5 | 94 | 122 | 240 |
| 2-3 | 0 | 0 | 0 | 23 | 0 | 5 | 0 | 28 |
| 3 | 3-1 | 0 | 0 | 0 | 56 | 0 | 0 | 0 | 56 | 72 | 76 |
| 3-2 | 0 | 0 | 0 | 16 | 0 | 0 | 0 | 16 |

**Перекрёсток дорог 61 ОП РЗ 61К-007 и 61 ОП РЗ 61К-005** 

**Замеры потоков в будни**

дата съемки:13.07.2018

Виды ТС: 1-автобус; 2-троллейбус; 3-ком.автобус; 4-легковые а\м; 5-маршрутное такси; 6-большие грузовые; 7-малые грузовые.

**Время съемки:с 8:00 до 9:00**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Вход | Маршрут | Вид ТС | | | | | | | Итого | Всего (исх.поток) | Всего (вх.поток) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 1 | 1-2 | 0 | 0 | 0 | 94 | 0 | 9 | 5 | 108 | 232 | 204 |
| 1-3 | 3 | 0 | 0 | 108 | 0 | 7 | 6 | 124 |
| 2 | 2-1 | 2 | 0 | 0 | 92 | 0 | 0 | 10 | 104 | 164 | 160 |
| 2-3 | 0 | 0 | 0 | 45 | 0 | 19 | 6 | 60 |
| 3 | 3-1 | 0 | 0 | 0 | 81 | 0 | 11 | 8 | 100 | 152 | 184 |
| 3-2 | 0 | 0 | 0 | 40 | 0 | 8 | 4 | 52 |

**Перекрёсток дорог 61 ОП МЗ 61Н-367 ,61 ОП МЗ 61Н-368 и ул.Центральной**



**Замеры потоков в будни**

дата съемки:13.07.2018

Виды ТС: 1-автобус; 2-троллейбус; 3-ком.автобус; 4-легковые а\м; 5-маршрутное такси; 6-большие грузовые; 7-малые грузовые.

**Время съемки:с 8:00 до 9:00**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Вход | Маршрут | Вид ТС | | | | | | | Итого | Всего (исх.поток) | Всего (вх.поток) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 1 | 1-2 | 0 | 0 | 0 | 148 | 0 | 9 | 7 | 164 | 164 | 160 |
| 1-3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1-4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2 | 2-1 | 2 | 0 | 0 | 121 | 0 | 5 | 32 | 160 | 173 | 175 |
| 2-3 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| 2-4 | 0 | 0 | 0 | 9 | 0 | 0 | 0 | 9 |
| 3 | 3-1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| 3-2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
|  | 3-4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4 | 4-1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | 9 |
| 4-2 | 0 | 0 | 0 | 11 | 0 | 0 | 0 | 11 |
| 4-3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |