

ГОРОД



Выпуск № 52 (часть 3-я)
Суббота 24 ноября 2018 г.

ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ
СОВЕТА И АДМИНИСТРАЦИИ МОГО «УХТА»

АДМИНИСТРАЦИЯ МОГО «УХТА»

ПОСТАНОВЛЕНИЕ № 2505 от 22 ноября 2018 года

Об утверждении комплексной схемы организации дорожного движения

В соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Федеральным законом от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», Уставом муниципального образования городского округа «Ухта» и в целях создания условий для обеспечения безопасности дорожного движения, повышения эффективности и устойчивости функционирования дорожно-транспортного комплекса на территории муниципального образования городского округа «Ухта», администрация постановляет:

1. Утвердить разработанную схему организации дорожного движения на территории муниципального образования городского округа «Ухта» (далее - КСОДД) согласно приложениям № № 1, 2, 3 к настоящему постановлению.

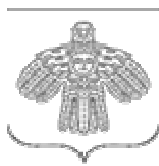
2. Управлению архитектуры и строительства администрации муниципального образования городского округа «Ухта», МУ «Управление жилищно-коммунального хозяйства» администрации муниципального образования городского округа «Ухта» при подготовке и утверждении градостроительной документации, планировании и реализации мероприятий по организации дорожного движения, содержанию автомобильных дорог общего пользования, мостов и иных транспортных инженерных сооружений в границах городского округа «Ухта» (за исключением автомобильных дорог, мостов и иных транспортных инженерных сооружений федерального и регионального значения) руководствоваться КСОДД.

3. Настоящее постановление вступает в силу со дня принятия и подлежит размещению на Официальном портале администрации муниципального образования городского округа «Ухта».

4. Контроль за выполнением настоящего постановления возложить на первого заместителя руководителя администрации муниципального образования городского округа «Ухта».

**И.о. руководителя администрации МОГО «Ухта»
П.П. Артемьев**

Приложение № 1
к постановлению
администрации МО ГО «Ухта»
от 22 ноября 2018 г. № 2505



ОТЧЕТ
О НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЙ РАБОТЕ

«Разработка комплексной схемы организации дорожного движения
муниципального образования городского округа «Ухта»

Этап №1
СБОР И АНАЛИЗ ИСХОДНЫХ ДАННЫХ



Ухта 2018

СПИСОК ИСПОЛНИТЕЛЕЙ

Ухта 2018

РЕФЕРАТ

КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, НАТУРНОЕ ОБСЛЕДОВАНИЕ, ПАРАМЕТРЫ ДВИЖЕНИЯ, ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА, УЛИЧНО-ДОРОЖНАЯ СЕТЬ, ТРАНСПОРТНОЕ МОДЕЛИРОВАНИЕ.

Объектом исследования является транспортный комплекс муниципального образования городского округа «Ухта», включая улично-дорожную сеть и объекты транспортной инфраструктуры.

Цель работы – разработка Программы мероприятий, направленных на увеличение пропускной способности улично-дорожной сети городского округа Ухта, предупреждения заторных ситуаций с учетом изменения транспортных потребностей района, снижения аварийности и негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения.

Область применения – организация дорожного движения на улично-дорожной сети МО городской округ Ухта.

В процессе работы выполнены следующие задачи:

Сбор и анализ данных о параметрах улично-дорожной сети и существующей схеме организации дорожного движения на территории городского округа, выявление проблем, обусловленных недостатками в развитии территориальной транспортной системы;

Анализ существующей системы пассажирского транспорта на территории МО городской округ Ухта;

Анализ существующей сети транспортных корреспонденций городского округа Ухта с другими муниципальными образованиями и территориями;

Анализ планов социально-экономического развития городского округа;

Разработка мероприятий по оптимизации схемы организации дорожного движения и повышению безопасности дорожного движения на территории городского округа Ухта;

Разработка мероприятий по оптимизации парковочного пространства на территории городского округа Ухта;

Разработка мероприятий по оптимизации работы системы пассажирского транспорта с учетом существующих и прогнозных характеристик пассажиропотоков на территории городского округа Ухта;

Разработка мероприятий по развитию пешеходной инфраструктуры на территории городского округа Ухта;

Разработка мероприятий по развитию велосипедного движения на территории городского округа Ухта;

Разработка мероприятий по повышению транспортной доступности городского округа Ухта и развитию транспортных связей с другими муниципальными образованиями и территориями.

Выполненные исследования будут использованы для реализации комплексной схемы организации дорожного движения МО ГО «Ухта».

СОДЕРЖАНИЕ

СОКРАЩЕНИЯ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ	6
ВВЕДЕНИЕ	8
1 Сбор и систематизация официальных документарных статических, технических и других данных, необходимых для разработки проекта	9
1.1 Общая характеристика МО ГО «Ухта»	9
1.1.1 Численность населения города	10
1.1.2 Социально-экономическое прогнозирование МО ГО «Ухта» до 2033 года	6
1.1.2.1 Демография...	12
1.1.2.2 Занятость населенияи оплата труда.....	14
1.1.2.3 Образование	8
1.1.3 Административно-территориальное деление	16
1.1.4 Характеристика транспортной инфраструктуры городского округа Ухта	16
1.1.5 Характеристика пешеходного и велосипедного передвижения	10
1.1.6 Характеристика улично-дорожной сети ородского округа Ухта	10
2 Подготовка и проведение транспортных обследований	26
2.1 Обследование интенсивности движения транспортных средств	26
2.2 Обследование пассажиропотока	30
3 Анализ организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД	19

4 Анализ нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере организации дорожного движения	32
5 Анализ имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования	36
6 Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дороги, транспортно-эксплуатационные характеристики	45
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	51
7.1 Организация движения в пространстве	52
7.2 Организация движения во времени	52
7.3 Формирование однородного транспортного потока	54
7.4 Размещение мест стоянки и остановки транспортных средств	54
7.5 Оптимизация скорости движения на улицах и дорогах	55
8 Анализ параметров дорожного движения	56
9 Анализ загрузки дорожной сети на ключевых участках УДС	56
10 Анализ существующей системы пассажирского транспорта общего пользования на территории муниципального образования ГО «Ухта» с учетом характера пассажиропотоков	59
11 Оценка уровня транспортной доступности ородского округа Ухта с учетом транспортных корреспонденций с другими муниципальными образованиями и территориями	59
12 Анализ организации парковочного пространства на территории ородского округа Ухта	61
13 Анализ эксплуатационного состояния ТСОДД	62
14 Анализ причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий	64
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ	69

СОКРАЩЕНИЯ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

а/д	автомобильная дорога
АИП	адресная инвестиционная программа
АСУДД	автоматизированная система управления дорожным движением
БДД	безопасность дорожного движения
м.о.	муниципальный округ
г.п.	городское поселение
с.п.	сельское поселение
ГП	государственная программа
НГПТ	наземный городской пассажирский транспорт
ДТП	дорожно-транспортное происшествие
ж/д	железная дорога
КСОДД	Комплексная схема организации дорожного движения
НИР	Научно-исследовательская работа
ОДД	организация дорожного движения
п.г.т.	поселок городского типа
ПДД	правила дорожного движения
ПКРТИ	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры
РТК	региональные транспортные коридоры

СО	светофорный объект
СТП	схема территориального планирования
ТОП	транспорт общего пользования
ТП	транспортный поток
ТПУ	транспортно-пересадочный узел
ТРК	торгово-развлекательный комплекс
ТС	транспортное средство
ТСОДД	технические средства организации дорожного движения
ТЦ	торговый центр
УДС	улично-дорожная сеть

ВВЕДЕНИЕ

Комплексная схема организации дорожного движения – это стратегический документ, предполагающий развитие транспортной инфраструктуры города на кратко-, средне- и долгосрочный периоды, включая разработку перспективных мероприятий, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения, упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов, повышение качества транспортного обслуживания населения, организацию пропуска прогнозируемого потока ТС и пешеходов, повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования, организацию транспортного обслуживания новых и реконструируемых объектов капитального строительства различного функционального назначения, снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов, снижение негативного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду. Документ разрабатывается на базе решений, предусмотренных Генеральным планом МОГО «Ухта» 2013 г., Правил землепользования и застройки МОГО «Ухта».

- Научно-исследовательская работа состоит из 3х этапов:
- Характеристика сложившейся ситуации по ОДД на территории муниципального образования
 - Разработка транспортной модели муниципального образования
 - Разработка программы мероприятий КСОДД на прогнозные периоды и разработка геоинформационной системы с результатами работ.
- Каждый этап сопровождается отчетом в виде текстового материала и графических приложений.

Сбор и систематизация официальных документарных статических, технических и других данных, необходимых для разработки проекта

Общая характеристика МО городского округа «Ухта»

Муниципальное образование городской округ Ухта расположено в центральной части Республики Коми, граничит с востока с муниципальным районом Сосногорск, с севера - с Ижемским муниципальным районом, с юга - с Корткеросским и Усть-Куломским муниципальными районами, с запада - с Княжпогостским муниципальным районом.

Территория городского округа имеет вытянутую с северо-запада на юго-восток форму, на территории муниципального образования расположены восемнадцать населенных пунктов, связанных между собой автомобильными дорогами с различным типом покрытия.

Город республиканского значения Ухта расположен в восточной части муниципального образования. К югу от Ухты по направлению автомобильной дороги регионального значения «Ухта-Троицко-Печорск» расположены пст Седью, пст Изьюр, пст Кэмдин, д. Гажаяг, д. Лайково, д. Извайль. К западу от грз. Ухта по направлению автомобильной дороги регионального значения «Сыктывкар-Ухта-Печора-Усинск-Нарьян-Мар» расположены пгт Шудаяг, пгт Водный, пст Гэрдъель, пст Веселый Кут, пст Нижний Доманик, пст Первомайский, пгт Ярега. В северной части городского округа на реке Ижма расположены с. Кедвавом и д. Поромес. В западной части муниципального образования вдоль Северной железной дороги находятся пгт Боровой и пст Тобысь.

Действующая сеть автомобильных дорог МОГО «Ухта» сформирована в 50-70-е годы XX века.

По состоянию на 1 января 2018 года улично-дорожная сеть общего пользования местного значения в городе включает в себя: - 254 улицы, общей протяженностью 120,82 км, из них: с твердым покрытием – 79,67 км, общая протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения всего – 87,388 км, из них: с твердым покрытием общего пользования – 55,121 км; - 28 мостов и путепроводов, из них на автомобильных дорогах – 11 объектов; - 24 светофорных объекта.

Зимних автомобильных дорог на территории МОГО «Ухта» нет, ледовых переправ на территории МОГО «Ухта» – 1.

На территории МОГО «Ухта» проходит автомобильная дорога регионального значения «Сыктывкар – Ухта – Печора – Усинск – Нарьян-Мар», по которой производятся грузовые перевозки, в т.ч. и с опасными грузами.

Расстояние от центра муниципального образования - г. Ухта до г. Сыктывкар составляет 325 км.

В центральные районы страны ведет автомобильная трасса Сыктывкар - Киров. Автобусное сообщение связывает Ухту с Сыктывкаром, Вуктылом, Сосногорском, Уфой и Кировом.

Расположение МО городского округа «Ухта» на карте Республики Коми представлено на рисунке 1.



Городской округ Ухта на карте Республики Коми

Численность населения города

По состоянию на 01.01.2017 года численность населения МОГО «Ухта» составила 119,0 тыс. человек. Основная часть населения проживает в городе Ухте.

Численность населения в разрезе населенных пунктов представлена в таблице 1.

Численность населения МОГО «Ухта» в разрезе населенных пунктов

№ п.п.	Наименование населенного пункта	Население, количество чел.
1	г. Ухта	97806
2	пгт Боровой	1237
3	пгт Водный	6139
4	пгт Шудаяг	3468
5	пгт Ярега	7657
6	сельское население	2680

Динамика численности представлена в таблице 2.

Таблица 2

Динамика численности МОГО «Ухта»

Показатели	На 01.01.2014	На 01.01.2015	На 01.01.2016	На 01.01.2017	Темп прироста/убыли за 2015-2016 гг., %
Общая численность населения, чел.	120 800	120 515	119 763	118 987	99,35

Численность населения МОГО «Ухта» сокращается за счет миграционного оттока.

На территории МОГО «Ухта» отсутствуют градообразующие предприятия.

Основными отраслями промышленности МОГО «Ухта» являются:

- нефтедобывающая промышленность;
- нефтеперерабатывающая промышленность;
- горнодобывающая промышленность;
- транспортировка природного газа;
- транспортировка нефти;
- производство строительных материалов;
- производство пищевых продуктов.

1.1.2. Прогноз социально-экономического развития МОГО «Ухта» на период до 2035 года

Прогноз социально-экономического развития МОГО «Ухта» на период до 2035 года (далее – прогноз) разработан в соответствии с Постановлением администрации муниципального образования городского округа «Ухта» от 23 августа 2017 г. № 2943 «Об утверждении Порядка разработки прогноза социально-экономического развития муниципального образования городского округа «Ухта» на среднесрочный и долгосрочный периоды».

Прогноз представлен в двух вариантах (базовый и целевой) учитывая вероятностные воздействия внутренних и внешних политических, экономических и иных факторов.

Базовый вариант основан на предположении, что в прогнозируемом периоде замедлятся темпы роста валового регионального продукта, объемы промышленного производства, инвестиции в основной капитал, что является следствием текущих экономических и социальных процессов, в том числе с учетом геополитической обстановки в мире.

Целевой вариант основан на предположении, что в прогнозируемом периоде будет складываться более благоприятное влияние внешних и внутренних факторов, стабилизируются экономическая конъюнктура и экономическое положение организаций, осуществляющих свою деятельность на территории муниципального образования, активизируется их инвестиционная и инновационная деятельность.

Прогноз социально-экономического развития МОГО «Ухта» на период до 2035 года базируется на параметрах прогноза социально-экономического развития Республики Коми на период до 2030 годов, и на основе прогнозных материалов, предоставленных участниками процесса прогнозирования.

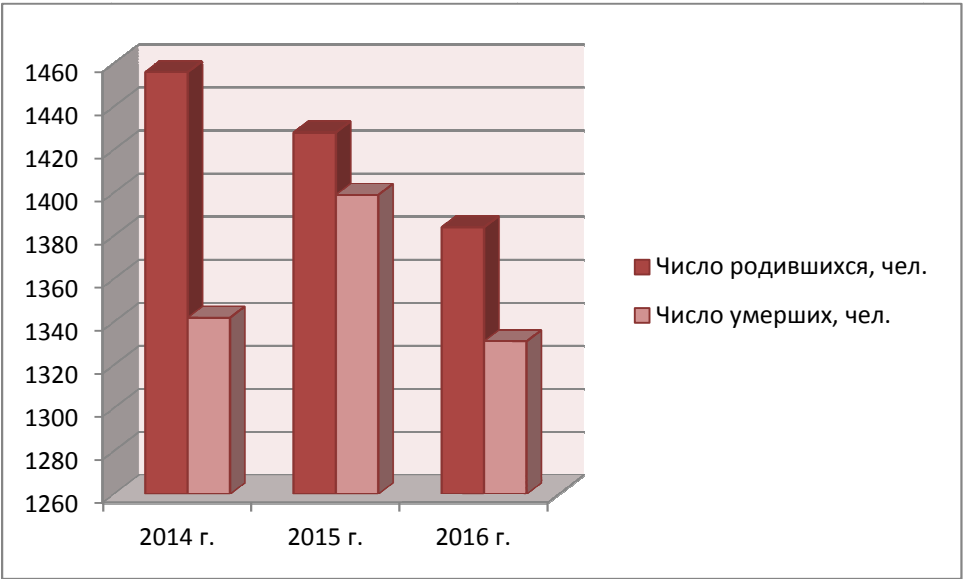
1.1.2.1. Демография.

По данным Территориального органа федеральной службы государственной статистики по Республике Коми среднегодовая численность постоянного населения в МОГО «Ухта» составила в 2015 г. - 120,1 тыс. человек, в 2016 г. - 119,4 тыс. человек.

Динамика численности населения МОГО «Ухта» за период 2014 - 2016 г.г.

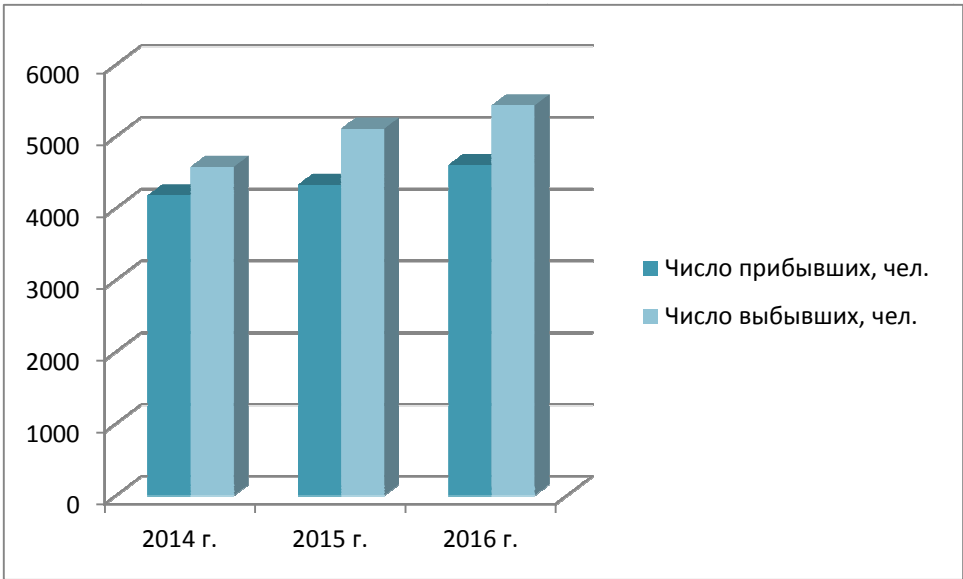
Контингенты населения	01.01.2015 г.		01.01.2016 г.		01.01.2017 г.	
	чел.	%	чел.	%	чел.	%
Численность всего населения, в т.ч. по возрасту:	120,5	100	119,8	100	119,0	100
моложе трудоспособного	20,9	17,4	21,2	17,7	21,4	18,0
в трудоспособном (женщины - 16-54 лет, мужчины – 16 – 59 лет)	75,2	62,4	73,7	61,5	72,2	60,6
старше трудоспособного возраста	24,4	20,2	24,9	20,8	25,4	21,4

Естественное движение населения МОГО «Ухта»



К положительным моментам можно отнести превышение рождаемости над смертностью. Но следует отметить, количество родившихся имеет тенденцию к снижению. Естественный прирост за 2016 г. составил 53 человека или 82,7 % уровня 2015 г.

Миграция населения МОГО «Ухта»



Миграционные процессы характеризуются оттоком населения (превышение числа выбывших над количеством прибывших). За 2016 год число прибывших составило 4602 человека (за 2015 год – 4328 человек), число выбывших - 5431 человек (за 2015 год – 5109 человек), миграционная убыль составила – 829 человек (за 2015 год – 781 человек).

На основании официальных статистических данных за январь-июнь 2017 года, характеризующих демографическую ситуацию, ожидается, что среднегодовая численность населения муниципального образования «Ухта» по состоянию на 01.01.2018 составит 118,62 тыс. человек.

В долгосрочном прогнозном периоде с высокой долей вероятности прогнозируется убыль населения. Фактором, обеспечивающим снижение численности населения, является миграционный отток.

В результате среднегодовая численность постоянного населения к 2035 году составит 116,03 тыс. человек.

1.1.2.2. Занятость населения и оплата труда

Демографическая ситуация на прогнозный период будет развиваться под влиянием сложившейся динамики рождаемости, смертности и миграции населения. Средний возраст постоянного населения составляет 38 лет. Традиционно сохраняется превышение численности женского

населения над численностью мужского населения. Численность экономически активного населения в 2017 году оценивается на уровне 64,67 тыс. человек.

Наименование показателя	2014г.	2015г.	2016г.
1	2	3	4
Среднегодовая численность населения МОГО «Ухта», тыс. человек	119,6	119,6	119,3
Среднесписочная численность, занятых в экономике, тыс. человек	57,2	57,1	56,7
в т.ч. среднесписочная численность занятых на крупных и средних предприятиях, тыс. человек	45,3	45,2	45,0

Сравнение показателей отражающих спрос и предложение рабочей силы подтверждает сделанные выводы о стабильно высокой потребности в рабочей силе на территории МОГО «Ухта».

№ п/п	Наименование	Ед. изм.	На 1 ноября 2016г.	На 1 ноября 2017г.
1.	Численность граждан, обратившихся в Центр занятости, ищущих работу в отчётном периоде	человек	5429	4928
2.	Численность трудоустроенных граждан в отчетном периоде	человек	3849	3518
3.	Численность граждан, признанных безработными за отчетный период	человек	759	868
4.	Количество вакансий в отчетном периоде	единиц	11737	11666

Численность граждан, состоящих на учете в ГУ РК «ЦЗН г. Ухты» на 01 ноября 2017 г. составила 873 человека, в том числе имеющих статус «безработный» 359 человек. В аналогичном периоде 2016 года численность граждан, состоящих на учете, составляла 852 человека, в том числе имеющих статус «безработный» - 337 человек. Уровень регистрируемой безработицы в МОГО «Ухта» на 01.11.2017 составила 0,56% от экономически активного населения. Уровень общей безработицы в целом по республике составляет 2,8%. В аналогичном периоде 2016 года уровень регистрируемой безработицы составлял 0,51%.

Колебания регистрированной безработицы за период с 2014 по 2017 гг., человек.

Год	январь	февраль	март	апрель	май	июнь	июль	август	сентябрь	октябрь	ноябрь	декабрь
2014	221	246	231	223	199	174	174	167	168	210	191	208
2015	208	207	247	275	298	269	282	288	282	308	305	330
2016	350	375	395	377	362	320	344	336	338	338	333	369
2017	383	426	420	391	354	358	345	348	305	359		

Средняя продолжительность безработицы в текущем году составила 3,9 месяца, это на 0,2 месяца выше значения данного показателя прошлого года. Основной причиной увеличения является застойная сельская безработица.

Период заполнения вакансий определяется следующими факторами:

- экономической привлекательностью предприятия;
- уровнем и регулярностью оплаты труда;
- условиями труда.

Активная политика занятости населения на территории муниципального образования (в частности, ежегодная организация общественных и временных работ для социально-незащищенных слоёв населения) позволяет надеяться на стабильно низкий уровень регистрируемой безработицы на территории МОГО «Ухта», но в связи с негативными тенденциями экономики в целом, многие предприятия стремятся снизить свои затраты, в том числе за счет оптимизации штатной численности.

По данным работодателей организаций и предприятий города сохраняется потребность во врачебных кадрах, среднего медицинского персонала, рабочих в сфере ЖКХ и работников сферы обслуживания.

Прогнозируемый по базовому варианту долгосрочного прогноза уровень регистрируемой безработицы на конец 2035 года составит 0,61% от числа экономически активного населения, по целевому варианту долгосрочного прогноза - 0,55% от числа экономически активного населения.

Номинальная начисленная средняя заработная плата на одного работника (без субъектов малого предпринимательства) в 2035 году, по оценке, в 1,5 - 1,7 раз превысит уровень 2017 года и составит 84,85 тыс. рублей по базовому варианту и 99,82 тыс. рублей по целевому варианту долгосрочного прогноза.

1.1.2.3. Образование

В настоящее время на территории городского округа находится 27 общеобразовательных школ, 47 дошкольных учреждений.

Потребность в дошкольном образовании в муниципальном образовании городском округе «Ухта» отсутствует.

1.1.3. Административно-территориальное деление

Город Ухта получил статус города 20 ноября 1943 года. В соответствии со [статьей 70](#) Конституции Республики Коми Ухта является городом республиканского значения с подчиненной ему территорией. Общая площадь 13 232 кв.км.

На всей административной территории города республиканского значения Ухты с подчиненной ему территорией образовано единое муниципальное образование, имеющее статус городского округа, в состав которого входят город республиканского значения Ухта, поселки городского типа Боровой, Водный, Шудаяг, Ярега, поселки сельского типа Гэрдъель, Веселый Кут, Изьюр, Кэмдин, Нижний Доманик, Первомайский, Седью, Тобысь, село Кедвавом, деревни Гажаяг, Изваиль, Лайково, Поромес, в соответствии с [Законом](#) Республики Коми от 05.03.2005 № 11-РЗ «О территориальной организации местного самоуправления в Республике Коми».

Местное самоуправление осуществляется на всей территории муниципального образования городского округа «Ухта»; имеются выборные органы местного самоуправления - Совет городского округа и глава округа; другие органы местного самоуправления - администрация городского округа, контрольно-счетная палата городского округа; бюджет городского округа и собственность муниципального образования.

1.1.4. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры

Транспорт, как инфраструктурная отрасль, обеспечивает базовые условия жизнедеятельности и развития муниципального образования. Транспортная система городского округа представлена железнодорожным, воздушным и автомобильным транспортом.

Город связан железной дорогой с Москвой (1559 км), Сыктывкар (325 км), а также с Печорой, Усинском, Воркутой. Протяженность участка железнодорожной магистрали составляет 82 км.

В Ухте расположен аэропорт класса «В», который принимает самолеты из Москвы, Санкт-Петербурга, Череповца, Сыктывкара, Усинска, Воркуты, Вуктыла.

Село Кедвавом и деревня Поромес находятся от города Ухта на расстоянии 153 км и отнесены к труднодоступным населенным пунктам. Железнодорожное и речное сообщение с указанными населенными пунктами отсутствует. Автомобильное сообщение становится возможным только в зимний период при устойчивой морозной температуре воздуха и оборудовании ледовой переправы через р. Ижма в районе села Кедвавом. Единственным видом сообщения на протяжении 9 месяцев в году является воздушный транспорт. Для осуществления перевозок жителей указанных населенных пунктов воздушным транспортом администрацией МОГО «Ухта» ежегодно заключаются договоры с АО «Комиавиатранс» на осуществление перевозок пассажиров и багажа по внутримunicipальным авиационным маршрутам, а также на возмещение выпадающих доходов организациям воздушного транспорта в труднодоступные населенные пункты, в том числе за счет привлечения субсидии из республиканского бюджета Республики Коми.

Пассажирские перевозки по муниципальным регулярным автобусным маршрутам в границах МОГО «Ухта» осуществляют два перевозчика ООО «Сыктывкарское автотранспортное предприятие №1» и ООО «Транспортная группа «Доверие» на основании муниципальных контрактов, заключенных по результатам электронных аукционов, объектами закупок которых являлись «Выполнение работ по перевозке пассажиров и багажа по муниципальным регулярным автобусным маршрутам в границах МОГО «Ухта». В настоящее время маршрутная сеть МОГО «Ухта» состоит из 21 муниципального маршрута, из них 5 – маршрутов пригородного сообщения, 3 – дачных маршрута и 13 – маршрутов городского сообщения.

На протяжении ряда лет в целях обеспечения равной доступности транспортных услуг на дачных автобусных маршрутах вводится льгота на проезд (с 1 мая по 30 сентября) по дачным маршрутам для лиц, достигшим пенсионного возраста (мужчины 55 лет, женщины 50 лет), не имеющим права проезда на основании социального проездного билета в соответствии с Постановлением Правительства РК от 09.12.2008 № 342 «Об обеспечении равной доступности транспортных услуг на пассажирском автомобильном транспорте (кроме такси) для отдельных категорий граждан, имеющих право на оказание мер государственной социальной поддержки, на территории Республики Коми».

При интенсивном увеличении числа транспортных средств и повышении их грузоподъемности в МОГО «Ухта» существует необходимость строительства новых дорог, расширения улиц. Значительный рост автомобильного парка за последнее десятилетие и низкая пропускная способность дорожной сети привели к высокой загруженности транспортных артерий города и образованию заторов в «часы пик».

С 1 января 2014 года на территории муниципалитета создан Муниципальный дорожный фонд в целях финансового обеспечения дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог общего пользования местного значения, а также капитального ремонта и ремонта дворовых территорий многоквартирных домов, проездов к дворовым территориям многоквартирных домов населенных пунктов в соответствии с федеральным законодательством.

1.1.5. Характеристика пешеходного и велосипедного передвижения.

В городском округе созданы хорошие условия для пешеходного движения. Пешеходное движение осуществляется по тротуарам, которыми располагают все магистральные улицы и улицы местного значения. Общая площадь тротуаров составляет 202145,74 м2. Пешеходные пересечения проезжей части организованы по пешеходным переходам в одном уровне. Пешеходных переходов в разных уровнях на территории городского округа нет.

В городе нет пешеходных улиц построенных специально, как пешеходная связь с местами приложения труда, учреждениями и предприятиями обслуживания, в том числе в пределах общественных центров, как связь с местами отдыха и остановочными пунктами общественного транспорта.

Велосипедное движение также осуществляется по тротуарам, ширина которых позволяет такое движение. Специальные велосипедные дорожки обособленные и изолированные, где проезд на велосипедах организован по свободным от других видов транспортного движения трассам к местам отдыха, общественным центрам, а также в пределах планировочных районов отсутствуют.

1.1.6. Характеристика улично-дорожной сети городского округа «Ухта» параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог

Для дальнейшей разработки комплексной системы организации дорожного движения рассмотрены наиболее значимые транспортные узлы – город Ухта.

Классификация рассматриваемых дорог принята в соответствии с СП 34.13330.2012 «Автомобильные дороги», СП 243.1326000.2015 «Проектирование и строительство автомобильных дорог с низкой интенсивностью движения».

Дорожно-транспортная сеть МОГО «Ухта» состоит, в основном, из дорог IV категории, предназначенных не для скоростного движения. В таблице 3 приведен перечень и характеристика дорог местного значения.

Таблица 3

Перечень автомобильных дорог МОГО «Ухта»

№ п/п	Идентификационный номер	Наименование автомобильной дороги	Протяженность автомобильной дороги (участка), км	Категория автомобильной дороги	Тип покрытия
1	2	3	4	5	6
1	87 425 ОП МГ 001	Подъезд к «Дежнево», в том числе:	4,326		
		Объездная дорога с путепроводом (от ул. Ухтинской до перекрестка с ул. Вокзальной)	0,465	IV	Усовершенствованный
		улица Дежнева км 0 - км 0,32	0,320	IV	Усовершенствованный
		улица Транспортная	2,694	IV	Усовершенствованный
		улица Ухтинская	0,847	IV	Усовершенствованный
2	87 425 ОП МГ 002	Подъезд к промышленной зоне № 1, в том числе:	0,849		
		Объездная дорога с путепроводом (от ул. Ухтинской до перекрестка с ул. Железнодорожной)	0,299	IV	Усовершенствованный
		улица Железнодорожная км 0 - км 0,55	0,550	IV	Усовершенствованный
3	87 425 ОП МГ 003	«Озерный» - ст. Ветлосян, в том числе:	3,990		
		автодорога «Озерный - ст. Ветлосян»	2,031	IV	Усовершенствованный

		улица Ветлосяновская	0,195	IV	Усовершенствованный
		улица Кирпичная	1,043	IV	Усовершенствованный
		улица Подгорная	0,721	IV	Усовершенствованный
4	87 425 ОП МГ 004	г. Ухта – «Дальний»	7,800		
		км 0 - км 1,85	1,850	II	Усовершенствованный
		км 1,85 - км 7,80	5,950	IV	Усовершенствованный
5	87 425 ОП МГ 005	г. Ухта - пгт. Шудаяг (на участке от 0,000 км до + 0,460 км), в том числе:	0,460		
		Автомоби́льная Шудаяг - Заболотный	0,460	IV	Усовершенствованный
6	87 425 ОП МГ 006	Подъезд к промышленной зоне № 2, в том числе:	1,100		
		Бельгопское шоссе (от Сенюкова до УЭМЗа)	1,100	IV	Усовершенствованный
7	87 425 ОП МГ 007	Подъезд к промышленной зоне № 3, в том числе:	1,966		
		улица Заводская	1,966	IV	Усовершенствованный
8	87 425 ОП МГ 008	Подъезд к железнодорожной станции в г. Ухте, в том числе:	0,570		
		улица Вокзальная км 0 - км 0,57	0,570	IV	Усовершенствованный
9	87 425 ОП МГ 009	Подъезд к промышленной зоне № 4, в том числе:	1,250		
		улица Машиностроите́ль ная	1,250	IV	Усовершенствованный
10	87 425 ОП МГ 010	Подъезд к промышленной зоне № 5, в том числе:	0,700		
		ул. Строительная	0,700	IV	Усовершенствованный
11	87 425 ОП МГ 011	Подъезд к «УРМЗ»,	0,640		

		в том числе:			
		улица 3-я Нагорная км 0 - км 0,64	0,640	IV	Усовершенствов анный
12	87 425 ОП МГ 012	Подъезд к промышленной зоне № 6, в том числе:	0,749		
		дорога подъездная по ул. Моторной	0,749	IV	Усовершенствов анный
13	87 425 ОП МГ 013	Подъезд к пгт. Водный, в том числе:	4,500		
		Дорога подъездная Ухта - Сыктывкар	4,190	IV	Усовершенствов анный
		улица Дорожная	0,310	IV	Усовершенствов анный
14	87 425 ОП МГ 014	Подъезд к пст. Тобысь, в том числе:	13,500		
		Дорога подъездная в п. Тобысь	13,500	IV	Грунтовый
15	87 425 ОП МГ 015	Подъезд к пгт. Боровой, в том числе:	10,173		
		Дорога, соединяющая п. Боровой с автомобильной дорогой республиканского значения Сыктывкар - Ухта	10,173	IV	Усовершенствов анный
16	87 425 ОП МГ 016	Подъезд к железнодорожной станции в пгт. Боровой, в том числе:	0,340		
		улица Рабочая (к ж/д вокзалу) км 0 - км 034	0,340	V	Усовершенствов анный
17	87 425 ОП МГ 017	Подъезд к пст. Гэрдбель, в том числе:	0,300		
		Дорога подъездная от дороги Ухта - Сыктывкар до ул. Центральной	0,300	V	Грунтовый
18	87 425 ОП МГ 018	Подъезд к ледовой переправе через р. Ижма (левый берег), в том числе:	1,021		

		Дорога от ледовой переправы до с. Кедвавом	1,021	IV	Грунтовый
19	87 425 ОП МГ 019	с. Кедвавом - д. Поромес	8,100	IV	Грунтовый
20	87 425 ОП МГ 020	Подъезд к ледовой переправе через р. Ижма (правый берег), в том числе:	2,800		
		Дорога от ледовой переправы до дороги Керки - Том	2,800	IV	Грунтовый
21	87 425 ОП МГ 021	Подъезд к кладбищу в пст. Седью, в том числе:	0,300		
		Автодорога от ул. Целинной, 15 до кладбища	0,300	V	Усовершенствованный
22	87 425 ОП МГ 022	Подъезд к кладбищу в пгт. Ярега, в том числе:	1,200		
		Дорога обьездная - кладбище	1,200	V	Усовершенствованный
23	87 425 ОП МГ 023	Подъезд к железнодорожной станции в пгт. Ярега (на участке от 0,000 км до + 1,950 км), в том числе:	1,950		
		Дорога обьездная	1,950	IV	Усовершенствованный
24	87 425 ОП МГ 024	пст. Первомайский - пст. Нижний Доманик	6,900	IV	Усовершенствованный
25	87 425 ОП МГ 025	Подъезд к пст. Веселый Кут	4,024	V	Усовершенствованный
26	87 425 ОП МГ 026	Подъезд к д. Гажаяг	5,400	V	Грунтовый
27	87 425 ОП МГ 027	Подъезд к д. Лайково	0,350	V	Усовершенствованный
28	87 425 ОП МГ 028	Подъезд к д. Извайль, в том числе на участках:	2,130		
		км 0 - км 1,106	1,106	IV	Грунтовый
		км 1,106 - км 2,13	1,024	IV	Усовершенствованный

29	87 425 ОП МГ 30	Участок автомобильной дороги на Керки - Том	15,541	V	Грунтовый
		ИТОГО:	102,929		

Перечень автомобильных дорог общего пользования города Ухты местного значения, а также их технические характеристики утверждены постановлением администрации МОГО «Ухта» от 11 сентября 2018 года № 1963 «О внесении изменений в Постановление администрации МОГО «Ухта» от 05.10.2011 № 2116 «Об утверждении перечня автомобильных дорог общего пользования местного значения МОГО «Ухта».

Улично-дорожная сеть г. Ухта представлена магистралями общегородского значения регулируемого движения. Каркасом улично-дорожной сети являются магистрали городского значения, воспринимающие основные транзитные и местные потоки автотранспорта. Районные улицы выполняют функции связи в отдельных планировочных районах и перераспределяют потоки на более мелкую местную сеть. Улицы и дороги определенного класса выполняют отведенную им функцию, поэтому ширина улицы в красных линиях задается в зависимости от её класса и назначения.

Информация о протяженности улично – дорожной сети представлена в таблице 4.

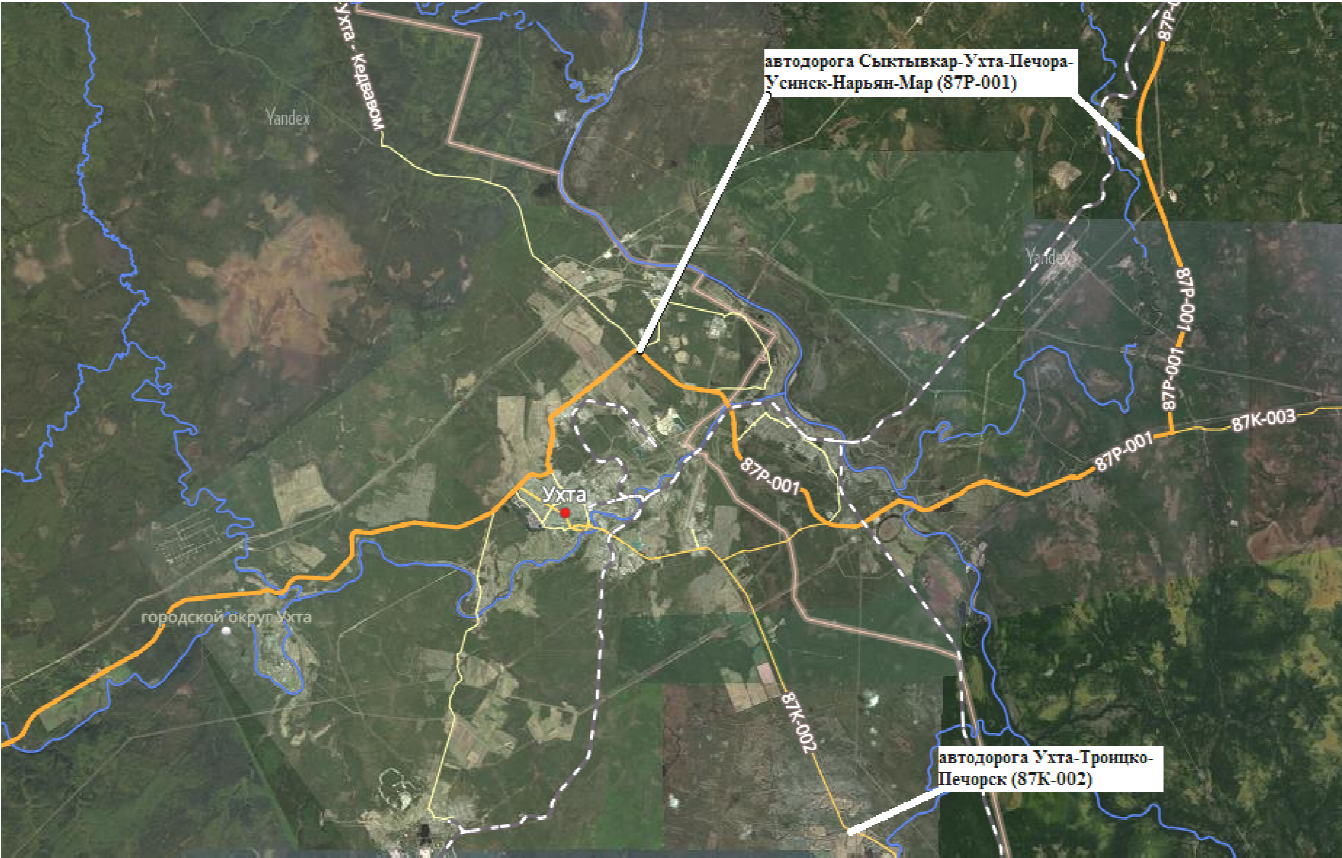
Таблица 4

Общие данные по улично – дорожной сети МОГО «Ухта»

№ п/п	Показатель	Единица измерения	Данные на 01.01.2018
1	Общая протяженность уличной сети	км	120,82

В условиях ограниченного финансирования дорожных работ с каждым годом увеличивается протяженность дорог, требующих реконструкции, капитального ремонта и ремонта. Почти все дороги требуют ямочного и капитального ремонта.

Схемы автодорог рассматриваемых транспортных узлов представлены на рисунке 2.



2. Подготовка и проведение транспортных обследований

В рамках разработки КСОДД городского округа «Ухта» в 2018 г. проведено комплексное обследование УДС. Ключевыми объектами обследования стали параметры, определяющие характер движения по автомобильным дорогам МОГО «Ухта»:

- интенсивность движения и состав транспортных потоков на пересечениях и перегонах УДС транспортных узлов;
- движение пассажирского транспорта;
- светофорные объекты;
- обустройство УДС в части ТСОДД.

Обследования проводились в периоды максимальной загрузки УДС транспортными средствами. В соответствии с ОДМ 218.2.032-2013 обследование проводилось в течение одного часа по будним дням (вторник, среда, четверг).

2.1. Обследование интенсивности движения транспортных средств

Обследование интенсивности движения ТС включало в себя съемку 7 пересечений улиц и автодорог в городе Ухте в течение вышеуказанного времени. Места съемки пересечений были отобраны на основе анализа плотности населения по районам, предварительного анализа мест

концентрации ДТП, а также текущего уровня загрузки дорог транспортными средствами. Карта схема расположения точек съемки интенсивностей представлена на рисунках 3,4,5,6,7.

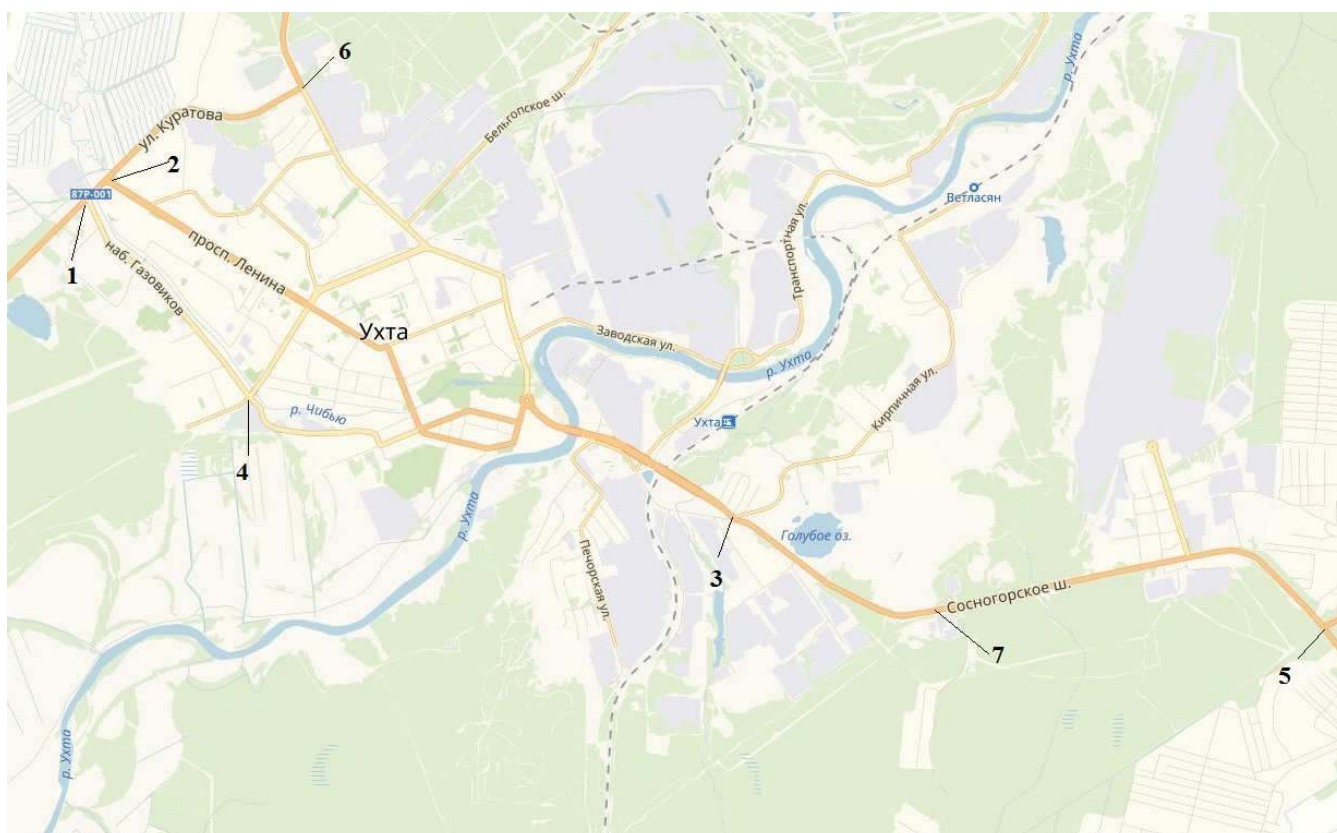


Рис.3. Расположение пунктов обследования в городском округе «Ухта»:

1 – перекресток автодорог «Сыктывкар – Ухта – Печора – Усинск – Нарьян-Мар» – набережной Газовиков; **2** - перекресток автодорог «Сыктывкар – Ухта – Печора – Усинск – Нарьян-Мар» – пр. Ленина; **3** - перекресток автодорог «Ухта – «Дальний» - «Озерный - Ветлосьян»; **4** - перекресток автодорог пр.Космонавтов – набережной Газовиков – пр. А.И. Зерюнова – ул. Береговая; **5** – перекресток автодорог автодороги «Сыктывкар – Ухта – Печора – Усинск – Нарьян-Мар» - «Ухта – «Дальний» - «Ухта – Троицко - Печорск»; **6** – перекресток автодорог «Сыктывкар – Ухта – Печора – Усинск – Нарьян-Мар» - ул. Западная; **7** – автодорога «Ухта – «Дальний».

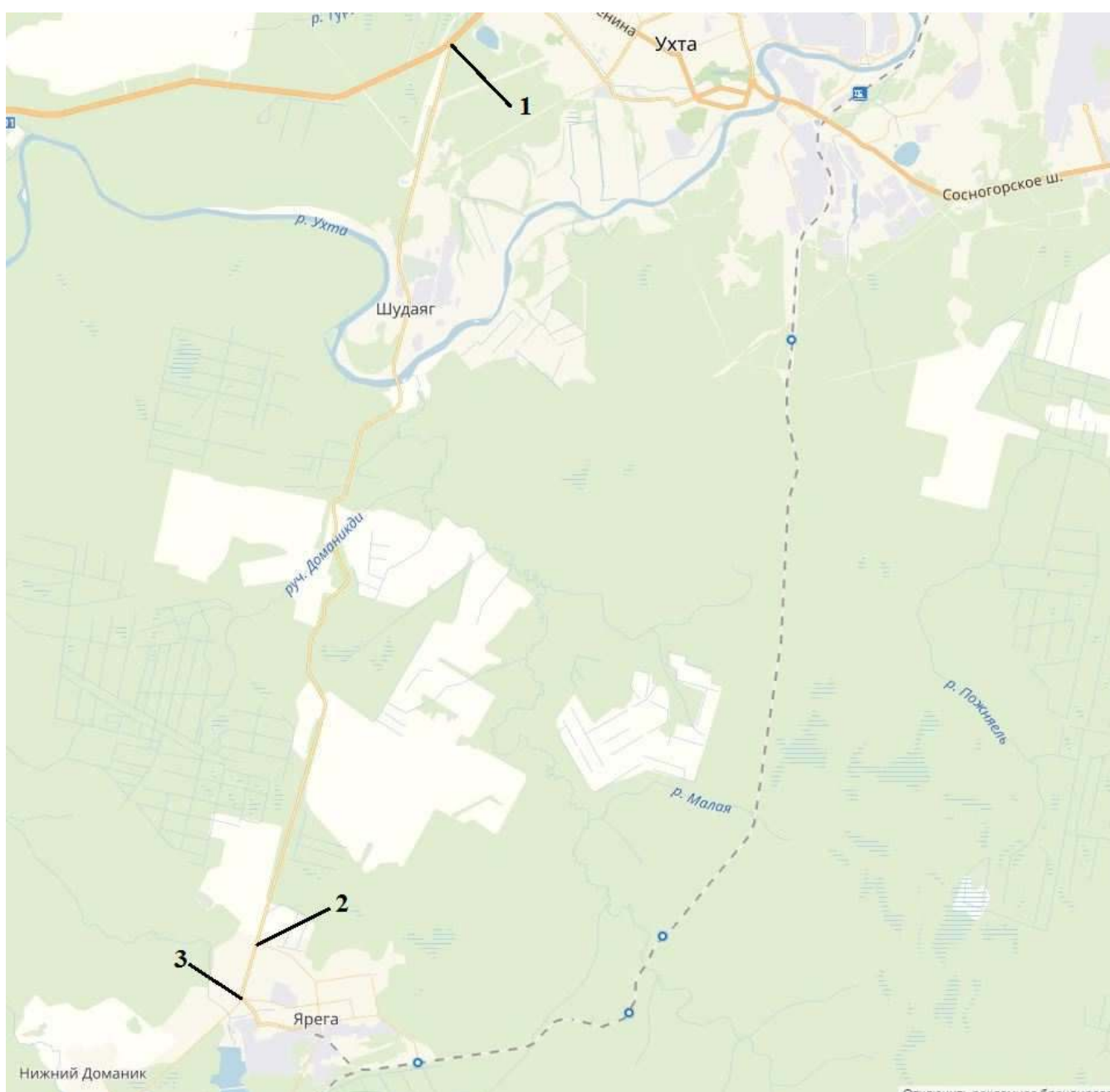


Рис.4. Расположение пунктов обследования в городском округе «Ухта»:

1 – перекресток автодорог «Сыктывкар – Ухта – Печора – Усинск – Нарьян-Мар» – «Ухта – «подъезд к пгт Ярега»; **2** - перекресток автодорог «подъезд к пгт Ярега» – обьездная автодорога; **3** - перекресток автодорог «подъезд к пгт Ярега» - «пст. Первомайский – пст. Нижний Доманик»

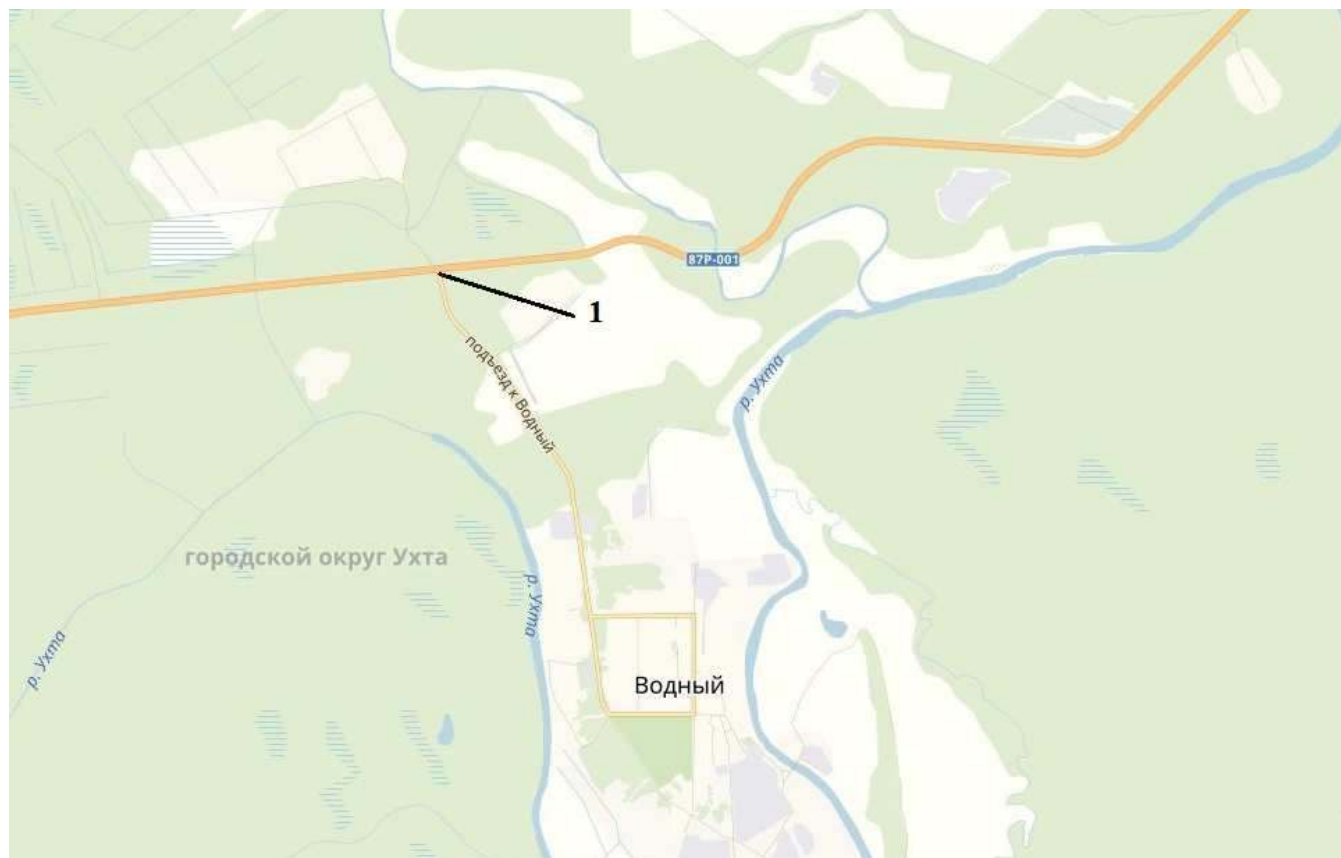


Рис.5. Расположение пунктов обследования в городском округе «Ухта»:

1 – перекресток автодорог «Сыктывкар – Ухта – Печора – Усинск – Нарьян-Мар» – Подъезд к пгт Водный

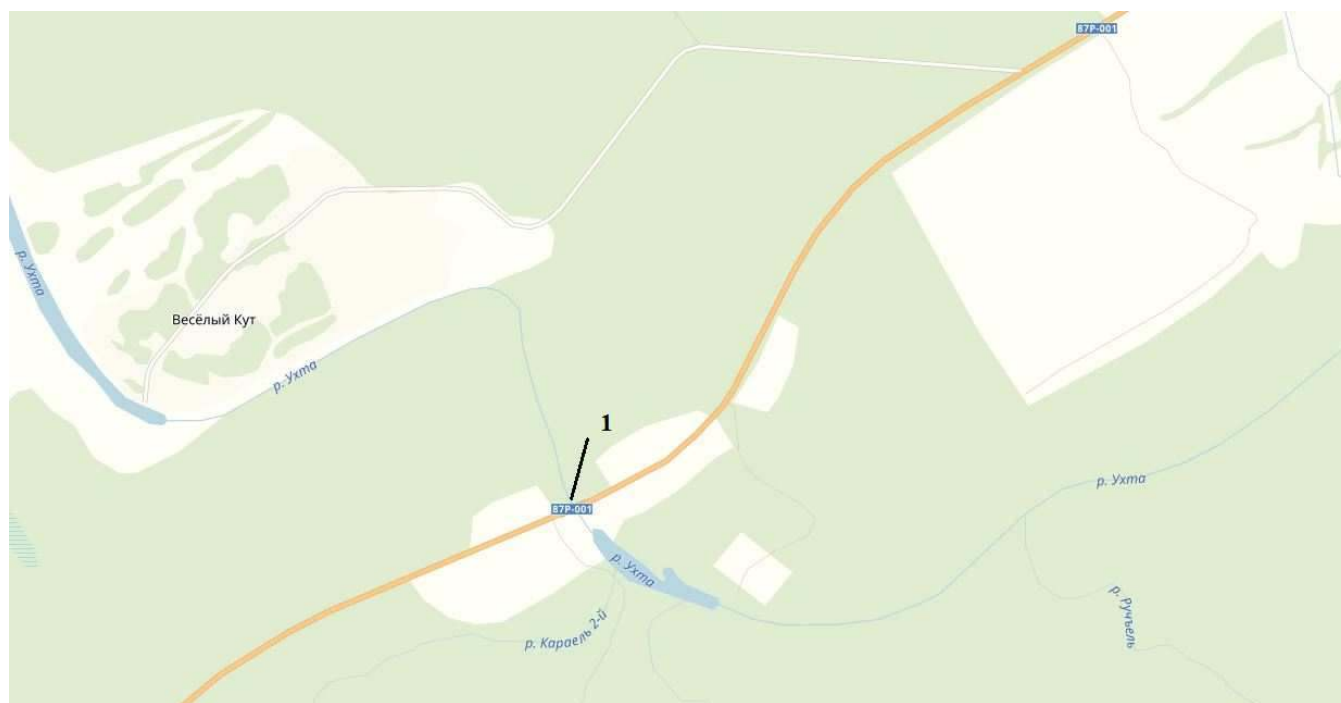


Рис.6. Расположение пунктов обследования в городском округе «Ухта»:

1 – перекресток автодорог «Сыктывкар – Ухта – Печора – Усинск – Нарьян-Мар» – Подъезд к пст Веселый Кут

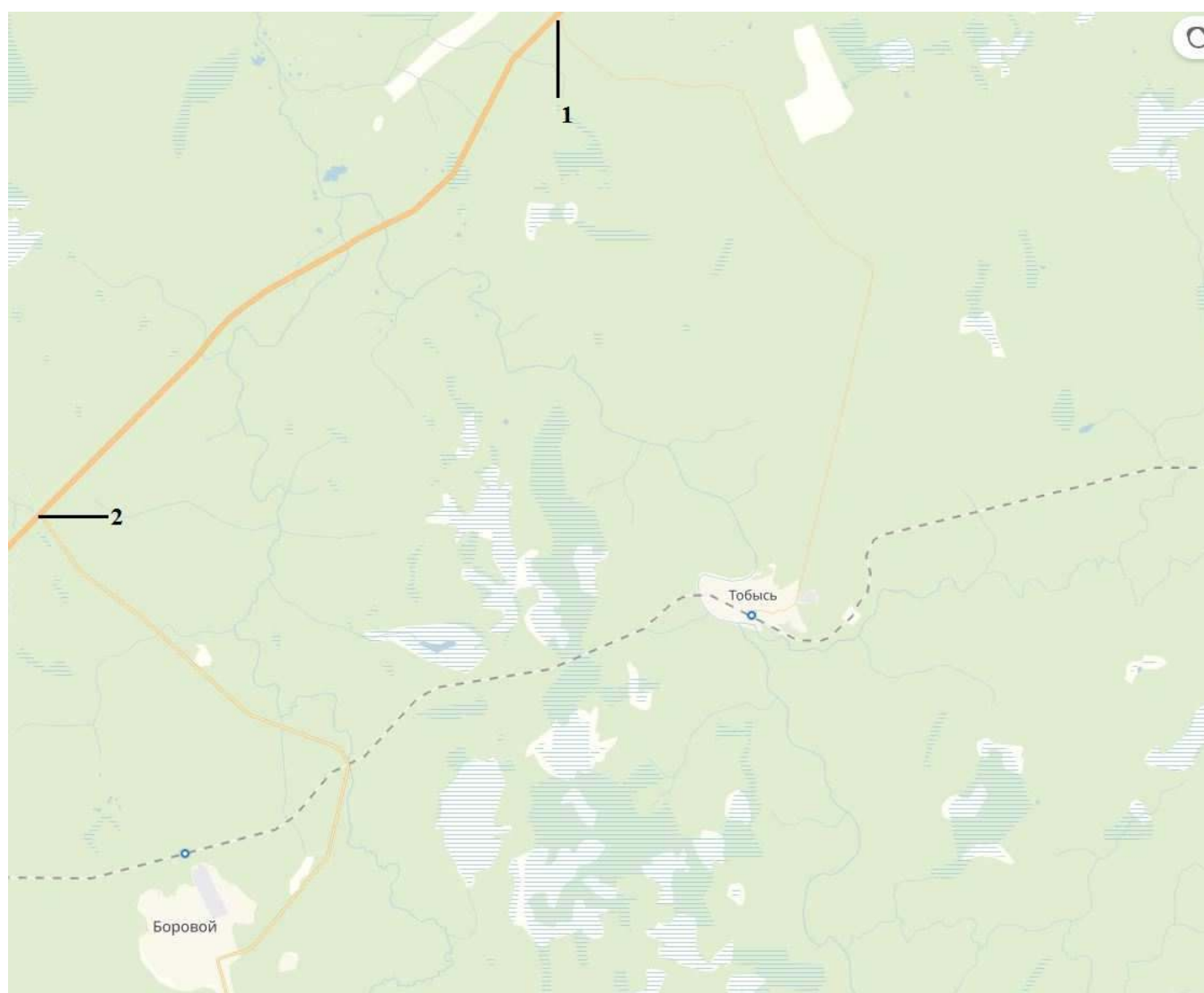


Рис.7. Расположение пунктов обследования в городском округе «Ухта»:

1 – перекресток автодорог «Сыктывкар – Ухта – Печора – Усинск – Нарьян-Мар» – Подъезд к пст Тобысь; 2 - перекресток автодорог «Сыктывкар – Ухта – Печора – Усинск – Нарьян-Мар» – Подъезд к пгт Боровой

Видеофиксация осуществлялась с помощью экшен-камер, установленных на стойках на высоте 4 м. Широкий угол обзора камер позволил произвести подсчет всех направлений движений участников дорожного движения на перекрестке. Поток ТС подсчитывается и разбивается на категории: легковые а/м, грузовые а/м, транспорт общего пользования (автобусы, маршрутные средства). Результаты обработки замеров интенсивностей движения ТС представлены в виде картограмм и ведомостей интенсивности в **Приложении 1**.

2.2. Обследование пассажиропотока

В целях определения целесообразности изменения схемы автобусной маршрутной сети МОГО «Ухта» в 2018 году, в соответствии с муниципальным контрактом МБУ «Центральная диспетчерская служба городского пассажирского транспорта» при содействии руководителей транспортных предприятий города, осуществляющих перевозку пассажиров на городских и пригородных маршрутах МОГО «Ухта», в период с мая по июль 2018г. проведено обследование пассажирского потока на регулярных маршрутах общественного транспорта. Обследование проводилось на 21 маршруте в 86 транспортных средствах. В ходе данного обследования были определены объемы перевозок пассажиров, установлена средняя дальность поездки, коэффициент использования вместимости ТС и пассажирооборот. Также были определены наиболее загруженные в «часы пик» остановочные пункты. Карта-схема расположения наиболее загруженных остановок представлена на рисунках №№8,9,10.

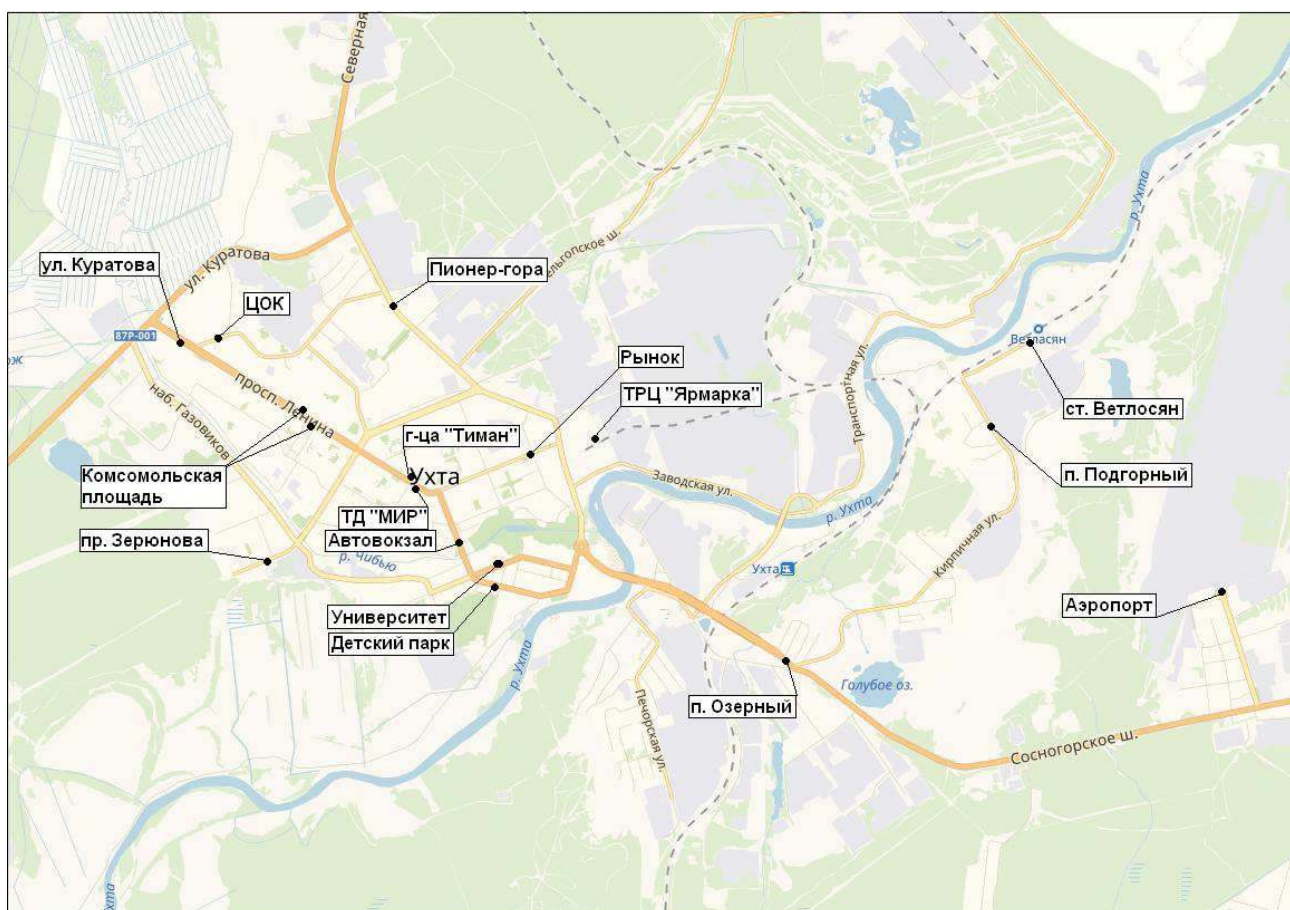


Рис.8. Карта-схема расположения наиболее загруженных остановок г. Ухта

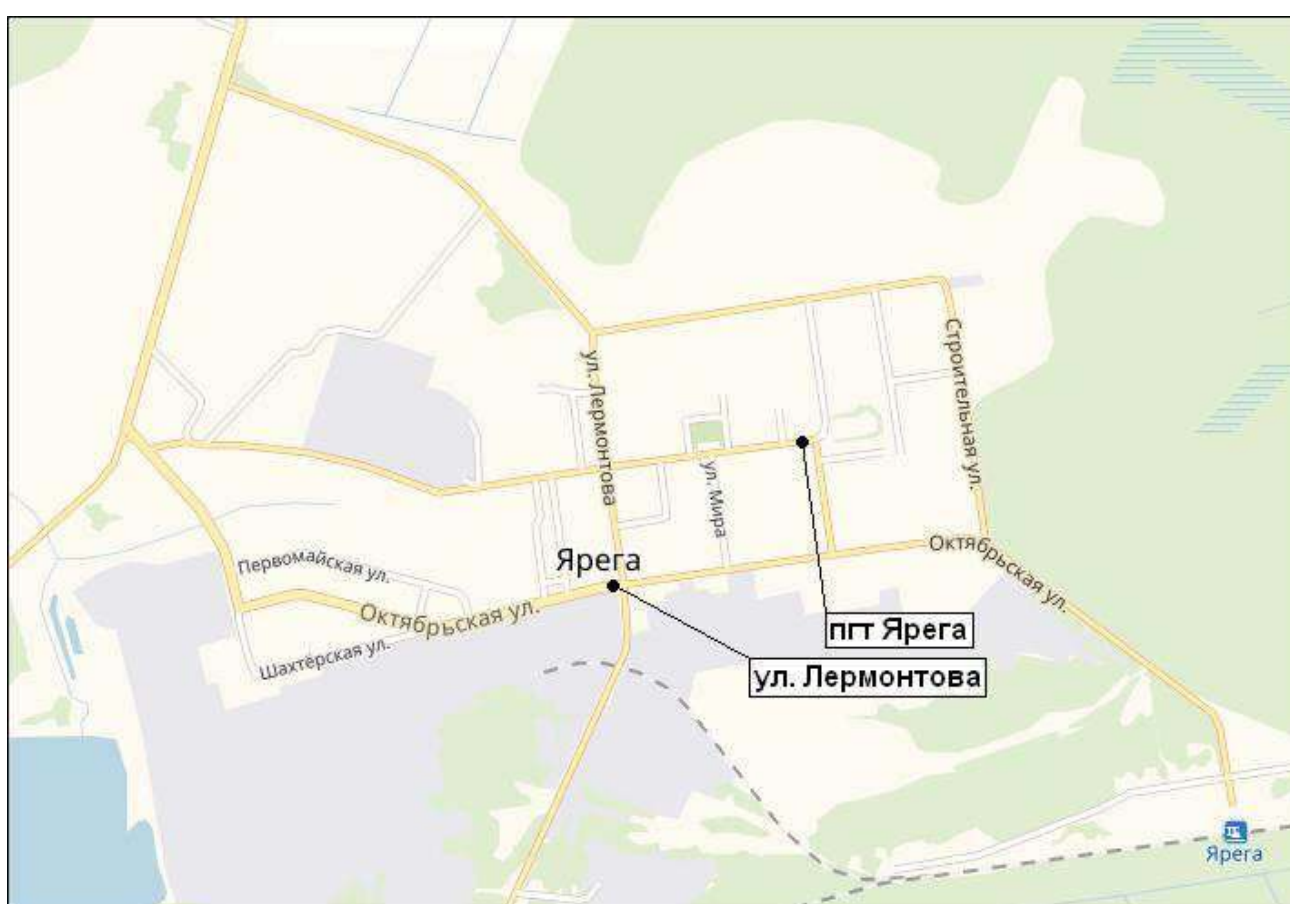


Рис.9 Карта-схема расположения наиболее загруженных остановок пгт Ярега

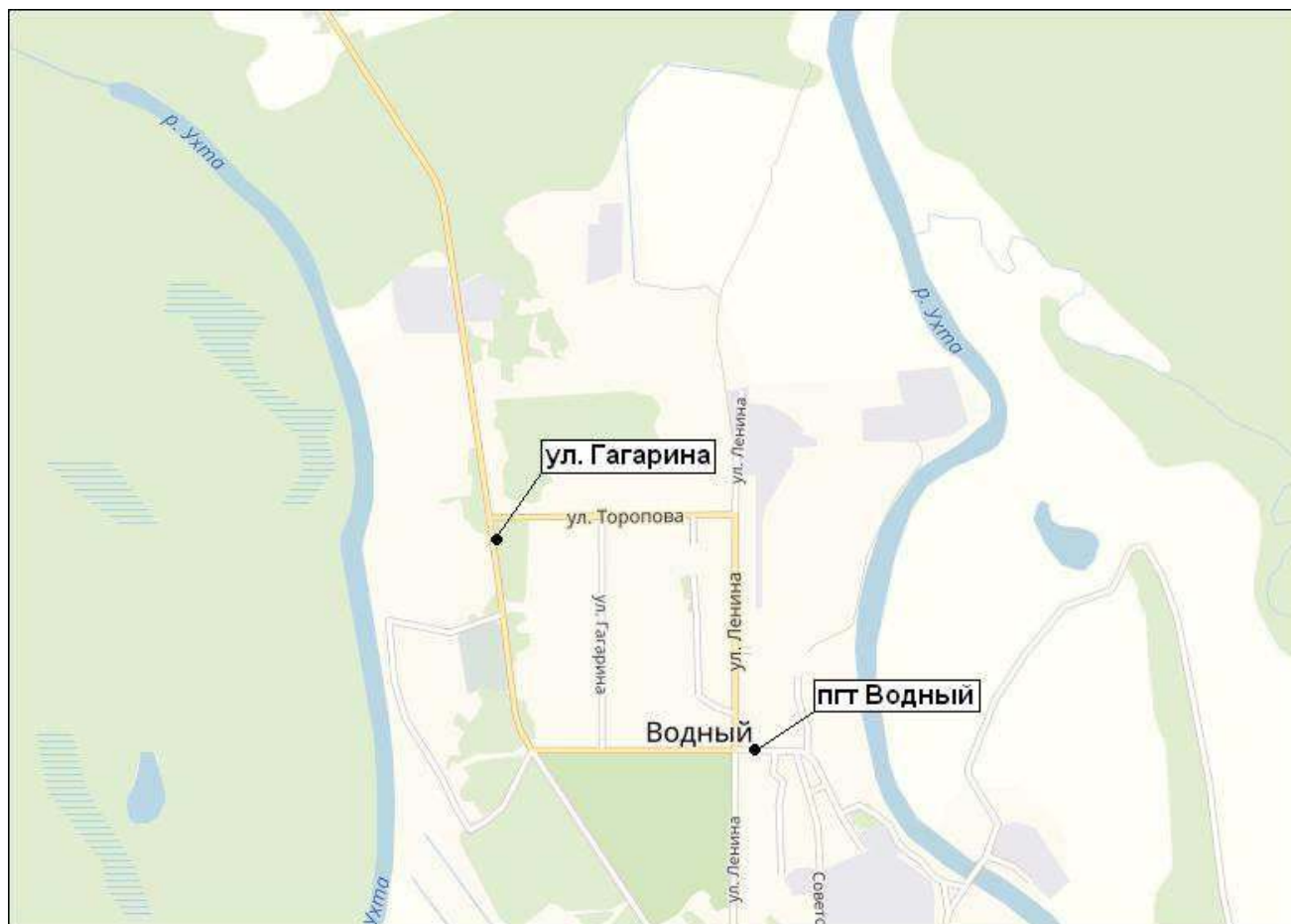


Рис. 10 Карта-схема расположения наиболее загруженных остановок пгт Водный

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

В условиях высоких темпов автомобилизации населения одной из ключевых ошибок, приведшей к существующей ситуации с перегрузкой улично-дорожных сетей, явилась недооценка тесной взаимосвязи складывающихся условий дорожного движения с практикой градостроительного развития территорий, состоянием и уровнем развития улично-дорожных сетей, уровнем развития и качеством услуг общественного транспорта, применением современных методов и средств организации дорожного движения. Пропускная способность существующей улично-дорожной сети (а значит и вероятность бесперебойного движения на ней) при прочих равных условиях может быть существенно повышена за счет проведения эффективной политики в сфере организации дорожного движения. Оптимальная организация дорожного движения позволяет снизить и выбросы от автотранспорта. Несмотря на это основной упор в организации дорожного движения в последние годы был сделан на обеспечении безопасности дорожного движения и борьбу с нарушениями правил дорожного движения, т.е. на задачах, которые отнесены к компетенции полиции. При этом обеспечение бесперебойности и экологической безопасности работы транспорта рассматриваются как отдельные, чисто технические вопросы без их соотнесения с общими задачами управления транспортом. Исходя из этого организация дорожного движения не воспринимается как самостоятельный и значимый вид общественной деятельности, который направлен не только на обеспечение безопасности дорожного движения, но в равной мере и на решение других не менее значимых социально-экономических задач.

Деятельность по организации дорожного движения распределена между различными уровнями власти, ведомствами и организациями, следствием чего является ее низкое качество. Во многих регионах отсутствуют единые центры организации дорожного движения, технические средства и автоматизированные системы управления организацией дорожного движения весьма примитивны и не обеспечивают решения усложняющихся дорожных проблем.

4. Анализ нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере организации дорожного движения

Проблемы в сфере дорожного движения усугубляются отсутствием надлежащей правовой базы, необходимой для обеспечения эффективной организации дорожного движения, для эффективного планирования и управления работой региональных транспортных систем.

Сложившийся приоритет градостроительного и земельного законодательства над транспортным законодательством при осуществлении нормотворческой деятельности и правоприменительной практики еще больше усугубляет транспортные проблемы в области организации дорожного движения.

В настоящее время нет единого основополагающего федерального закона, регулирующего вопросы транспортного развития территорий, организации дорожного движения и оперативного управления им, а также устанавливающего четко очерченную специальную компетенцию федеральных органов исполнительной власти, права и обязанности субъектов Российской Федерации, а также органов местного самоуправления в данной сфере, в том числе в части правового регулирования организации дорожного движения, территориально-транспортного планирования и проектирования, осуществления и финансирования мероприятий по организации дорожного движения. Имеющиеся нормативные правовые акты в области организации и обеспечения безопасности дорожного движения не могут обеспечить надлежащее базовое правовое регулирование этой деятельности с учетом современных проблем.

На законодательном уровне не раскрываются цели и содержание организации дорожного движения как самостоятельного вида деятельности, его соотношение с градостроительной, транспортной и дорожной деятельностью; не установлен порядок разработки и утверждения предпроектной и проектной документации в сфере организации дорожного движения, требования к составу и содержанию такой документации; не определены юридические механизмы, позволяющие эффективно реализовывать принимаемые решения в области организации дорожного движения в их увязке с

механизмами градостроительного и территориально-транспортного планирования; отсутствуют нормы, детализирующие государственный контроль и надзор, а также формы и порядок осуществления экспертной деятельности в области организации дорожного движения и территориально-транспортного планирования; не сформулированы правовые принципы, направленные на регулирование транспортного спроса на пропускную способность дорожных сетей в городах и на прилегающих к ним территориях.

Вопросы организации размещения транспортных средств на улично-дорожной сети и применения различных правовых мер, ограничивающих движение, остановку и стоянку автотранспорта, также не имеют адекватного и рационального регулирования на законодательном уровне. Содержащиеся в многочисленных и разрозненных нормативных правовых актах положения в данной области требуют систематизации и унификации на уровне федерального закона.

Сложившийся приоритет градостроительного и земельного законодательства над транспортным законодательством при осуществлении нормотворческой деятельности и правоприменительной практики еще больше усугубляет транспортные проблемы в области организации дорожного движения.

Одним из негативных факторов в сфере правового регулирования дорожного движения является несоответствие основам конституционного строя и государственно-правового механизма, заложенного в Конституции Российской Федерации, ряда положений постановления Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 г. N 1090 «О Правилах дорожного движения». В нормативном единстве с пунктом 4 статьи 22 Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» Правила дорожного движения Российской Федерации в целях обеспечения безопасности дорожного движения в процессе его организации правомерно устанавливают на всей территории Российской Федерации единый порядок дорожного движения и конкретизируют обязанности участников дорожного движения, что корреспондирует положениям Конвенции о дорожном движении, статья 3 которой прямо предоставляет право государствам-участникам устанавливать в правилах дорожного движения нормы, не предусмотренные в самой Конвенции, в том числе дополнительные обязанности водителей (подпункт «ii» подпункта «а» пункта 1). Вместе с тем, некоторые нормы Правил дорожного движения без соответствующей законодательной основы определяют базовые права и обязанности водителей, пешеходов, пассажиров, в том числе затрагивают права граждан на жизнь, личную неприкосновенность, свободу передвижения, частную собственность, свободное использование своего имущества для предпринимательской и иной не запрещенной законом экономической деятельности, что делает их неконституционными, ввиду несоответствия их статье 55 Конституции РФ, которая допускает возможность ограничения прав граждан и закрепления за участниками дорожного движения соответствующих обязанностей только федеральным законом. В частности, к таким положениям можно отнести отдельные статьи раздела 2 «Общие обязанности водителей», раздела 3 «Применение специальных сигналов», раздела 4 «Обязанности пешеходов», раздела 5 «Обязанности пассажиров». При этом, другие нормативные акты, касающиеся непосредственно дорожного движения, должны основываться на требованиях Правил дорожного движения и не противоречить им. Однако, предметы регулирования подзаконных нормативных правовых актов не должны пересекаться с предметами регулирования федеральных законов, так как именно федеральный закон является основой для построения системы подзаконных нормативных правовых актов, в которых положения федеральных законов находят свою конкретизацию и детализацию.

Все это предопределило необходимость разработки Концепции проекта Федерального закона как стратегической основы законопроектной деятельности федеральных органов государственной власти в области организации дорожного движения и транспортного планирования. Необходимость и актуальность принятия нового Федерального закона «Об организации дорожного движения и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – законопроект) признают как руководители федеральных и региональных органов власти, так и представители транспортных и дорожных организаций, общественности, справедливо отмечая, что с принятием нового закона будут достаточно полно урегулированы проблемы, возникшие в сфере дорожного движения.

Актуальность разработки законопроекта подтверждается результатами опроса субъектов Российской Федерации (75 регионов) о существующих проблемах и предлагаемых мероприятиях в сфере организации дорожного движения, проведенного в ходе разработки предложений по структуре и содержанию Концепции государственной стратегии в сфере организации дорожного движения, выполненной по заказу Минтранса России в 2010 году. Большинство регионов указали на настоятельную необходимость совершенствования нормативной правовой базы, 10% из них указали конкретно на необходимость разработки федерального закона, содержащего положения по организации дорожного движения.

Основная идея данного законопроекта заключается в установлении единых правовых основ деятельности в сфере организации дорожного движения; формулировании основных прав и обязанностей субъектов, обеспечивающих организацию и оперативное управление дорожным движением, а также участников дорожного движения; определении и разграничении специальной компетенции органов исполнительной власти Российской Федерации, субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления в части территориально-транспортного планирования, организации, оперативного управления и регулирования дорожного движения; обеспечении согласованных действий федеральных и региональных органов исполнительной власти, органов местного самоуправления в данной сфере.

Основной целью законопроекта является создание правовых условий для организации эффективного и бесперебойного осуществления процесса дорожного движения на территории Российской Федерации как неотъемлемого условия обеспечения устойчивого функционирования транспортной системы Российской Федерации.

Целями законопроекта также являются: содействие внедрению перспективных технологий и стандартов в транспортное планирование, организацию, оперативное управление и регулирование дорожного движения; развитие современной транспортной инфраструктуры.

В задачи законопроекта входит: создание единой законодательной основы для правового регулирования всех базовых вопросов, связанных с организацией дорожного движения и территориальным транспортным планированием, в том числе вытекающих из международных обязательств

Российской Федерации; формулирование самостоятельного предмета правового регулирования, общих правовых условий функционирования и организации дорожного движения; создание единого понятийного аппарата в данной сфере правового регулирования, увязанного с терминологией, принятой в международных нормах; установление основных прав и обязанностей участников дорожного движения, в том числе норм как ограничивающих права и свободы граждан, так и защищающих права и законные интересы участников дорожного движения; установление ответственности государства перед гражданами и обществом за обеспечение организации безопасного и беспрепятственного дорожного движения; установление полномочий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления в сфере организации дорожного движения и территориально-транспортного планирования.

Кроме того, данным законопроектом предполагается внесение изменений в такие базовые законы в транспортной сфере как Федеральный закон от 10.12.1995 г. N 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» и Федеральный закон от 08.11.2007 г. N 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» в целях создания полноценной и всеохватывающей законодательной базы в сфере дорожного движения, а также исключения дублирования отдельных положений, связанных с организацией дорожного движения.

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

В рамках подготовки разработки КСОДД был выполнен обзор следующих документов территориального планирования, включающих мероприятия, планируемые к реализации на территории МОГО «Ухта».

Генеральный план МОГО «Ухта», утвержденный решением Совета МОГО «Ухта» от 04.09.2013 № 226.
Генеральным планом МОГО «Ухта» предусмотрены следующие мероприятия:

- К ним относятся:
- Автомобильный транспорт
- С целью повышения связности населенных пунктов решениями Генерального плана предложено строительство (4 этап):
- автомобильной дороги местного значения «Подъезд к пст Тобысь» протяженностью 13,7 км, IV категории с дорожной одеждой капитального типа;
 - автомобильной дороги местного значения подъездного характера к п. Кэмдин протяженностью 2,3 км, IV категории с дорожной одеждой капитального типа;
 - автомобильной дороги местного значения «Подъезд к д. Гажаяг» протяженностью 3,7 км, IV категории с дорожной одеждой капитального типа.
- Генеральным планом на 4 этапе предусматривается строительство автомобильных дорог местного значения для подъезда к объектам инженерной инфраструктуры, месторождениям полезных ископаемых, к местам складирования и захоронения отходов, сельскохозяйственным угодьям, вертолетной площадке, объектам отдыха и туризма, V категории суммарной протяженностью 45,8 км, с дорожной одеждой капитального типа - 32,4 км и переходного типа - 13,4 км.
- На выезде из пст. Седью предусматривается строительство АЗС (1 колонка) и СТО (3 поста) для обслуживания личного транспорта жителей населенных пунктов Седью и Изъюр.
- На выезде из пст Кэмдин предусматривается строительство АЗС (1 колонка) и СТО (2 поста) для обслуживания личного транспорта жителей населенных пунктов Кэмдин и Гажаяг.
- Улично-дорожная сеть
- При рассмотрении современного состояния улично-дорожной сети населенных пунктов, входящих в состав МОГО «Ухта», были выявлены недостатки, для устранения которых Генеральным планом МОГО «Ухта» предлагаются нижеприведенные мероприятия.

г.Ухта

С учетом функционального назначения улиц и дорог, интенсивности транспортного движения на отдельных участках, улично-дорожная сеть разделена на следующие категории:

- магистральные улицы общегородского значения;
- магистральные улицы районного значения;
- улицы и дороги местного значения
- проезды.

Помимо создания новых элементов улично-дорожной сети, Генеральным планом МОГО «Ухта» предлагается реконструкция существующих улиц и дорог. Проектная ширина проезжей части магистральных улиц общегородского значения составляет - 7-28 м, магистральных улиц районного значения - 7-14 м, улиц и дорог местного значения - 6-7 м, а проездов - 6 м. Для движения пешеходов в состав улиц включены тротуары с шириной пешеходной части равной 1,5 - 3,0 м, варьирующейся в зависимости от категории улицы. Дорожные одежды улиц и дорог предусмотрены капитального типа с асфальтобетонным покрытием. Основные показатели проектируемой улично-дорожной сети представлены ниже.

Основные показатели проектируемой улично-дорожной сети г. Ухта

Показатели	Ед. изм.	Кол-во				
		всего, на конец расчетного срока	реализация мероприятий по этапам инвестиционного освоения, км			
			1 этап	2 этап	3 этап	4 этап
1	2	3	4	5	6	7
Протяженность улично-дорожной сети / площадь покрытия, всего, в том числе:	км / м2	209,0 (110,8) / 1 945 360	64,9	29,6	30,2	84,3
- магистральные улицы общегородского значения	км / м2	59,2 (40,2) / 866 760	35,8	10,4	9,7	3,3
- магистральные улицы районного значения	км / м2	39,2 (29,1) / 370 640	11,9	7,5	8,4	11,4
- улицы и дороги местного	км / м2	46,1 (17,8) / 318 060	13,5	7,9	8,1	16,6

Показатели	Ед. изм.	Кол-во				
		всего, на конец расчетного срока	реализация мероприятий по этапам инвестиционного освоения, км			
			1 этап	2 этап	3 этап	4 этап
1	2	3	4	5	6	7
значения						
- проезды	км / м2	64,5 (23,7) / 389 900	3,7	3,8	4,0	53,0

Примечание. 1. В скобках отмечена протяженность улиц и дорог, для которых намечена реконструкция, остальные улицы подлежат строительству.

В соответствии с проектируемым развитием улично-дорожной сети в местах перехода через водные препятствия предусмотрено реконструкция 10 существующих (1 этап - 5 ед., 2 этап - 5 ед.) автодорожных мостов в г. Ухта, строительство 7 новых железнодорожных переездов (2 этап - 3 ед., 3 этап - 4 ед.), а так же строительство 2 пешеходных мостов через р. Ухта (4 этап). Все не затронутые строительством и реконструкцией автодорожные мосты, а так же пешеходные мосты сохраняются.

Согласно проектируемой планировочной структуре населенных пунктов предлагается развитие сети общественного транспорта. Маршруты организуются по магистральным улицам и дорогам, а так же по внешним автомобильным дорогам. В соответствии с планируемым развитием улично-дорожной сети и сети общественного транспорта предлагается строительство 68 остановочных павильонов общественного транспорта (1 этап - 20 ед., 2 этап - 12 ед., 3 этап - 12 ед., 4 этап - 24 ед.).

пгт. Боровой, Водный, Шудаяг, Ярега

С учетом функционального назначения улиц и дорог, интенсивности транспортного движения на отдельных участках, улично-дорожная сеть разделена на следующие категории:

- магистральные дороги регулируемого движения;
- магистральные улицы общегородского значения;
- магистральные улицы районного значения;
- улицы и дороги местного значения
- проезды.

Помимо создания новых элементов улично-дорожной сети, Генеральным планом МОГО «Ухта» предлагается реконструкция существующих улиц и дорог. Проектная ширина проезжей части магистральных дорог регулируемого движения составляет - 7 м, магистральных улиц общегородского значения - 7 м, магистральных улиц районного значения - 7 м, улиц и дорог местного значения - 6 м, а проездов - 4-7 м. Для движения пешеходов в состав улиц включены тротуары с шириной пешеходной части равной 1,0 - 1,5 м, варьирующейся в зависимости от категории улицы. Дорожные одежды улиц и дорог предусмотрены капитального типа с асфальтобетонным покрытием. Основные показатели проектируемой улично-дорожной сети представлены ниже.

Основные показатели проектируемой улично-дорожной сети
пгт. Боровой, Водный, Шудаяг, Ярега

Показатели	Ед. изм.	Кол-во				
		всего, на конец расчетного срока	реализация мероприятий по этапам инвестиционного освоения, км			
			1 этап	2 этап	3 этап	4 этап
1	2	3	4	5	6	7
пгт Боровой						
Протяженность улично-дорожной сети / площадь покрытия, всего, в том числе:	км / м2	20 (1,4) / 122 890	1,6	1,9	6,0	10,5
- магистральные улицы общегородского значения	км / м2	1,6 (0,4) / 11 680	1,6	-	-	-
- магистральные улицы районного значения	км / м2	1,9 (0,1) / 12 610	-	1,9	-	-
- улицы и дороги местного значения	км / м2	6,0 (0,5) / 36 170	-	-	6,0	-
- проезды	км / м2	10,5 (0,4) / 62 430	-	-	-	10,5
пгт Водный						
Протяженность улично-дорожной сети / площадь покрытия, всего, в том числе:	км / м2	15,4 (3,8) / 94 230	2,0	4,3	3,0	6,1
- магистральные улицы районного значения	км / м2	2,0 (2,0) / 14 190	2,0	-	-	-
- улицы и дороги местного значения	км / м2	4,3 (1,4) / 25 800	-	4,3	-	-
- проезды	км / м2	9,1 (0,4) / 54 240	-	-	3,0	6,1
Пгт Шудаяг						
Протяженность улично-	км / м2	19,9 (8,6) / 120 700	3,0	3,2	6,0	7,7

Показатели	Ед. изм.	Кол-во				
		всего, на конец расчетного срока	реализация мероприятий по этапам инвестиционного освоения, км			
			1 этап	2 этап	3 этап	4 этап
1	2	3	4	5	6	7
дорожной сети / площадь покрытия, всего, в том числе:						
- магистральные дороги регулируемого движения	км / м2	3,0 (3,0) / 20 900	3,0	-	-	-
- магистральные улицы районного значения	км / м2	3,2 (1,1) / 22 460	-	3,2	-	-
- улицы и дороги местного значения	км / м2	6,0 (0,9) / 36 110	-	-	6,0	-
- проезды	км / м2	7,7 (3,6) / 41 230	-	-	-	7,7
пгт Ярега						
Протяженность улично- дорожной сети / площадь покрытия, всего, в том числе:	км / м2	18,8 (3,8) / 119 350	5,1	11,7	2,0	-
- магистральные улицы районного значения	км / м2	5,9 (2,1) / 41 500	5,1	0,8	-	-
- улицы и дороги местного значения	км / м2	7,4 (1,0) / 44 700	-	7,4	-	-
- проезды	км / м2	5,5 (0,7) / 33 150	-	3,5	2,0	-

Примечание. 1. В скобках отмечена протяженность улиц и дорог, для которых намечена реконструкция, остальные улицы подлежат строительству.

Проектом генерального плана в пгт. Ярега на 3 этапе предусматривается реконструкция существующего железнодорожного переезда.

пст. Веселый Кут, Гэрдъель, Изьюр, Кэмдин, Нижний Доманик,
Первомайский, Седью, Тобысь

С учетом функционального назначения улиц и дорог, интенсивности транспортного движения на отдельных участках, улично-дорожная сеть разделена на следующие категории:

- главные улицы;
- улицы в жилой застройке основные;
- улицы в жилой застройке второстепенные;
- проезды.

Помимо создания новых элементов улично-дорожной сети, Генеральным планом МОГО «Ухта» предлагается реконструкция существующих улиц и дорог. Проектная ширина проезжей части главных улиц составляет - 7 м, улиц в жилой застройке основных - 6 м, улиц в жилой застройке второстепенных - 6 м, а проездов - 4-6 м. Для движения пешеходов в состав улиц включены тротуары с шириной пешеходной части равной 1,0 - 1,5 м, варьирующейся в зависимости от категории улицы. Дорожные одежды улиц и дорог предусмотрены капитального типа с асфальтобетонным покрытием. Основные показатели проектируемой улично-дорожной сети представлены ниже.

Основные показатели проектируемой улично-дорожной сети пст. Веселый Кут,
Гэрдъель, Изьюр, Кэмдин, Нижний Доманик, Первомайский, Седью, Тобысь

Показатели	Ед. изм.	Кол-во				
		всего, на конец расчетного срока	реализация мероприятий по этапам инвестиционного освоения, км			
			1 этап	2 этап	3 этап	4 этап
1	2	3	4	5	6	7
пст Веселый Кут						
Протяженность улично- дорожной сети / площадь покрытия, всего, в том числе:	км / м2	4,8 (0,6) / 28 790	0,6	1,0	1,9	0,9
- улицы в жилой застройке основные	км / м2	0,6 (0,6) / 3 590	0,6	-	-	-
- улицы в жилой застройке второстепенные	км / м2	2,9 / 17 700	-	1,0	1,9	-
- проезды	км / м2	1,3 / 7 500	-	-	-	1,3

Показатели	Ед. изм.	Кол-во				
		всего, на конец расчетного срока	реализация мероприятий по этапам инвестиционного освоения, км			
			1 этап	2 этап	3 этап	4 этап
1	2	3	4	5	6	7
пст Гэрдзель						
Протяженность улично- дорожной сети / площадь покрытия, всего, в том числе:	км / м2	1,3 / 8 160	0,3	0,5	0,5	-
- улицы в жилой застройке основные	км / м2	0,3 / 1 650	0,3	-	-	-
- улицы в жилой застройке второстепенные	км / м2	0,5 / 3 270	-	0,5	-	-
- проезды	км / м2	0,5 / 3 240	-	-	0,5	-
пст Изьюр						
Протяженность улично- дорожной сети / площадь покрытия, всего, в том числе:	км / м2	2,0 / 12 590	0,7	1,3	-	-
- улицы в жилой застройке основные	км / м2	0,7 / 4 550	0,7	-	-	-
- улицы в жилой застройке второстепенные	км / м2	1,3 / 8 040	-	0,5	-	-
1	2	3	4	5	6	7
пст Кэмдин						
Протяженность улично- дорожной сети / площадь покрытия, всего, в том числе:	км / м2	5,4 (1,6) / 32 350	1,6	0,5	0,9	2,4
- главные улицы	км / м2	1,6 (1,4) / 11 060	1,6	-	-	-
- улицы в жилой застройке основные	км / м2	0,5 (0,1) / 3 000	-	0,5	-	-
- улицы в жилой застройке второстепенные	км / м2	0,9 (0,1) / 5 390	-	-	0,9	-
- проезды	км / м2	2,4 / 12 900	-	-	-	2,4
пст Нижний Доманик						
Протяженность улично- дорожной сети / площадь покрытия, всего, в том числе:	км / м2	9,0 (3,4) / 53 440	1,1	7,9	-	-
- проезды	км / м2	9,0 (3,4) / 53 440	1,1	7,9	-	-
пст Первомайский						
Протяженность улично- дорожной сети / площадь покрытия, всего, в том числе:	км / м2	5,0 / 30 020	0,6	1,4	3,0	-
- улицы в жилой застройке основные	км / м2	0,6 / 3 480	0,6	-	-	-
- проезды	км / м2	4,4 / 26 540	-	1,4	3,0	-
пст Седью						
Протяженность улично- дорожной сети / площадь покрытия, всего, в том числе:	км / м2	5,6 / 33 280	0,4	1,2	0,5	3,5
- главные улицы	км / м2	0,4 / 2 700	0,4	-	-	-
- улицы в жилой застройке основные	км / м2	1,2 / 7 330	-	1,2	-	-

Показатели	Ед. изм.	Кол-во				
		всего, на конец расчетного срока	реализация мероприятий по этапам инвестиционного освоения, км			
			1 этап	2 этап	3 этап	4 этап
1	2	3	4	5	6	7
- улицы в жилой застройке второстепенные	км / м2	2,5 / 14 710	-	-	0,5	2,0
- проезды	км / м2	1,5 / 8 540	-	-	-	1,5
1	2	3	4	5	6	7
пст. Тобысь						
Протяженность улично-дорожной сети / площадь покрытия, всего, в том числе:	км / м2	8,8 / 51 760	1,1	2,6	2,1	3,0
- улицы в жилой застройке основные	км / м2	1,1 / 6 810	1,1	-	-	-
- улицы в жилой застройке второстепенные	км / м2	2,6 / 15 530	-	2,6	-	-
- проезды	км / м2	5,1 / 29 420	-	-	2,1	3,0

Примечание. 1. В скобках отмечена протяженность улиц и дорог, для которых намечена реконструкция, остальные улицы подлежат строительству.

Генеральным планом МОГО «Ухта» в пст Тобысь на 2 этапе предусматривается строительство железнодорожного переезда. В соответствии с проектируемым развитием улично-дорожной сети в местах перехода через водные препятствия предусмотрено строительство автодорожных мостов:
одного моста через р. Ухта в пст Веселый Кут (3 этап);
одного моста через р. Ниж. Сывьёль в пст Тобысь (3 этап).

с. Кедвавом

С учетом функционального назначения улиц и дорог, интенсивности транспортного движения на отдельных участках, улично-дорожная сеть разделена на следующие категории:
главные улицы;
улицы в жилой застройке основные;
улицы в жилой застройке второстепенные;
проезды.

Помимо создания новых элементов улично-дорожной сети, Генеральным планом МОГО «Ухта» предлагается реконструкция существующих улиц и дорог. Проектная ширина проезжей части главных улиц составляет - 7 м, улиц в жилой застройке основных - 6 м, улиц в жилой застройке второстепенных - 6 м, а проездов - 6-7 м. Для движения пешеходов в состав улиц включены тротуары с шириной пешеходной части равной 1,0 - 1,5 м, варьирующейся в зависимости от категории улицы. Дорожные одежды улиц и дорог предусмотрены капитального типа с асфальтобетонным покрытием. Основные показатели проектируемой улично-дорожной сети представлены ниже.

Основные показатели проектируемой улично-дорожной сети с. Кедвавом

Показатели	Ед. изм.	Кол-во				
		всего, на конец расчетного срока	реализация мероприятий по этапам инвестиционного освоения, км			
			1 этап	2 этап	3 этап	4 этап
1	2	3	4	5	6	7
с. Кедвавом						
Протяженность улично-дорожной сети / площадь покрытия, всего, в том числе:	км / м2	7,1 / 43 860	1,1	1,8	2,9	1,3
- главные улицы	км / м2	1,1 / 7 870	1,1	-	-	-
- улицы в жилой застройке основные	км / м2	1,8 / 10 830	-	1,8	-	-
- улицы в жилой застройке второстепенные	км / м2	2,9 / 17 220	-	-	2,9	-
- проезды	км / м2	1,3 / 7 940	-	-	-	1,3

Примечание. 1. В скобках отмечена протяженность улиц и дорог, для которых намечена реконструкция, остальные улицы подлежат строительству.

д. Гажаяг, Изваиль, Лайково, Поромес

С учетом функционального назначения улиц и дорог, интенсивности транспортного движения на отдельных участках, улично-дорожная сеть разделена на следующие категории:

- улицы в жилой застройке основные;
- улицы в жилой застройке второстепенные;
- проезды.

Помимо создания новых элементов улично-дорожной сети, Генеральным планом МОГО «Ухта» предлагается реконструкция существующих улиц и дорог. Проектная ширина проезжей части улиц в жилой застройке основных составляет - 6 м, улиц в жилой застройке второстепенных - 6 м, а проездов - 4-6 м. Для движения пешеходов в состав улиц включены тротуары с шириной пешеходной части равной 1,0 - 1,5 м, варьирующейся в зависимости от категории улицы. Дорожные одежды улиц и дорог предусмотрены капитального типа с асфальтобетонным покрытием. Основные показатели проектируемой улично-дорожной сети представлены ниже.

Основные показатели проектируемой улично-дорожной сети д. Гажаяг, Изваиль, Лайково, Поромес

Показатели	Ед. изм.	Кол-во				
		всего, на конец расчетного срока	реализация мероприятий по этапам инвестиционного освоения, км			
			1 этап	2 этап	3 этап	4 этап
1	2	3	4	5	6	7
д.Гажаяг						
Протяженность улично-дорожной сети / площадь	км / м2	2,4 / 13 700	0,5	1,0	0,9	-
покрытия, всего, в том числе:						
- улицы в жилой застройке основные	км / м2	1,5 / 9 310	0,5	1,0	-	-
- проезды	км / м2	0,9 / 4 390	-	-	0,9	-
д.Изваиль						
Протяженность улично-дорожной сети / площадь покрытия, всего, в том числе:	км / м2	2,0 / 11870	0,5	0,8	0,7	-
- улицы в жилой застройке основные	км / м2	1,1 / 6 570	0,5	0,6	-	-
- улицы в жилой застройке второстепенные	км / м2	0,2 / 1 280	-	0,2	-	-
- проезды	км / м2	0,7 / 4 020	-	-	0,7	-
д.Лайково						
Протяженность улично-дорожной сети / площадь покрытия, всего, в том числе:	км / м2	4,0 (0,3) / 24 290	0,6	1,0	2,4	-
- улицы в жилой застройке основные	км / м2	0,6 (0,3) / 3 880	0,6	-	-	-
- улицы в жилой застройке второстепенные	км / м2	3,2 / 19 160	-	1,0	2,2	-
- проезды	км / м2	0,2 / 1 250	-	-	0,2	-
д.Поромес						
Протяженность улично-дорожной сети / площадь покрытия, всего, в том числе:	км / м2	3,9 / 22 960	0,8	2,4	0,7	-
- улицы в жилой застройке основные	км / м2	0,8 / 4 740	0,8	-	-	-
- улицы в жилой застройке второстепенные	км / м2	2,4 / 14 160	-	2,4	-	-
- проезды	км / м2	0,7 / 4 060	-	-	0,7	-

Примечание. 1. В скобках отмечена протяженность улиц и дорог, для которых намечена реконструкция, остальные улицы подлежат строительству.

Основные мероприятия по развития УДС города будут учтены в построении транспортной макромодели.

Кроме того, предусматривается содержание и текущий ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений; паспортизация и кадастровый учет автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них; межевание земельных участков под дороги согласно установленным нормативам; оформление бесхозных автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в муниципальную собственность.

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

Перечень основных дорог и улиц рассматриваемого городского округа «Ухта» представлен в таблице 5:

Таблица 5. Основные дороги и улицы МОГО «Ухта»

Наименование	Категория	Протяженность, км	Число полос	Покрытие
Пр.Ленина	Магистральная улица общегородского значения	2,508	2-4	а/бетон
Пр.Космонавтов	Магистральная улица общегородского значения	1,925	2-4	а/бетон
Ул. Сенюкова	Магистральная улица общегородского значения	1,652	2-3	а/бетон
Шудаяг-Заболотный	Магистральная улица общегородского значения	0,460	2	а/бетон
Набережная Газовиков	Магистральная улица районного значения	2,100	2	а/бетон
«Озерный - Ветлосян»	Магистральная улица районного значения	3,990	2	а/бетон
«Ухта – «Дальний»	II, IV	7,800	4	а/бетон
Объездная автодорога	IV	1,950	2	а/бетон
Пст. Первомайский – пст. Нижний Доманик	IV	6,900	2	а/бетон
Подъезд к пгт Водный	IV	4,500	2	а/бетон
Подъезд к пст Веселый Кут	IV	4,024	2	а/бетон
Подъезд к пст Тобысь	IV	13,500	2	грунтовое
Подъезд к пгт Боровой	IV	10,173	2	а/бетон

Основные показатели улично-дорожной сети: ширина в красных линиях, расстояние между магистральными улицами, плотность магистральной и местной улично-дорожной сети, характер пешеходных связей в населенных пунктах связаны с типом застройки. Параметры автомобильных дорог общего пользования определены категориями дорог при строительстве, а также особенностями эксплуатации.

К основным дорогам, находящимся в собственности городского округа, обеспечивающим связи между районами и с внешней дорожной сетью, относятся следующие улицы:

- Пр.Ленина
- Пр.Космонавтов
- Ул. Сенюкова
- Шудаяг-Заболотный
- Набережная Газовиков
- «Озерный - Ветлосян»
- «Ухта – «Дальний»
- Объездная автодорога
- Пст. Первомайский – пст. Нижний Доманик
- Подъезд к пгт Водный
- Подъезд к пст Веселый Кут
- Подъезд к пст Тобысь
- Подъезд к пгт Боровой

Проспект Ленина является по принятой классификации магистральной улицей общегородского значения городского округа. Обеспечивает связь города с республиканской дорогой «Сыктывкар – Ухта – Печора – Усинск – Нарьян-Мар».

Улица имеет протяженность 2,508 км. Началом является примыкания к а/д «Сыктывкар – Ухта – Печора – Усинск – Нарьян-Мар», концом – ул. Октябрьская.

На всем протяжении улица имеет асфальтобетонное покрытие.

Имеется 12 пересечений с улицами, в т.ч. примыкания ул. Интернациональная, пр. Дружбы, пр. Строителей, ул. 40 лет Коми и т.д.

Пешеходное движение улицы организовано по тротуарам с двух сторон от проезжей части и отделенным от нее полосами газонов. Средняя ширина тротуаров ориентировочно 6,50 м.

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на проспекте не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

На всем протяжении имеется искусственное освещение.

На улице имеется 5 светофорных объектов – в районе д. 75, 26, 20/11, 4, 1.

По пр. Ленина проходят автобусные маршруты №№1,2,5,7,12,19,112 и т.д., имеется одиннадцать остановок, на всех имеются заездные карманы и посадочные площадки.

Проспект Космонавтов является по принятой классификации магистральной улицей общегородского значения городского округа. Обеспечивает связь города с другими улицами города.

Дорога имеет протяженность 1,925 км. Начало соответствует примыканию к дороге пр. Зерюнова, ул. Береговая и набережная Газовиков, конец дороги – пересечение с ул. Сеньюкова.

На всем протяжении дорога имеет асфальтобетонное покрытие.

Имеется 10 пересечений с улицами, в т.ч. примыкания ул. Дзержинская, пр. Строителей, ул. Советская, пр. Ленина, ул. Юбилейная и т.д.

Пешеходное движение улицы организовано по тротуарам с двух сторон от проезжей части и отделенным от нее полосами газонов. Средняя ширина тротуаров ориентировочно от 2,00 -6,00 м.

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

Искусственное освещение имеется на всем протяжении проспекта.

На улице имеется 5 светофорных объектов.

По пр. Космонавтов проходят автобусные маршруты №№11, 9, имеется одиннадцать остановок, на всех имеются заездные карманы и посадочные площадки.

Улица Сеньюкова является по принятой классификации магистральной улицей общегородского значения городского округа. Обеспечивает связь города с другими улицами города.

Дорога имеет протяженность 1,652 км. Начало соответствует примыканию к дороге ул. Севастопольская, конец дороги – пересечение с ул. Интернациональная.

На всем протяжении дорога имеет асфальтобетонное покрытие.

Имеется 6 пересечений с улицами, в т.ч. примыкания с пр. Космонавтов, Бельгопское шоссе, заезды к многоквартирным домам и т.д.

Пешеходное движение улицы организовано по тротуарам с двух сторон от проезжей части и отделенным от нее полосами газонов. Средняя ширина тротуаров ориентировочно от 2,00 -3,70 м.

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

Искусственное освещение имеется на всем протяжении проспекта.

На улице имеется 4 светофорных объекта.

По ул. Сеньюкова проходят автобусные маршруты №№11, 12, 19 имеется шесть остановок, на всех имеются заездные карманы и посадочные площадки.

Автодорога Шудаяг - Заболотный является по принятой классификации дорогой IV категории. Обеспечивает связь города с республиканской дорогой «Сыктывкар – Ухта – Печора – Усинск – Нарьян-Мар».

Дорога имеет протяженность 0,460 км.

На всем протяжении дорога имеет асфальтобетонное покрытие.

Имеется 2 пересечения с улицами, в т.ч. примыкания к пр. Ленина, набережной Газовиков.

Тротуары отсутствуют, движение пешеходов осуществляется по обочинам. Ширина обочин 1,0 – 1,5 м.

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

Искусственное освещение отсутствует на всем протяжении проспекта.

Светофорное регулирование отсутствует

По данной дороге проходит междугородний автобусный маршрут «Ухта - Сыктывкар».

Автодорога по набережной Газовиков является по принятой классификации магистральной улицей районного значения городского округа. Обеспечивает связь города с республиканской дорогой «Сыктывкар – Ухта – Печора – Усинск – Нарьян-Мар».

Дорога имеет протяженность 2,100 км.

На всем протяжении дорога имеет асфальтобетонное покрытие.

Имеется 5 пересечений с улицами, в т.ч. примыкания к набережной Нефтяников, ул. Алексеева, ул. Сидорова, ул. Тиманская, пр. Зерюнова.

Пешеходное движение улицы организовано по тротуару с одной стороны от проезжей части и отделенным от нее полосами газонов. Средняя ширина тротуара ориентировочно 2,0 м.

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

Искусственное освещение имеется частично на протяжении 500 метров.

Светофорное регулирование имеется в конце и начале автодороги.

Автобусное движение отсутствует, автобусные остановки имеются в количестве 2 штук.

Автодорога «Озерный - Ветлосян» является по принятой классификации дорогой IV категории. Обеспечивает связь города с микрорайонами города Ухты.

Дорога имеет протяженность 3,990 км.

На всем протяжении дорога имеет асфальтобетонное покрытие.

Тротуары отсутствуют, движение пешеходов осуществляется по обочинам. Ширина обочин 1,0 – 1,5 м.

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

Искусственное освещение имеется частично.

По автодороге «Озерный - Ветлосян» проходит автобусный маршрут № 9 имеется 7 остановок, на всех имеются заездные карманы и посадочные площадки.

Автодорога «Ухта – «Дальний» является по принятой классификации дорогой II и IV категории. Обеспечивает связь города с микрорайонами города Ухты, автодорогой «Ухта – Троицко-Печорск», «Ухта – Сосногорск».

Дорога имеет протяженность 7,800 км.

На всем протяжении дорога имеет асфальтобетонное покрытие.

Тротуары отсутствуют, движение пешеходов осуществляется по обочинам. Ширина обочин 1,0 – 1,5 м.

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

Искусственное освещение имеется частично.

По автодороге «Ухта – «»Дальний» проходит автобусный маршрут №№ 10, 12.

Объездная автодорога (пгт Ярега) является по принятой классификации дорогой IV категории. Обеспечивает связь населенного пункта с подъездной дорогой к пгт Ярега.

Дорога имеет протяженность 1,950 км.

На всем протяжении дорога имеет асфальтобетонное покрытие.

Тротуары отсутствуют, движение пешеходов осуществляется по обочинам. Ширина обочин 1,0 – 1,5 м.

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

Искусственное освещение отсутствует.

Автобусное движение отсутствует, автобусные остановки отсутствуют.

Автодорога «пст Первомайский – пст Нижний Доманик» является по принятой классификации дорогой IV категории. Обеспечивает связь с населенным пунктом пгт Ярега.

Дорога имеет протяженность 6,900 км.

На всем протяжении дорога имеет асфальтобетонное покрытие.

Тротуары отсутствуют, движение пешеходов осуществляется по обочинам. Ширина обочин 1,0 – 1,5 м.

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

Искусственное освещение отсутствует.

Автобусное движение отсутствует, автобусные остановки отсутствуют.

Автодорога «Подъезд к пгт Водный» является по принятой классификации дорогой IV категории. Обеспечивает связь с населенным пунктом пгт Водный.

Дорога имеет протяженность 4,500 км.

На всем протяжении дорога имеет асфальтобетонное покрытие.

Тротуары отсутствуют, движение пешеходов осуществляется по обочинам. Ширина обочин 1,0 – 1,5 м.

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

Искусственное освещение отсутствует.

По автодороге проходит автобусный маршрут №104.

Автодорога «Подъезд к пст Веселый Кут» является по принятой классификации дорогой IV категории. Обеспечивает связь с населенным пунктом пст Веселый Кут.

Дорога имеет протяженность 4,024 км.

На всем протяжении дорога имеет асфальтобетонное покрытие.

Тротуары отсутствуют, движение пешеходов не осуществляется.

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

Искусственное освещение отсутствует.

По автодороге проходит школьный маршрут.

Автодорога «Подъезд к пст Тобысь» является по принятой классификации дорогой IV категории. Обеспечивает связь с населенным пунктом пст Тобысь.

Дорога имеет протяженность 13,500 км.

На всем протяжении дорога имеет асфальтобетонное покрытие.

Тротуары отсутствуют, движение пешеходов не осуществляется.

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

Искусственное освещение отсутствует.

Автобусное движение отсутствует.

Автодорога «Подъезд к пгт Боровой» является по принятой классификации дорогой IV категории. Обеспечивает связь с населенным пунктом пгт Боровой.

Дорога имеет протяженность 10,173 км.

На всем протяжении дорога имеет асфальтобетонное покрытие.

Тротуары отсутствуют, движение пешеходов не осуществляется.

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

Искусственное освещение отсутствует.

Автобусное движение отсутствует.

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

7.1. Организация движения в пространстве

Мероприятия по организации дорожного движения преследуют две основные цели: повышение безопасности движения и повышение пропускной способности дорог.

Разработка рациональных схем движения для транспортных и пешеходных сообщений способствует сокращению задержек и числа ДТП. Ликвидация мест повышенной опасности, как правило, способствует повышению скорости движения.

Организация дорожного движения в пространстве – это разделение транспортных, а также пешеходных потоков по направлениям по наиболее благоприятной и безопасной траектории. Канализирование движения на перегонах предполагает, прежде всего, разделение встречных потоков, чтобы ликвидировать самые опасные конфликтные точки встречного столкновения, а также разделение движения по полосам попутного направления. Продольная разметка проезжей части позволяет упорядочить движение, сформировать ряды, что способствует повышению общей пропускной способности дороги и безопасности движения. Средством канализирования на перегонах является устройство разделительных полос на широких дорогах с установкой на них ограждений.

На территории МОГО «Ухта» дороги и улицы двухполосные, трехполосные, четырехполосные. Проезды внутри кварталов имеют 1 – 2 полосы.

С учетом параметров существующей улично-дорожной сети городского округа организация движения в пространстве на дорогах муниципального образования обеспечивается дорожной разметкой, знаками, а также организацией участков с односторонним движением.

7.2. Организация движения во времени

Это направление организации дорожного движения охватывает методы, обеспечивающие в основном с помощью Правил дорожного движения, дорожных знаков и световых сигналов светофоров разделение транспортных и пешеходных потоков во времени. Благодаря этому исключаются (или сводятся к минимуму) конфликты при проезде перекрестков, железнодорожных переездов, временно суженных мест на дорогах.

На территории городского округа в настоящее время имеется 23 светофорных объекта –. Расположение показано на рисунках 11, 12.

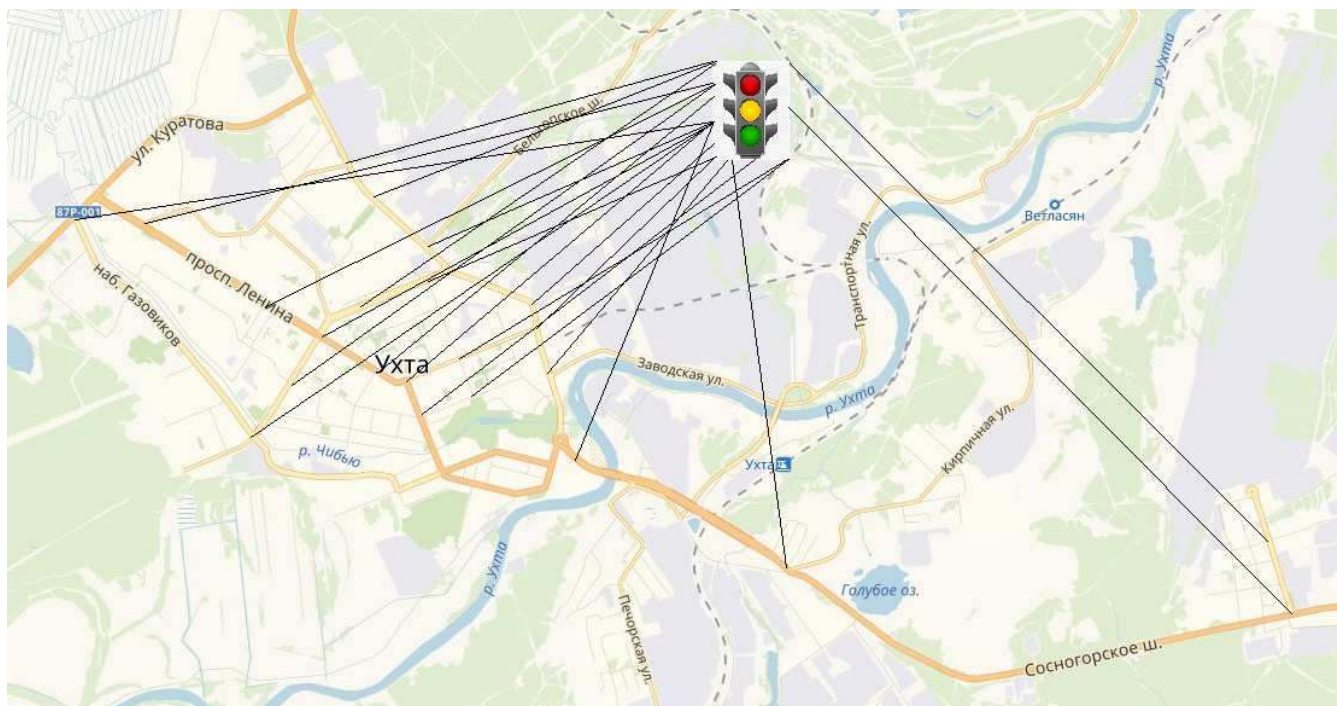


Рис. 11 Светофорные объекты в городе Ухте

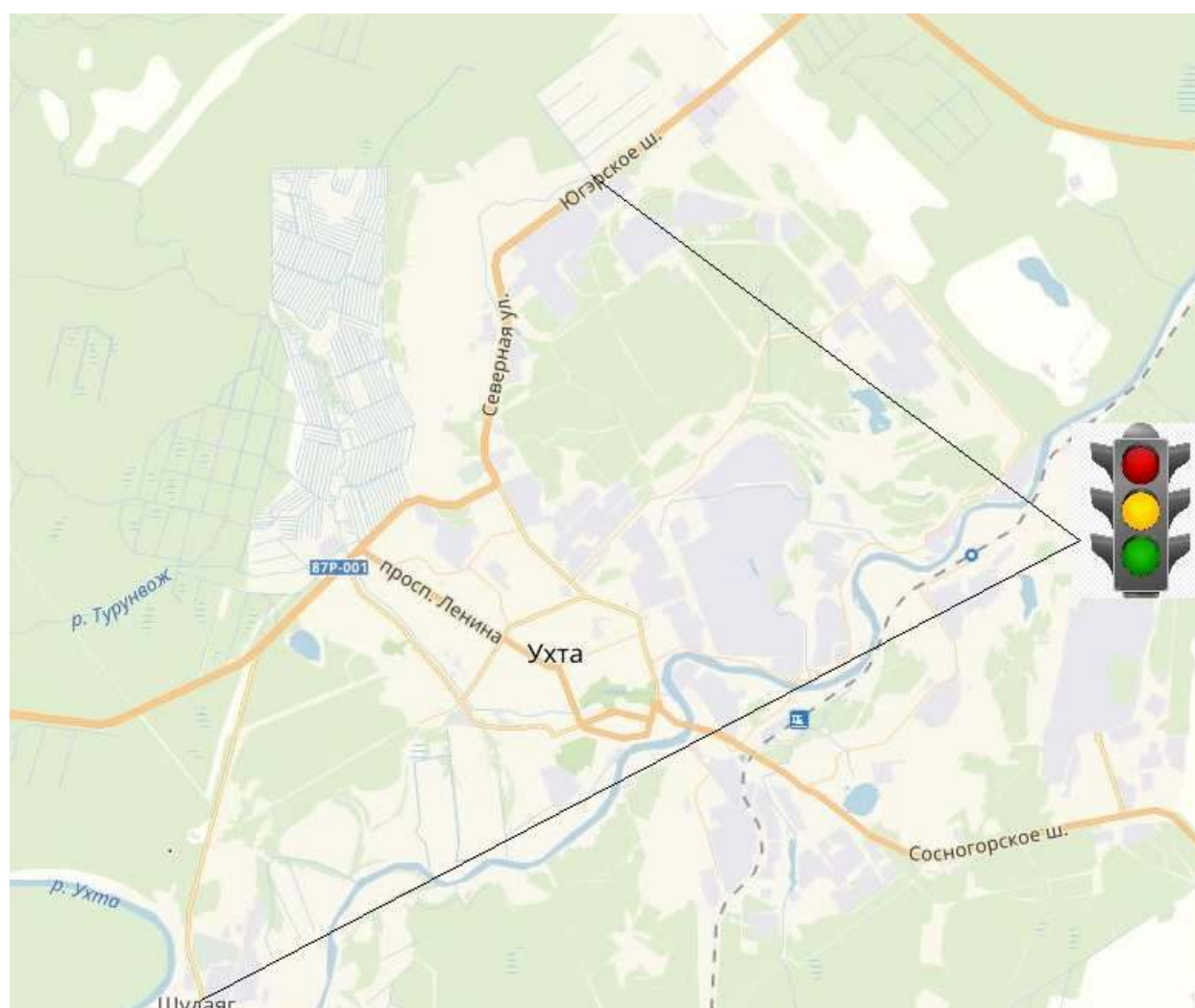


Рис. 12 Светофорные объекты в городе Ухте

Светофорные объекты применяются для регулирования движения пешеходов и включает в себя транспортные и два пешеходные светофоры.

Распределением потоков во времени также является установление приоритета проезда путем установки знаков, регулирование движения на ж.д. переездах, ограничения движения определенных категорий ТС (например, грузовой автотранспорт), в том числе временные (например, в пиковые периоды будней).

На территории МОГО «Ухта» имеются ограничения въезда грузового автотранспорта в центральную часть городского округа.

7.3. Формирование однородного транспортного потока

Одной из мер формирования однородного транспортного потока является выделение улиц для движения пассажирского транспорта. Выделение и улиц или полос для движения пассажирского транспорта на территории района нецелесообразно в виду низкой интенсивности движения пассажирского транспорта, а также наличия преимущественно двухполосных улиц и дорог с невозможностью расширения проезжей части.

Рассматривая задачу создания однородных транспортных потоков, необходимо остановиться не только на различии типов транспортных средств, но и на однородности по выполняемому маневру. Если на подходе к пересечению в одном уровне дорога имеет одну полосу, то разноименность направлений дальнейшего движения транспортных средств может оказывать еще более ошутимое влияние на скорость и безопасность движения, чем разнотипность транспортных средств в потоке. Так, например, поворот налево связан с задержкой для пропуска встречных автомобилей. При этом также создается опасность попутного столкновения. Поэтому специализация полос на подходе к пересечениям по признаку дальнейшего направления является типичной мерой выравнивания состава транспортного потока.

Организация одностороннего движения в городе также нецелесообразна в виду низкой плотности УДС, а также отсутствия улиц, дублирующих направления.

7.4. Размещение мест стоянки и остановки транспортных средств

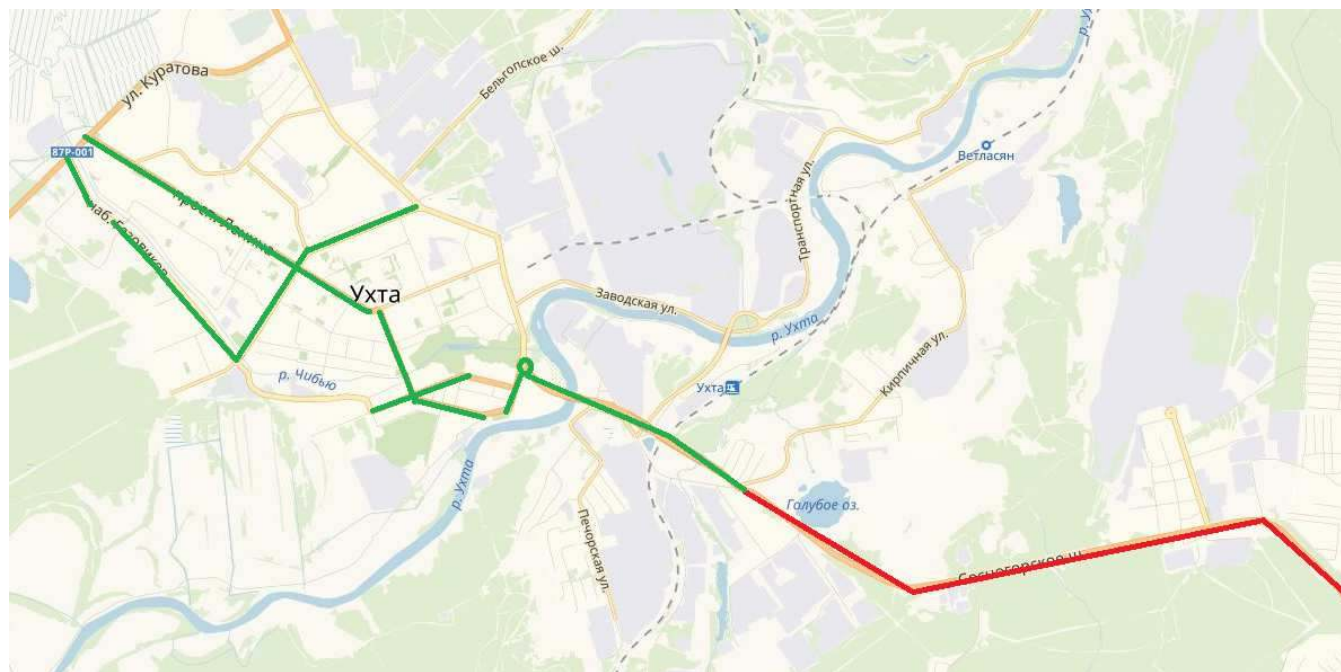
Стоянка транспортных средств может осуществляться вдоль улиц и на специально отведенных местах (карманы для парковки, специально отведенные места для стоянки).

Общая тенденция запрещения стоянок вблизи пересечений и на подходах к ним верна. Также необходимо осуществить запрещение стоянок ТС вдоль ключевых магистралей для повышения пропускной способности улиц. Подробный анализ парковочного пространства представлен в отчете по этапу №3.

7.5. Оптимизация скорости движения на улицах и дорогах

Большой ущерб организации движения наносят неоправданные и не соответствующие обстановке ограничения скорости, которые непонятны водителям и поэтому большинством из них не выполняются. Особое значение, в связи с этим имеют четкость и своевременность информации водителей. В частности, при введении местного ограничения скорости вместе со знаком 3.24 надо установить соответствующий предупреждающий знак, показывающий, в связи с какой опасностью введено данное ограничение (например, сужение дорог, кривая малого радиуса, повышенная скользкость, ремонтные работы, неровная дорога, дети и т.д.).

Существующие ограничения скоростного режима в рассматриваемом городском округе отображены на рисунке 13.



— - ограничение скорости 40 км/ч

— - ограничение скорости 60 км/ч

Кроме того, на местных дорогах скорость фактически ограничена параметрами и техническим состоянием проезжей части – ширина, тип покрытия, ровность и целостность покрытия.

Основные недостатки организации скоростного режима в городском округе «Ухта»:

частичное отсутствие знаков 3.24 «Ограничение скорости» 40 км/ч и менее на территориях малоэтажной застройки;

частичное отсутствие знаков 3.24 «Ограничение скорости» 30 км/ч и менее и/или знаков 5.21 «Жилая зона» на дворовых территориях.

В настоящее время для обеспечения соблюдения скоростного режима на территории МОГО «Ухта» осуществляется установка камер фиксации нарушений.

8. Анализ параметров дорожного движения

Интенсивность движения – это количество транспортных средств, проходящих через сечение дороги за единицу времени. В качестве расчетного периода времени для определения интенсивности движения принимают год, месяц, сутки, час и более короткие промежутки времени (минуты, секунды) в зависимости от поставленной задачи наблюдения. На дорожно-уличной сети можно выделить отдельные участки и зоны, где движение достигает максимальных размеров, в то время как на других участках оно в несколько раз меньше. Такая пространственная неравномерность отражает прежде всего неравномерность размещения грузо- и пассажирообразующих пунктов и их функционирования.

Состав транспортного потока представляет собой совокупность легковых, грузовых автомобилей и маршрутных транспортных средств (автобусы, микроавтобусы и пр.). Основной составляющей при этом является легковой транспорт.

9. Анализ загрузки дорожной сети на ключевых участках УДС

Условия движения транспорта на улично-дорожной сети городского округа «Ухта» оценивались по значению фактического уровня загрузки движением и средней скорости сообщения.

Уровень загрузки является ключевым фактором, влияющим на условия движения транспорта, и определяется как отношение фактической интенсивности движения к пропускной способности магистрали или ее участка. Пропускная способность магистральной сети определяется пропускной способностью проезжих частей улиц и дорог на перекрестках и в местах иных ограничений движения (пешеходные переходы, мосты, сужения проезжей части и т.д.).

Уровень загрузки движением в значительной степени определяет уровень обслуживания.

Уровень обслуживания – комплексный показатель экономичности, удобства и безопасности движения, характеризующий состояние транспортного потока.

В условиях плотной, исторически сложившейся застройки, дороги, на которых интенсивность движения не превышает 70-80% от их пропускной способности (уровень обслуживания D, уровень загрузки 70%-90%), соответствуют объемам движения и не нуждаются в немедленных

мероприятиях по реконструкции, переустройству или совершенствованию организации движения. Уровень обслуживания D характеризуется сплошным потоком автомобилей (либо отдельными колоннами). При проезде транспортных узлов с реализованным светофорным регулированием происходит полная разгрузка перекрестка за время работы разрешающего сигнала светофора.

В большинстве случаев, при уровнях загрузок 80-90% необходимо предусматривать повышение пропускной способности перекрестка, так как при таком уровне загрузки возникает существенная вероятность заторов, и резко растут задержки транспорта.

При уровне загрузки 90-100% (уровень обслуживания E) движение автотранспорта характеризуется как плотное, поток движется с непродолжительными остановками. Заторы при проезде регулируемых транспортных узлов наблюдаются примерно в 50-70% циклов регулирования (происходит неполная разгрузка подхода к перекрестку за период горения разрешающего сигнала светофора).

Уровень загрузки движением на участках УДС определялся расчетным путем с учетом следующих факторов:

- интенсивность транспортного потока;
- структура транспортного потока;
- неравномерность движения транспортных потоков по направлениям;
- планировочные характеристики участков УДС (число полос движения, ширина проезжей части);
- организация дорожного движения;
- режим регулирования дорожного движения.

Уровни загрузки движением на УДС МОГО «Ухта» получены на основании результатов натурных обследований интенсивности движения транспортных потоков на ключевых магистралях.

Наибольшая нагрузка на улично-дорожную сеть возникает в вечерние часы пик. Результаты обследования интенсивности движения в сечениях основных дорог городского округа для часа пик будней представлены в Приложении 1.

Расчет уровней загрузки рассматриваемой зоны показал, что на всех участках УДС наблюдаются удовлетворительные условия движения транспорта. На основании полученных данных об уровнях загрузки движением были выявлены наиболее критичные участки УДС с уровнями загрузок более 80%. Все данные участки расположены в границах городского округа Ухта.

Как показывают результаты расчетов, наиболее загруженными дорогами на разных участках в часы пик являются:

- пр. Ленина;
- пр. Космонавтов;
- ул. Октябрьская;
- ул. Загородная;
- автодорога «Ухта - «дальний»

Данные об уровнях загрузок движением наиболее критичных участков УДС городского округа «Ухта» представлены в таблице 6.

Таблица 6. Участки улиц и дорог с загрузкой более 80 % в утренний час пик

Наименование улицы	Наименование перегона (от до)	Кол-во полос	Интенсивность (прив. ед)	Уровень загрузки
Пр. Ленина	от ул. Октябрьская – а/д Сыктывкар – Ухта – Печора – Усинск – Нарьян-Мар	2-4	326	0,75
Пр. Космонавтов	от набережной Газовиков – ул. Сенюкова	2-4	350	0,75
Ул. Октябрьская	от пр. Ленина – ул. Мира	2	300	0,7
Ул. Загородная	от ул. Первомайская – ул. Береговая	2	250	0,7
Автодорога «Ухта – «Дальний»	от ул. Ухтинская – а/д «Ухта - Сосногорск»	4	350	0,75

К основным причинам возникновения транспортных проблем можно отнести следующие:

- низкая пропускная способность примыканий и пересечений, обусловленная несоответствием режимов регулирования интенсивности движения, в том числе отсутствием координированного управления светофорной сигнализацией;
- несоответствие параметров проезжей части интенсивности движения (спросу на передвижение);
- неоптимальная схема организации движения транспорта;
- несоответствие покрытия проезжей части нормативным параметрам (прочности, ровности, наличия дефектов).

Вывод: на улично-дорожной сети городского округа «Ухта» в вечерний пиковый период наблюдается транспортная ситуация, требующая оптимизации как схемы организации дорожного движения с одной стороны, так и популяризации роли общественного транспорта с другой.

Одной из основных задач данного проекта будет являться стимулирование использования городского пассажирского транспорта, в том числе за счет оптимизации городских автобусных маршрутов.

10. Анализ существующей системы пассажирского транспорта общего пользования на территории МОГО «Ухта» с учетом характера пассажиропотоков

Транспортный спрос населения МОГО «Ухта» на муниципальные регулярные пассажирские перевозки удовлетворен.

Реестром муниципальных маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа в границах МОГО «Ухта» утвержден 21 маршрут. Перевозка пассажиров организована в соответствии с утвержденными расписаниями. Протяженность автобусных маршрутов 314,25 км

Протяженность автомобильных дорог с автобусным сообщением 163,24 км.

На территории МОГО «Ухта» автобусным сообщением охвачены населенные пункты: пгт Боровой, пгт Ярега, пгт Водный, пгт Шудаяг, микрорайоны Дежнева, Югер, пст Седью, пст Кэмдин, пст Гэрдзель и т.д.

Анализ пассажиропотока в МОГО «Ухта» за последние 5 лет не проводился.

Согласно информации Службы государственной статистики Республики Коми перевозчиками перевезено пассажиров в автобусах общего пользования за 2018г. - 21 186 тыс. чел., показатель пассажирооборота составил 285 323,9 тыс. пасс/км.

11. Оценка уровня транспортной доступности МОГО «Ухта» с учетом транспортных корреспонденций с другими муниципальными образованиями и территориями.

Удобство транспортной доступности объектов оказывает существенное влияние на привлекательность и стоимость объектов недвижимости в границах МОГО «Ухта». Наиболее важными факторами транспортной доступности являются: расстояние остановочных пунктов до автомобильных дорог, загруженность дорог, удобство и хорошее качество подъездных путей, обеспеченность достаточным количеством парковочных мест в непосредственной близости от объекта, фактор времени в пути до работы, но и стоимость проезда.

Как известно, в г. Ухта поездка на общественном транспорте в городском сообщении стоит 17 рублей, а вот для жителей пригородных поселков сумма проезда значительно выше, порой и в 2 раза, в зависимости от удалённости. Перспективы удешевления стоимости проезда в г. Ухта сегодня нет.

Муниципальное транспортное предприятие на территории МОГО «Ухта» отсутствует.

Пассажирские перевозки по муниципальным регулярным автобусным маршрутам в границах МОГО «Ухта» осуществляют два перевозчика ООО «Сыктывкарское автотранспортное предприятие №1» и ООО «Транспортная группа «Доверие» на основании муниципальных контрактов, заключенных по результатам электронных аукционов, объектами закупок которых являлись «Выполнение работ по перевозке пассажиров и багажа по муниципальным регулярным автобусным маршрутам в границах МОГО «Ухта». В настоящее время маршрутная сеть МОГО «Ухта» состоит из 21 муниципального маршрута, из них 5 – маршрутов пригородного сообщения, 3 – дачных маршрута и 13 – маршрутов городского сообщения.

Большинство передвижений в границах МОГО «Ухта» приходится на личный автомобильный транспорт и пешеходные сообщения.

Город связан железной дорогой с Москвой (1559 км), Сыктывкаром (325 км), а также с Печорой, Усинском, Воркутой. Протяженность участка железнодорожной магистрали составляет 82 км.

В Ухте расположен аэропорт класса «В», который принимает самолеты из Москвы, Санкт-Петербурга, Череповца, Сыктывкара, Усинска, Воркуты, Вуктыла.

Село Кедвавом и деревня Поромес находятся от города Ухта на расстоянии 153 км и отнесены к труднодоступным населенным пунктам. Железнодорожное и речное сообщение с указанными населенными пунктами отсутствует. Автомобильное сообщение становится возможным только в зимний период при устойчивой морозной температуре воздуха и оборудовании ледовой переправы через р. Ижма в районе села Кедвавом. Единственным видом сообщения на протяжении 9 месяцев в году является воздушный транспорт. Для осуществления перевозок жителей указанных населенных пунктов воздушным транспортом администрацией МОГО «Ухта» ежегодно заключаются договоры с АО «Комиавиатранс» на осуществление перевозок пассажиров и багажа по внутримunicipальным авиационным маршрутам, а также на возмещение выпадающих доходов организациям воздушного транспорта в труднодоступные населенные пункты, в том числе за счет привлечения субсидии из республиканского бюджета Республики Коми.

На протяжении ряда лет в целях обеспечения равной доступности транспортных услуг на дачных автобусных маршрутах вводится льгота на проезд (с 1 мая по 30 сентября) по дачным маршрутам для лиц, достигшим пенсионного возраста (мужчины 55 лет, женщины 50 лет), не имеющим права проезда на основании социального проездного билета в соответствии с Постановлением Правительства РК от 09.12.2008 № 342 «Об обеспечении равной доступности транспортных услуг на пассажирском автомобильном транспорте (кроме такси) для отдельных категорий граждан, имеющих право на оказание мер государственной социальной поддержки, на территории Республики Коми».

При интенсивном увеличении числа транспортных средств и повышении их грузоподъемности в МОГО «Ухта» существует необходимость строительства новых дорог, расширения улиц. Значительный рост автомобильного парка за последнее десятилетие и низкая пропускная способность дорожной сети привели к высокой загруженности транспортных артерий города и образованию заторов в «часы пик».

С 1 января 2014 года на территории муниципалитета создан Муниципальный дорожный фонд в целях финансового обеспечения дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог общего пользования местного значения, а также капитального ремонта и ремонта дворовых территорий многоквартирных домов, проездов к дворовым территориям многоквартирных домов населенных пунктов в соответствии с федеральным законодательством.

Вывод: уровень транспортной доступности МОГО «Ухта» в настоящее время достаточен. Обеспечение транспортной доступности в рассматриваемой перспективе должно обеспечиваться содержанием в соответствии с нормативными параметрами автомобильных и железной

дороги, аэропорта. Строительство дополнительных транспортных магистралей и сооружений для связи с другими муниципальными образованиями и территориями не требуется.

12. Анализ организации парковочного пространства на территории МОГО «Ухта»

Автомобильный парк МОГО «Ухта» общего пользования, удовлетворяющий потребности населения в перевозках пассажиров и багажа в сети муниципальных регулярных перевозок по регулируемым тарифам, в 2018 году преимущественно состоит из автобусов:

- малого класса (длина от более чем 5 м до 7,5 м включительно) с общим количеством не менее 22 мест;
- среднего класса (длина от более чем 7,5 м до 10 м включительно) с общим количеством 50 мест;
- большого класса (длина от более чем 10 м до 16 м включительно) с общим количеством 100 мест.

Общее количество автобусов, задействованных в перевозке пассажиров и багажа в границах МОГО «Ухта» составляет 164 единицы. В соответствии с требованиями, установленными техническими заданиями к электронным аукционам на выполнение работ по перевозке пассажиров и багажа по муниципальным регулярным автобусным маршрутам в границах МОГО «Ухта» срок эксплуатации автобусов на дату заключения муниципальных контрактов не должен превышать 10 лет. Также были введены ограничения по количеству мест в автобусах малого и среднего класса. В перевозке пассажиров и багажа по двум муниципальным регулярным автобусным маршрутам в пригородном сообщении задействовано два автобуса для перевозки маломобильных групп населения. После проведения в декабре 2016 года аукционных процедур, перевозчиками были заменены автобусы марки «Газ» вместимостью 13 посадочных мест, а также автобусы марки ПАЗ общей вместимостью 36 мест. Всего перевозчиками было заменено 43 транспортных средства.

Автомобильный парк МОГО «Ухта» преимущественно состоит из транспортных средств категории М1, принадлежащих частным лицам. Детальная информация видов транспорта отсутствует. За период 2016-2017 годы отмечается уменьшение роста регистрации транспортных средств. Объективную оценку уровня автомобилизации населения на территории МОГО «Ухта» в настоящее время представить не представляется возможным, по стольку уменьшение количества зарегистрированных транспортных средств на территории МОГО «Ухта» может быть связано не только с оттоком населения в другие регионы, но а также с вступлением в законную силу в 2013 году административного регламента регистрации автомототранспортных средств и прицепов к ним в Госавтоинспекции, который предоставляет собственникам и владельцам транспортных средств возможность совершать **регистрационные действия** в любом регистрационном подразделении Госавтоинспекции на территории России по своему усмотрению.

Таблица 7

Показатели автомобилизации населения

№ п/п	Показатель	По состоянию на 01.01.2016 г.	По состоянию на 01.01.2017 г.
	Общая численность населения МО, тыс. чел.	118,99	119,0
	Количество автомобилей зарегистрированных в ОГИБДД ОМВД России по г. Ухта, ед.	47551	47008

Хранение транспортных средств осуществляется на придомовых территориях, а также на территориях круглосуточных платных автомобильных стоянок, принадлежащих на праве личной собственности различным юридическим и физическим лицам. Парковочные места имеются у всех объектов социальной инфраструктуры, у административных зданий хозяйствующих организаций и т.д.

Вывод: в настоящее время дефицит парковочных мест на территории МОГО «Ухта» не наблюдается.

13. Анализ эксплуатационного состояния ТСОДД

Технические средства организации дорожного движения (ТСОДД) – это специальные устройства или сооружения, помогающие ориентироваться на дороге и быть в курсе изменений в дорожном движении.

ТСОДД выполняют следующие функции:

информируют участников ДД о рекомендуемых или обязательных режимах движения;

обеспечивают наиболее благоприятные траектории движения транспортных средств и пешеходов для предотвращения опасных ситуаций, связанных с выездом транспортных средств за пределы проезжей части;

информируют участников движения о месте нахождения наиболее существенных объектов тяготения транспортных и пешеходных потоков.

Все ТСОДД по степени воздействия на участников движения можно разделить на две группы (категории):

непосредственно взаимодействующие с участниками ДД с целью формирования требуемых параметров транспортных и пешеходных потоков (исполнительные);

обеспечивающие работу исполнительных ТСОДД (вспомогательные).

Исполнительные ТСОДД разделяются на следующие виды:

1. дорожные знаки;

дорожная разметка;

дорожные ограждения;
пешеходные ограждения;
дорожные светофоры;
направляющие устройства;
островки безопасности;
устройства принудительного снижения скорости (искусственные неровности, сужения проезжей части и т.п.);
устройства физического ограничения въезда на отдельные территории (стояночные места, пешеходные зоны и т.п.) - шлагбаумы, перемещающиеся тумбы, запирающиеся кронштейны стояночных мест и т.п.;

К вспомогательным ТСОДД относятся:

- 2. устройства для установки дорожных знаков;
обеспечивающее оборудование светофорных объектов (дорожные контроллеры, устройства для установки светофоров, кабельные сети);
оборудование АСУДД (линии связи и оборудование для их работы, оборудование ЦУП АСУД, детекторы транспорта, указатели скорости).
ТСОДД устанавливаются в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения.

Правило применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

Было выполнено обследование улично-дорожной сети (УДС) для анализа эксплуатационного состояния ТСОДД.

Для проведения обследования были выбраны основные и наиболее загруженные улицы и дороги МОГО «Ухта»:

- Пр.Ленина
- Пр.Космонавтов
- Ул. Сенюкова
- Шудаяг-Заболотный
- Набережная Газовиков
- ул. Загородная
- «Ухта – «Дальний»

В процессе обследования были выявлены следующие недостатки:

Дорожная разметка частично или полностью изношена, что не соответствует ГОСТ Р 51256-2018 Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования" (утв. и введен в действие Приказом Росстандарта от 20.02.2018 N 81-ст)

Содержание автомобильных дорог в части установки, снятия и эксплуатации ТСОДД должно производиться в соответствии с утвержденными ПОДД.

Вывод: технико-эксплуатационное состояние ТСОДД на июль 2018 года в целом удовлетворительное, требуется обновление ТСОДД по действующим нормативным документам.

14. Анализ причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий

Проблема безопасности дорожного движения приобрела особую остроту в последнее десятилетие. Эта проблема особенно отличается сложностью и многоплановостью в крупных городах. Можно констатировать несоответствие существующей дорожно-транспортной инфраструктуры современным потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении. Масштаб дорожно-транспортного травматизма угрожает национальной безопасности России, а также наносит значительный ущерб экономике, составляющий ежегодно около 2,5% ВВП страны. Более четверти от числа погибших в ДТП составляют люди наиболее активного трудоспособного возраста (26-40 лет). Особую тревогу вызывает ситуация с детским дорожно-транспортным травматизмом. Дети страдают в каждом десятом происшествии. Самой многочисленной и уязвимой группой участников дорожного движения являются пешеходы. За последние семь лет численность пешеходов, погибших в ДТП, увеличилась на треть.

Определяющую роль в ситуации с аварийностью играет человеческий фактор. Около 70-80% всех ДТП связано с нарушением правил дорожного движения (ПДД) водителями транспортных средств. Основными причинами совершения нарушений в области дорожного движения являются низкий общий уровень правосознания, отсутствие адекватного понимания участниками движения причин возникновения ДТП, недостаточное вовлечение населения в деятельность по предупреждению дорожно-транспортного травматизма.

За период с 2015 по 2017 годы на территории городского округа «Ухта» наблюдается сохранение общего числа ДТП и пострадавших в них людей. За этот период общее количество пострадавших (включая погибших) составило 130 в 2015 г. и 135 в 2017 г. Сохранение количества ДТП и тяжести их последствий увеличением численности автопарка и ростом средней скорости движения при реализации мероприятий по повышению безопасности движения и регулирования скоростного режима.

Динамика ДТП с пострадавшими и погибшими в Ухтинском районе представлена в таблице 7 и на рисунке 14.

Таблица 7. Динамика структуры ДТП

Показатель	Период		
	2015	2016	2017
Всего ДТП	70	63	70
Количество пострадавших, чел. (без учета летальных случаев)	111	96	121
Количество летальных случаев, чел.	19	4	14

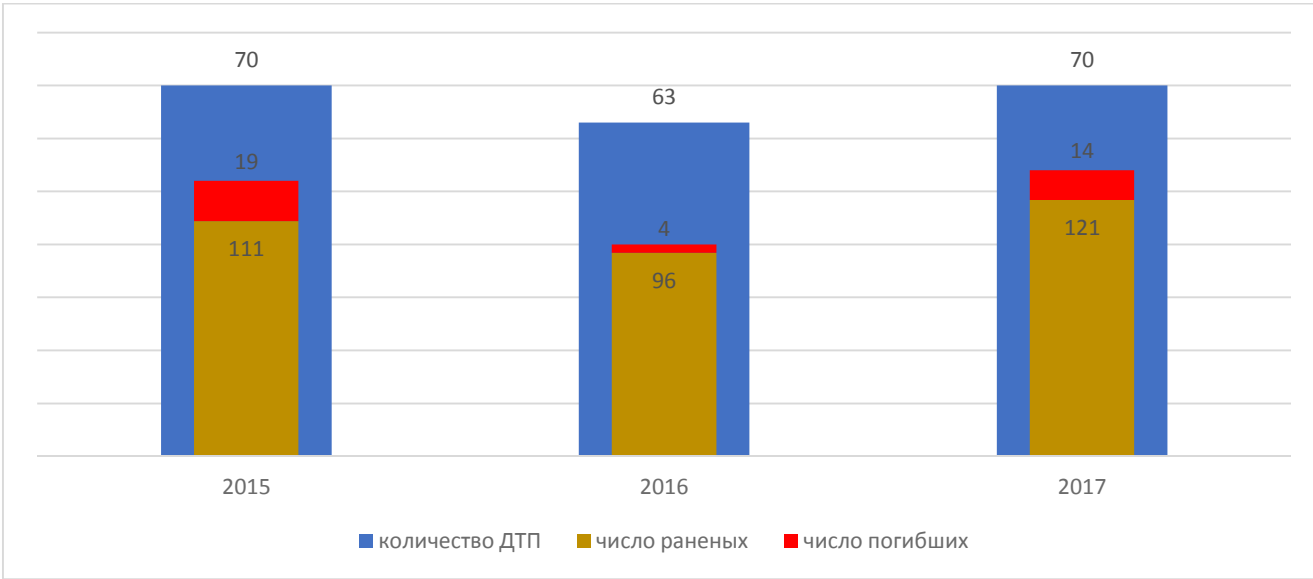


Рис.14. Структура ДТП с пострадавшими за 2015 – 2017 г.г.

Динамика основных показателей аварийности за рассматриваемый период приведена в таблице 8. Структура ДТП за 2015г.-2017г. представлена на рисунках 15 - 17.

Таблица 8. Динамика структуры ДТП

Тип ДТП	Период		
	2015	2016	2017
Всего ДТП	70	63	70
В том числе:			
1. Столкновений	29	16	32
2. Опрокидываний	9	19	18
3. Наездов на стоящие ТС	4	6	1
4. Наездов на препятствия	4	2	3
5. Наездов на пешеходов	17	17	11
6. Наездов на велосипедиста	1	1	1
7. Падение пассажира	1	1	2
8. Иных видов происшествий	5	1	2

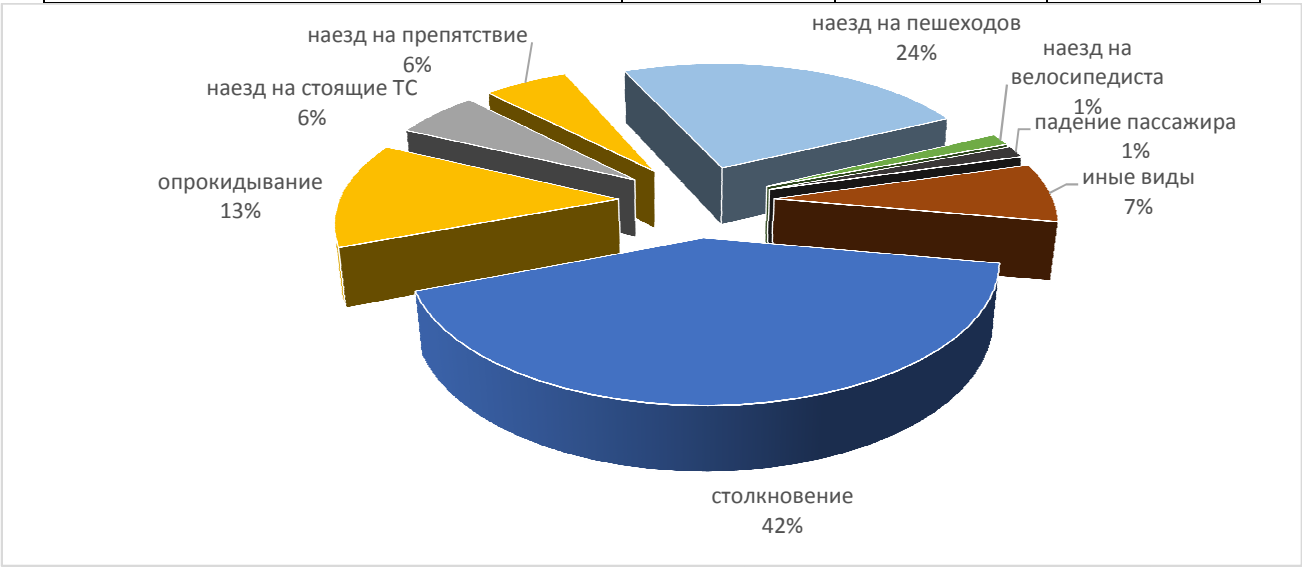


Рис.15 Структура ДТП за 2015г.

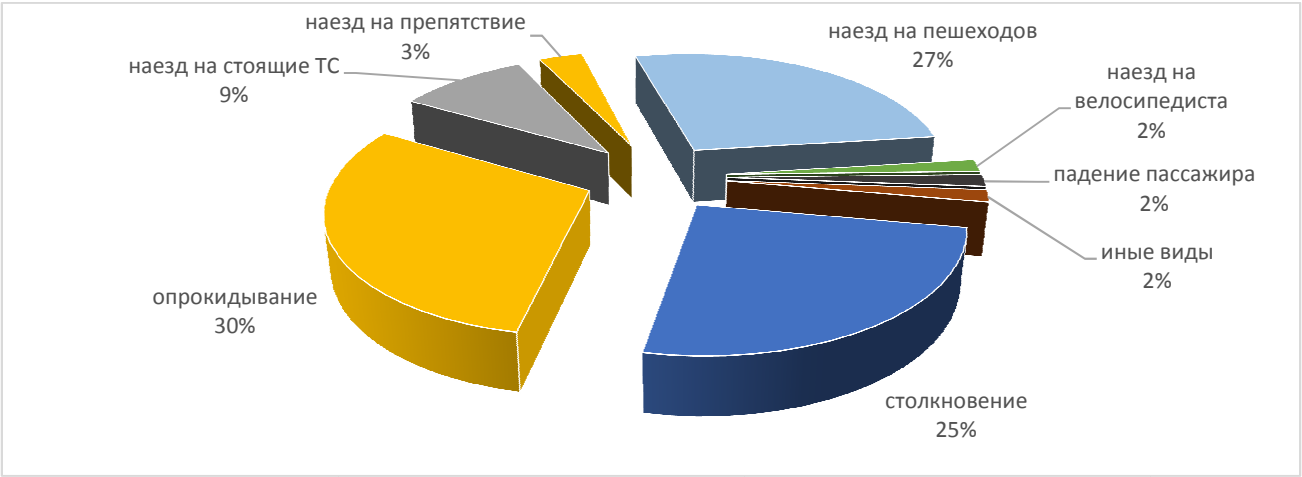


Рис.16 Структура ДТП за 2016г.

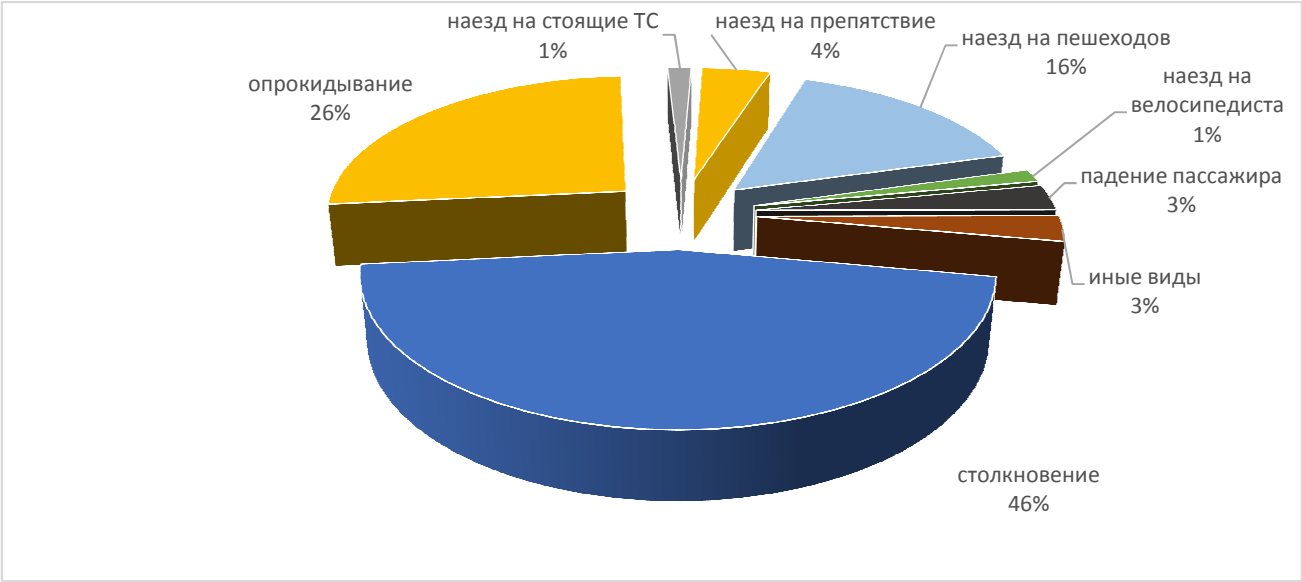


Рис.17 Структура ДТП за 2017г.

Согласно приведенным данным, основными (более 55% от всех ДТП) видами дорожно-транспортных происшествий на территории МОГО «Ухта» являются столкновения и опрокидывания транспортных средств. Это связано с нарушениями скоростного режима и правил обгона.

Основной причиной аварийности на территории Ухтинского района являются ДТП по вине водителей, связанных с неправильным выбором ими скорости, т.е. несоответствие скорости конкретным дорожным условиям, в результате чего водители не справляются с управлением ТС и выезжают на полосу встречного движения или съезжают в кювет.

Кроме того, причиной ДТП также становится несоответствие нормативам состояния, оборудования и эксплуатации дорог и улиц района. Так, в 2017 г. выдано 204 предписаний должностным лицам на устранение выявленных недостатков.

Также значительную долю ДТП занимают наезды на пешеходов (16 % в 2017 г.). При этом по вине водителей в 2017 г. произошло 4 ДТП, в которых пострадало 4 человека и по вине пешеходов – 6 ДТП, в которых пострадало 5 и один человек погиб. Среди ДТП, произошедших по вине пешеходов, подавляющее большинство составляют нарушения, связанные с переходом через проезжую часть в неустановленном месте. Половина нарушений правил пешеходами совершена в нетрезвом состоянии.

Доля остальных видов ДТП незначительна.

Основными факторами, определяющими причины возникновения ДТП являются:

невыполнение (пренебрежение) со стороны участников движения требований ПДД;

недостаточное развитие автоматизированной системы фиксации нарушений ПДД.

Анализ аварийности в границах разработки КСОДД МОГО «Ухта» позволяет сделать следующие выводы:

Наиболее распространенными видами ДТП с пострадавшими являются столкновение и опрокидывание транспортных средств. В 2017г. наблюдается увеличение количества данного вида ДТП по сравнению с 2016г. после снижения по сравнению с 2015 г. Это можно объяснить ростом уровня автомобилизации и количества водителей, а также снижением контроля за дорожным движением со стороны ГИБДД;

С 2015г. наблюдается устойчивое снижение количества наездов на пешеходов (на 35% по сравнению с 2015г.), что объясняется повышением ответственности пешеходов, а также профилактическими мероприятиями, направленными на повышение безопасности пешеходов на автодорогах, в том числе на неосвещенных участках.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

3. Генеральный план МОГО «Ухта», утвержденный решением Совета МОГО «Ухта» от 04.09.2013 №226;
Правила землепользования и застройки МОГО «Ухта»;
Приказ Минтранса РФ от 17.03.2015 №43 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения»;
ГОСТ Р 50597-2017. «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения»
ГОСТ Р 52398-2005. «Классификация автомобильных дорог. Параметры и требования»
ГОСТ Р 52399-2005. «Геометрические элементы автомобильных дорог»
ГОСТ Р 52765-2007. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация»
ГОСТ Р 52766-2007. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования»
ГОСТ Р 52767-2007. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Методы определения параметров»
ГОСТ Р 51256-2018. «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Типы и основные параметры. Общие технические требования»
ГОСТ Р 52606-2006. «Технические средства организации дорожного движения. Классификация дорожных ограждений»
ГОСТ Р 52607-2006. «Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей»
ГОСТ Р 52282-2004 Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы, основные параметры, общие технические требования
ГОСТ Р 52290-2004 Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования
ГОСТ Р 52289 – 2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств»
СП 34.13330.2012 Автомобильные дороги
СП 42.13330.2016 Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений
ОДМ 218.2.020-2012 Методические рекомендации по оценке пропускной способности автомобильных дорог
ГОСТ 33997-2016. Межгосударственный стандарт. Колесные транспортные средства. Требования к безопасности в эксплуатации и методы проверки (введен в действие Приказом Росстандарта от 18.07.2017 N 708-ст)ГОСТ 17.2.3.01-86 Охрана природы (ССОП). Атмосфера. Правила контроля качества воздуха населенных пунктов
Клинковштейн Г. И., Афанасьев М. Б. Организация дорожного движения: Учеб. для ВУЗов.– 5-е изд., перераб. и доп. – М: Транспорт, 2001

Приложение 1.

Данные обследования интенсивности движения транспортных средств на перекрестках:

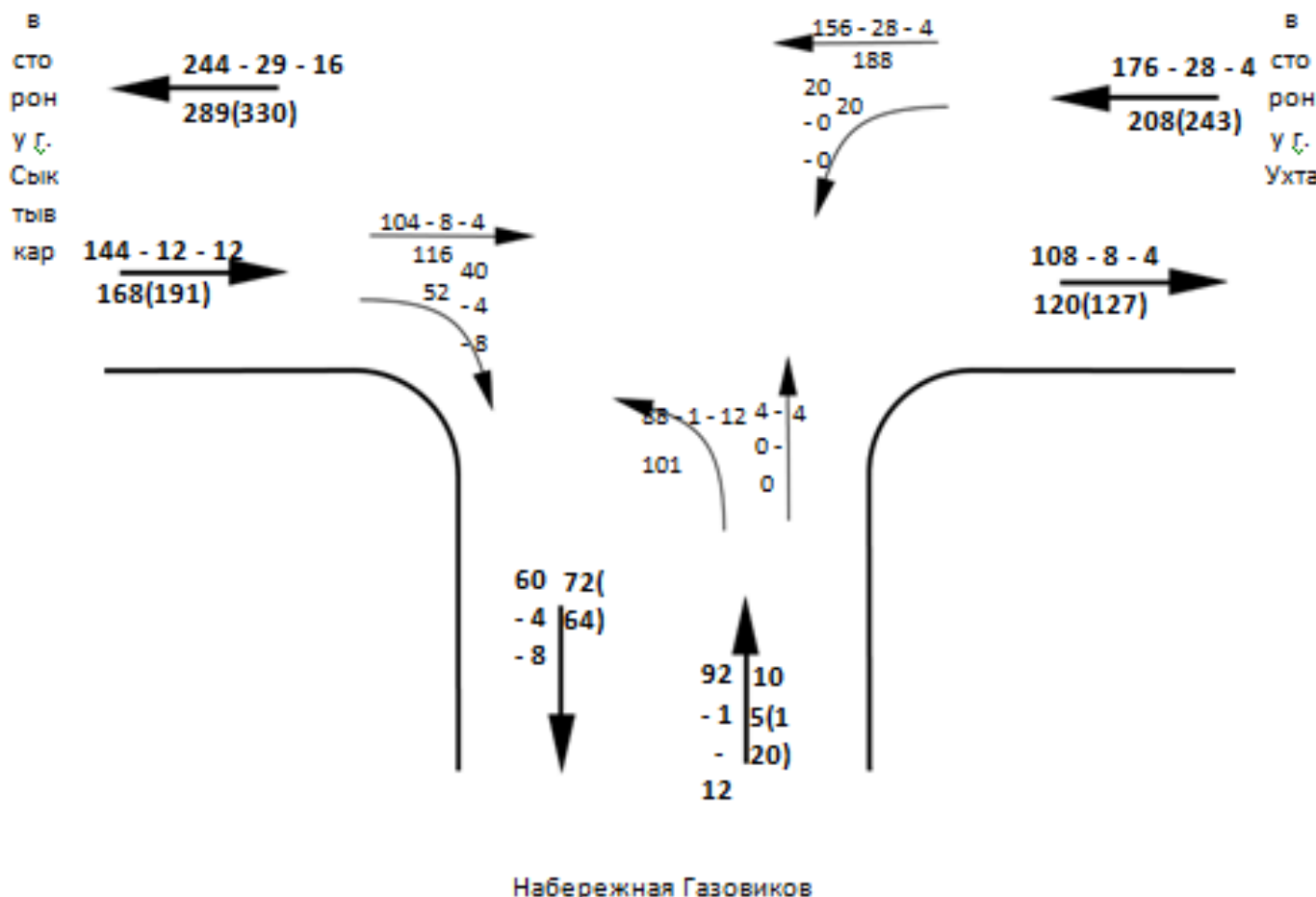
1. а/дорога «Сыктывкар - Ухта» - пр. Ленина
2. а/дорога «Сыктывкар - Ухта» - набережная Газовиков
3. а/дорог пр. Космонавтов – пр. Ленина



40

40

Перекресток автомобильной дороги
«Сыктывкар - Ухта» - набережная Газовиков



Условные обозначения:

$$\begin{array}{c} 50 - 1 - 2 \\ \xrightarrow{\quad\quad\quad} 60 \text{ (65)} \end{array}$$

- интенсивность движения, физ. ед. в 60 минут (легковые – грузовые – автобусы)
- суммарная интенсивность движения, физ. ед. в 60 минут (приложение 1, таблица 1)

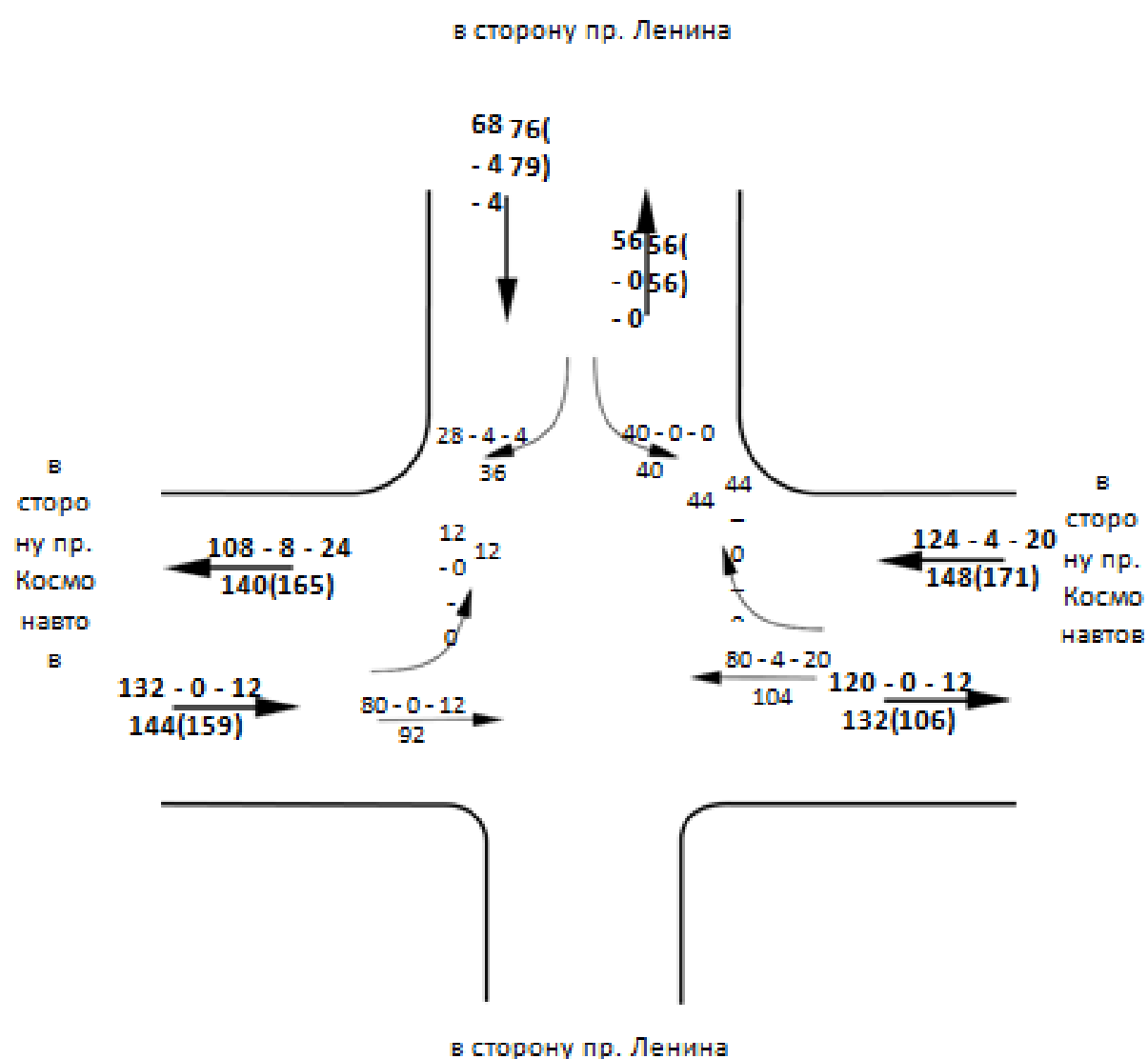
ВЕДОМОСТЬ 2

интенсивности движения на перекрестке «Сыктывкар – Ухта» - набережная Газовиков

Вид транспорта																																	Всего через перекресток за час	
	Налево		Прямо		Направо		Итого		Налево		Прямо		Направо		Итого		Налево		Прямо		Направо		Итого											
ФЕ	ПЕ	ФЕ	ПЕ	ФЕ	ПЕ	ФЕ	ПЕ	ФЕ	ПЕ	ФЕ	ПЕ	ФЕ	ПЕ	ФЕ	ПЕ	ФЕ	ПЕ	ФЕ	ПЕ	ФЕ	ПЕ	ФЕ	ПЕ	ФЕ	ПЕ	ФЕ	ПЕ							
Трамвай		0	0		0		0		0		0		0		0		0		0		0		0		0		2							
Троллейбус			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
Большой автобус			0	0	4	8,8	4	8,8	0	0	0	0	0		0	0	4	8,8	0	0	0	0	0	0	0	0	8	17,6						
Средний автобус			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
Микроавтобус			0	0	4	5,2	4	5,2	0	0	4	5,2		4	5,2	8	0	0	8	10	0	0	0	0	0	0	16	20,8						
Пассажир. транспо. до 5 т			16	16	252	252	268	268	60	60	44	44		104	104	104	0		44	44	148	148	0	0	0	0	0	520	520					
от 2 до 6 т			0	0	0	0	0	0	0	0	8	12		8	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	12						
от 6 до 10 т			4	7,2	4	7,2	8	14,4	0	0	4	7,2		4	7,2	4	7,2	0	0	4	7,2	0	0	0	0	0	16	28,8						
от 10 до 20 т			0	0	4	8,8	4	8,8	0	0	0	0		0	0	4	8,8	0	0	4	8,8	0	0	0	0	0	8	17,6						
Более 20 т.			32	96	0	0	32	96	8	24	12	36		20	60	4	12		4	12	8	24	0	0	0	0	0	60	180					
Итого		0	0	52	119	268	282	320	401,2	68	84	72	104	0	0	140	188,4	128	37	0	0	48	56	176	207	0	0	0	636	796,8				

Перекресток автомобильных дорог

Пр. Ленина - пр. Космонавтов



Условные обозначения:

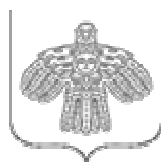
50 - 1 - 2 → - интенсивность движения, физ. ед. в 60 минут (легковые – грузовые – автобусы)
60(65) → - суммарная интенсивность движения, физ. ед. в 60 минут (проезд. ед. в 60 минут)

ВЕДОМОСТЬ 3

интенсивности движения на перекрестке пр. Ленина – пр. Космонавтов

Вид транспорта	0																0																0																Безопасность, за 15 мин.																	
	Направо								Прямо								Налево								Итого								Направо								Прямо								Налево								Итого								ФЕ	ПЕ
	ФЕ		ПЕ		ФЕ		ПЕ		ФЕ		ПЕ		ФЕ		ПЕ		ФЕ		ПЕ		ФЕ		ПЕ		ФЕ		ПЕ		ФЕ		ПЕ		ФЕ		ПЕ		ФЕ		ПЕ																											
	ФЕ	ПЕ	ФЕ	ПЕ	ФЕ	ПЕ	ФЕ	ПЕ	ФЕ	ПЕ	ФЕ	ПЕ	ФЕ	ПЕ	ФЕ	ПЕ	ФЕ	ПЕ	ФЕ	ПЕ	ФЕ	ПЕ	ФЕ	ПЕ	ФЕ	ПЕ	ФЕ	ПЕ	ФЕ	ПЕ	ФЕ	ПЕ	ФЕ	ПЕ	ФЕ	ПЕ																														
Большой автобус	0	0	16	35,2	0	0	16	35,2	0	0	12	26,4	0	0	12	26,4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	28	61,6																												
Микроавтобус	0	0	4	5,2	0	0	4	5,2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	10,4																														
Легковой транспорт	0	0	80	80	44	44	124	124	12	12	80	80	40	40	132	132	40	40	0	0	28	28	68	68	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	324	324																														
до 2-х т	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																														
от 2 до 5 т	0	0	4	6	0	0	4	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	12																															
от 5 до 10 т	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																														
от 10 до 20 т	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																														
более 20 т.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																														
Итого	0	0	104	126	44	44	148	170,4	12	12	92	106	40	40	144	158,4	40	40	0	0	36	39,2	76	79,2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	368	408																															

Приложение № 2
к постановлению
администрации МОГО «Ухта»
от 22 ноября 2018 г. № 2505



ОТЧЕТ
О НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЙ РАБОТЕ

«Разработка комплексной схемы организации дорожного движения
муниципального образования городского округа «Ухта»

Этап № 2
РАЗРАБОТКА ТРАНСПОРТНОЙ МОДЕЛИ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ



Ухта 2018

СПИСОК ИСПОЛНИТЕЛЕЙ

Ухта 2018

СОДЕРЖАНИЕ

[СОКРАЩЕНИЯ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ](#) 45

1. Разработка транспортной модели муниципального образования5

[1.1 Введение](#)5

[1.2 Проведение транспортного районирования на базе социально-экономической статистики](#).....7

1.3 Ввод параметров улично-дорожной сети, транспортных инфраструктурных объектов.....7

[1.4 Ввод маршрутной сети, остановок и интервалов движения пассажирского транспорта](#) ... 9

1.5 Разработка методики и создание модели расчета транспортного спроса для транспортных и пассажирских перемещений10

1.5.1 Системы транспорта и сегменты спроса.....10

1.5.2 Создание транспортного движения11

1.6 Расчет перераспределения транспортных (легкового и грузового транспорта) и пассажирских потоков, создание матрицы корреспонденции.....12

[1.7 Общая характеристика транспортной модели](#).....14

2. Калибровка мультимодальной макромодели по интенсивности транспортных (легкового и грузового транспорта) и пассажирских потоков.....14

3. Разработка вариантов транспортной модели на период до 2025 и 2035 гг.....15

[3.1 Развитие транспортной инфраструктуры](#).....51

4. Заключение17

СОКРАЩЕНИЯ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

а/д	автомобильная дорога
АИП	адресная инвестиционная программа
АСУДД	автоматизированная система управления дорожным движением
БДД	безопасность дорожного движения
м.о.	муниципальный округ
г.п.	городское поселение
ГП	государственная программа
НГПТ	наземный городской пассажирский транспорт
ДТП	дорожно-транспортное происшествие
ж/д	железная дорога
КСОДД	Комплексная схема организации дорожного движения
НИР	Научно-исследовательская работа
ОДД	организация дорожного движения
п.г.т.	поселок городского типа
ПДД	правила дорожного движения
ПКРТИ	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры
РТК	региональные транспортные коридоры
СО	светофорный объект
СТП	схема территориального планирования
ТОП	транспорт общего пользования
ТП	транспортный поток
ТПУ	транспортно-пересадочный узел
ТРК	торгово-развлекательный комплекс
ТС	транспортное средство
ТСОДД	технические средства организации дорожного движения
ТЦ	торговый центр
УДС	улично-дорожная сеть
УДС	улично-дорожная сеть

.Разработка транспортной модели муниципального образования

Введение

В данном разделе описывается транспортная модель, основные принципы ее создания, исходные данные и структура данных для модели. Описывается процесс создания модели транспортной системы (транспортного предложения) и модели спроса. Особое внимание уделено процессу калибровки транспортной модели.

Транспортная модель городского округа «Ухта» разработана в среде программного комплекса транспортного планирования и моделирования Aimsun v8.

Данный программный продукт представляет собой современную информационно-аналитическую систему поддержки принятия решений на всех уровнях управления транспортной системой. Особенностью ПО Aimsun является интегрирование всех уровней моделирования (макро-, мезо- и микро-) в едином описании графа улично-дорожной сети. Программное обеспечение позволяет осуществлять стратегическое и оперативное транспортное планирование, прогнозирование интенсивностей движения, обоснование инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры городов и регионов, анализ схем организации дорожного движения и систем управления дорожным движением, а также систематизацию, хранение и визуализацию транспортных данных.

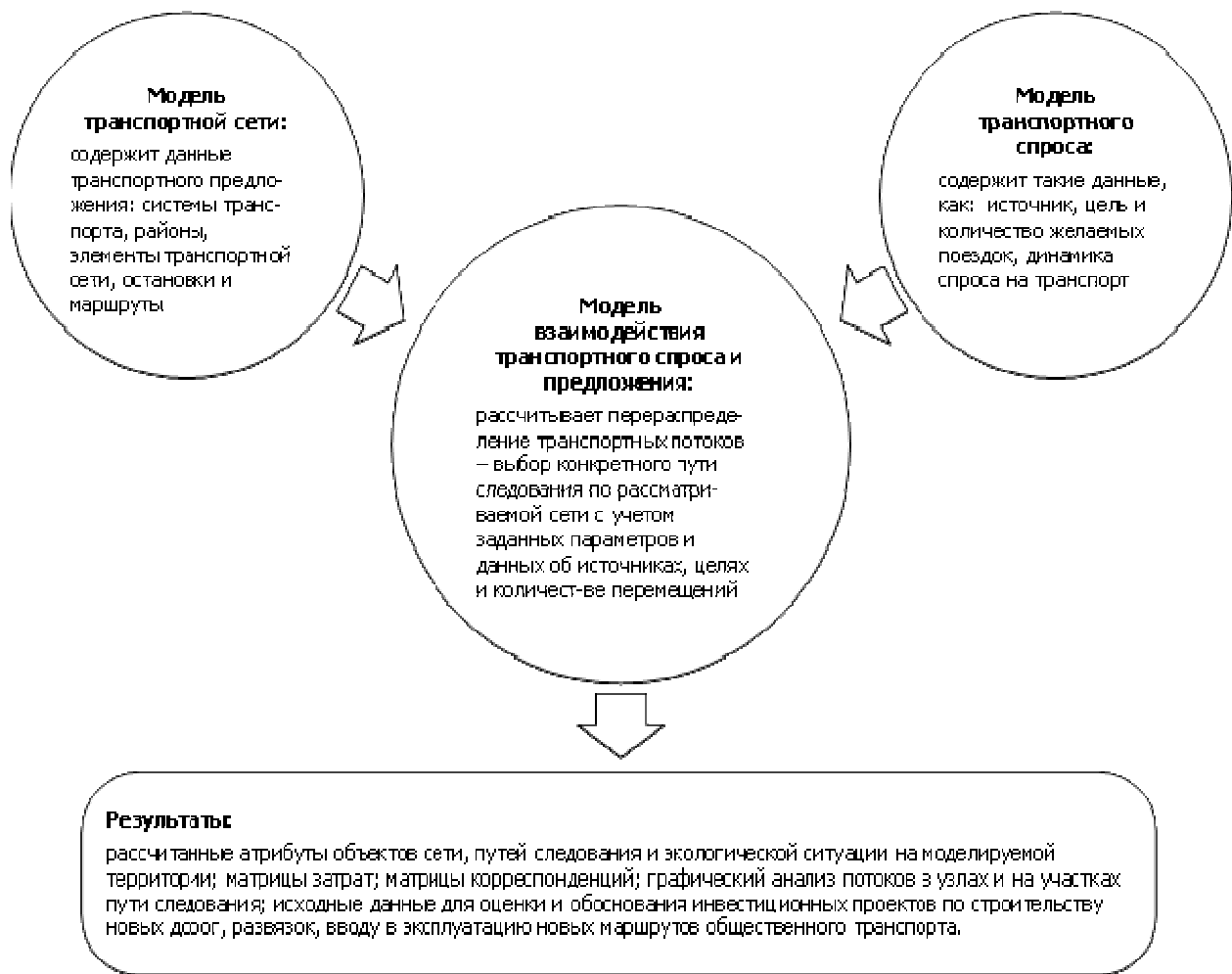
Транспортная модель городского округа «Ухта» (далее транспортная модель) представляет собой абстракцию реального мира в части системного взаимодействия транспортных потоков. Основными элементами транспортной модели являются модель транспортной сети и модель транспортного спроса.

Модель транспортной сети – это комплекс взаимосвязанных объектов, характеризующих пространственное расположение и параметры элементов улично-дорожной сети, содержащих структурированную информацию о системах индивидуального и общественного транспорта. Модель транспортной сети является основой для моделирования перемещений участников транспортного движения и описания затрат на данные перемещения.

Модель транспортного спроса – это инструмент оценки транспортной сети, включающий в себя совокупность математических моделей, рассчитывающих транспортные потоки между районами области планирования на основе структурных данных и данных о том, как население пользуется транспортом, а также данных о пространственном расположении объектов инфраструктуры и о существующем транспортном предложении. Результатом функционирования модели транспортного спроса являются качественные и количественные показатели, характеризующие причины возникновения транспортных потоков и их объемы; выбор источника и цели передвижения; выбор транспортного средства и маршрута следования.

Взаимодействие транспортного спроса и предложения определяет содержание транспортных событий. В результате их анализа осуществляется оптимальное перераспределение транспортных потоков и выбор конкретного пути следования по рассматриваемой сети с учетом заданных параметров и данных об источниках, целях и количестве перемещений. Структура транспортной модели представлена на рисунке 1.

Основной целью разработки транспортной модели является определение интенсивности движения транспортных средств и объемов пассажиропотока в современных условиях и на перспективу. Обоснованность прогнозов развития транспортной ситуации достигается учетом комплекса факторов, влияющих на социально-экономическое развитие региона, и учетом изменений в его транспортной инфраструктуре в рассматриваемый период времени.



Структура транспортной модели

Транспортная модель разработана для МОГО «Ухта».

Проведение транспортного районирования на базе социально-экономической статистики

Границы моделирования определены территорией МОГО «Ухта».

Структура пространственного развития в модели описывается с помощью транспортного районирования:

границы транспортных районов;

положение центров тяжести транспортных районов;

места примыкания (примыканий) транспортного района к транспортной сети;

На основе данной информации будут рассчитаны объемы отправления из источника (района отправления) и прибытия в цель (района назначения).

Границы транспортных районов выбраны с учетом расположения административных и планировочных районов, начертания сети автомобильных дорог общегородского значения, сети путей сообщения железнодорожного транспорта, границ рек и водоемов.

Определение направлений и расчет объемов транспортных потоков выполнены с помощью моделей и алгоритмов из различных областей математической науки: статистики, теории вероятностей, теории информации. Параметры функций, характеризующих выбор источника и цели перемещений, установлены с учетом транспортного поведения населения МОГО «Ухта». Изучение транспортного поведения населения выполнено по результатам социологического опроса и натурных исследований изменения интенсивности движения и пассажиропотока.

Ввод параметров улично-дорожной сети, транспортных инфраструктурных объектов.

Транспортная сеть сформирована на базе геоинформационных данных и данных открытых источников (Openstreetmap и др.). Параметры элементов УДС уточнены в ходе полевых обследований. Уровень детализации графа ограничен улицами местного значения включительно, оказывающими влияние на интенсивность движения опорной улично-дорожной сети.

В целях системного анализа транспортной сети разработана классификация из 7-ми условных типов дорог(два для сельских дорог и пять – для автодорог вне населенных пунктов) детализирующих основные технические и транспортно-эксплуатационные параметры элементов сети в соответствии с СП 243.1326000.2015 «Проектирование и строительство автомобильных дорог с низкой интенсивностью движения», СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений». Типы дорог представлены в таблице 1 Разработанная классификация дорог обеспечивает дифференцированный подход к описанию транспортной сети с учетом специфики конкретного участка.

Классификация дорог транспортной модели

№	Расположение	Тип дороги (улицы)
1	Дороги внутри города	основная улица
2		местная улица
3	Автомобильные дороги вне населенных пунктов	категория IVA-р
4		категория IVБ-р
5		категория IVA-п
6		категория VA
7		категория VB

Для каждого участка дороги с учетом направления движения заданы конкретные показатели основных параметров: категория дороги, разрешенные для движения системы транспорта, длина, количество полос движения, пропускная способность, максимально допустимая скорость движения, скорость движения в ненагруженной сети.

Места пересечения транспортных потоков классифицированы по пяти типам:

Светофорное регулирование;

Помеха справа;

Приоритет проезда «стоп»;

Приоритет проезда «уступи дорогу»;

Всем стоп.

Для каждого транспортного узла (перекрестка) заданы разрешенные маневры по полосам движения, разрешенные для движения системы транспорта.

Параметры функций, характеризующих выбор источника и цели перемещений, установлены с учетом транспортного поведения населения МОГО «Ухта». Изучение транспортного поведения населения выполнено по результатам полевых обследований интенсивностей движения транспорта и пассажиропотоков.

Территориальное расположение мест обследования интенсивностей приведено на рисунке 2.



Расположение мест проведения исследований

Данные исследований интенсивности движения введены в модель транспортной сети в качестве исходных данных с целью последующей оценки результатов математического моделирования. Значения измеренной интенсивности движения введены в модель в качестве атрибута соответствующего поворота. Для каждого поворота созданы атрибуты, позволяющие хранить информацию о структуре транспортного потока. Использование объекта сети «Поворот» для хранения данных о замеренной интенсивности позволяет агрегировать ее на уровень отрезков, в которые входит или из которых выходит группа поворотов, что, в свою очередь, обеспечивает возможность как калибровки матрицы корреспонденций на уровне поворотов, так и представления графической информации на уровне отрезков.

Ввод маршрутной сети, остановок и интервалов движения пассажирского транспорта.

Система общественного транспорта представлена в транспортной модели объектами транспортной сети, позволяющими детализировать информацию о количестве транспортных средств по конкретным маршрутам. Интенсивность движения транспортных средств общественного транспорта не рассчитывается, а принимается в виде исходных данных из расписания движения по маршруту или установленному интервалу следования. Транспортное предложение общественного транспорта в модели описано на базе 5 автобусных маршрутов, проходящих по дорогам муниципального образования – №1, №12, №11, №19, №2.

Разработка методики и создание модели расчёта транспортного спроса для транспортных и пассажирских перемещений.

Системы транспорта и сегменты спроса

Для описания состава и структуры транспортных потоков, формирующих нагрузку на транспортную сеть, разработана иерархическая классификация понятий, которые определяют содержание матриц корреспонденций. В модели рассматриваются такие виды транспорта как общественный и индивидуальный. При расчете матриц корреспонденций район-источник (назначение) определяется для легкового транспорта. Общественный транспорт вводится в транспортную модель как совокупность реально существующих маршрутов с присущей им информацией в части расчета нагрузки на улично-дорожную сеть в единицах транспортных средств – без расчета перевозимого пассажиропотока.

При разработке модели транспортного спроса была использована стандартная четырехступенчатая модель. Использование этой модели обусловлено тем, что она достаточно точно описывает все этапы формирования спроса на транспорт, при этом позволяя работать с агрегированными данными без потери в качестве результатов моделирования, что в свою очередь сокращает время расчета и позволяет оценивать большее количество прогнозных сценариев в единицу времени. Расчет проведен по отдельным слоям спроса для утреннего и вечернего часов «пик». Результатом моделирования являются расчетные (модельные) значения интенсивности движения.

Стандартная четырехступенчатая модель состоит из следующих этапов:

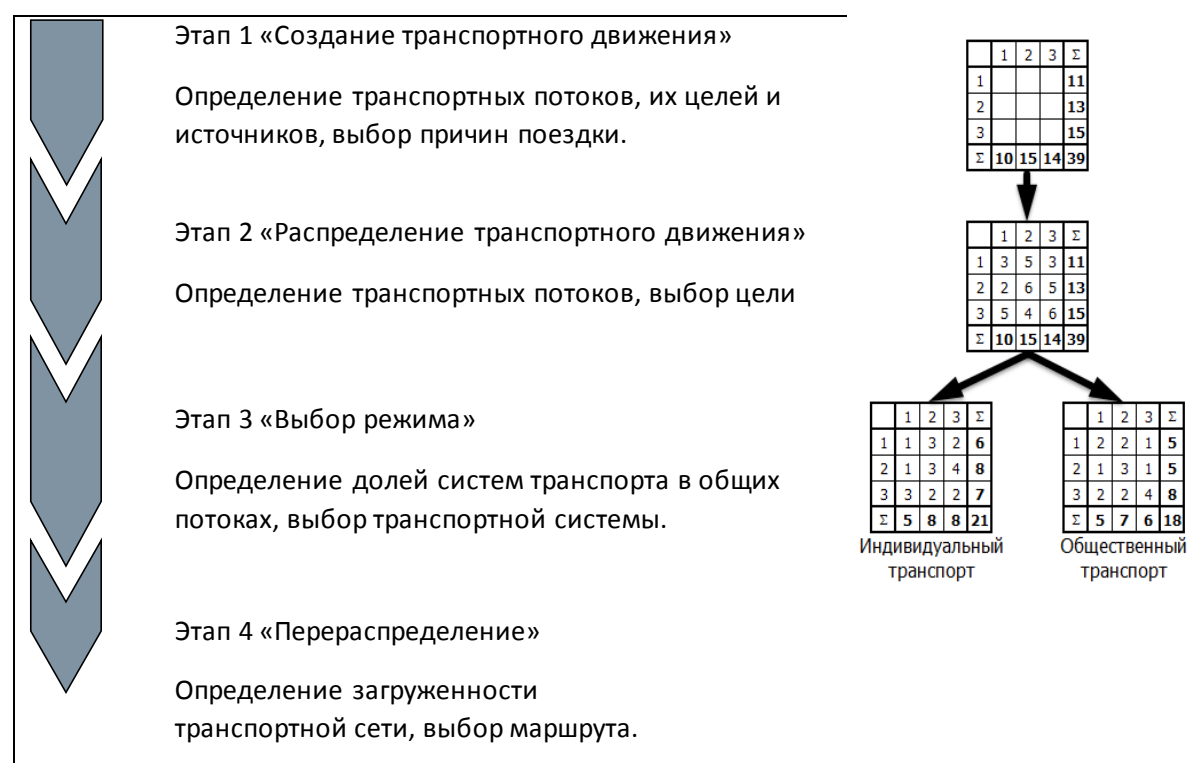
Создание (генерации) транспортного движения. На этапе создания транспортного движения рассчитываются объемы движения из источника и объемы движения в цель для всех транспортных районов, детализированные по слоям спроса. Результатами расчета являются итоговые строки и столбцы матриц корреспонденций.

Распределение транспортного движения. На этапе распределения транспортного движения рассчитываются объемы транспортного потока между всеми транспортными районами, детализированные по слоям спроса, но без детализации по видам транспорта. Результатами расчета являются элементы матриц корреспонденций.

Выбор режима. На этапе выбора режима рассчитываются матрицы корреспонденций, каждая из которых соответствует поездкам с использованием определенного вида транспорта.

Перераспределение. Расчет перераспределения, дифференцированный по видам транспорта, позволяет получить модельные значения интенсивности транспортных потоков. Этап перераспределения является завершающим в цикле расчёта спроса. Модельные значения интенсивности, полученные в результате расчета, приобретают смысл прогнозных оценок интенсивности транспортного движения.

В наглядной форме последовательность алгоритма расчета спроса на транспорт представлена на рисунке 3.



Последовательность расчета спроса на транспорт

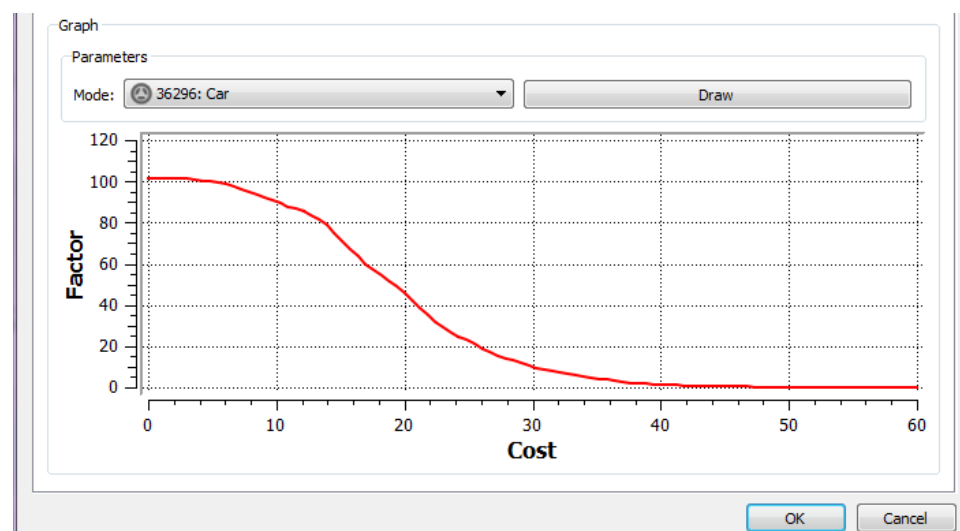
Создание транспортного движения

Для расчета объемов движения определены цели поездок. В разработанной транспортной модели рассмотрены трудовые и деловые цели: из дома на работу (ДР); с работы на работу (РР); с работы домой (РД) (в т.ч. с работы в места сферы обслуживания (РП), из мест сферы обслуживания домой (ПД)). Доля от общего транспортного потока, приходящаяся на каждую из целей поездок в рассматриваемый период времени, определена для каждого слоя спроса. Подобная детализация целевой структуры обеспечивает более реалистичное отражение транспортного поведения населения, но и создает дисбаланс между суммарными объемами отправлений и прибытий в районы внутри отдельного сегмента спроса. Решение данной проблемы достигнуто за счет нормирования (выравнивания) итоговых сумм отправления и прибытия.

С учетом природы процесса целевых передвижений, нормирование итоговых сумм при движении из дома на работу осуществлено по количеству отправлений. Таким образом, в случае несоответствия общего числа занятого населения и рабочих мест последние будут откорректированы для обеспечения вывода из транспортного района занятого населения, что, в свою очередь, отразит характерную для часа пик транспортную ситуацию без необходимости в дополнительной детализации целей поездок. Для однородных мест зарождения и погашения транспортных потоков, например, в деловых корреспонденциях при следовании от одного места приложения труда к другому нормирование сумм осуществляется по максимальному числу источников и целей. Объемы передвижений, связанных с прочими целями (поездки в магазины, места сервиса и бытового обслуживания), в силу преобладания предложения над спросом нормируются по числу отправлений, что исключит избыточные предложения сервиса из ограниченного числа целевых поездок.

Расчёт перераспределения транспортных (легкового и грузового транспорта) и пассажирских потоков, создание матрицы корреспонденции

Закономерности выбора цели и способа совершения передвижений установлены на основе результатов обследования интенсивности движения и откорректированы с учетом прогнозируемых изменений в расселении населения и его социально-демографической структуре, развития объектов трудового и культурно-бытового тяготения. Основным инструментом описания транспортного поведения населения при выборе пары «район отправления – район прибытия» в разработанной модели является функция «предпочтения» (см. рисунок 4)



Окно настройки функции предпочтения

Выбор района отправления и прибытия осуществляется в зависимости от затрат времени на передвижения. Для индивидуального транспорта затраты времени определяются с помощью функций снижения пропускной способности в нагруженной сети.

Выбор между общественным и индивидуальным транспортом

Выбор между общественным и индивидуальным видами транспорта зависит в основном от двух факторов:

Уровня доходов и образа жизни населения;

Уровня развития общественного (массового) транспорта.

Увеличение потребности в использовании индивидуальных видов транспорта происходит вследствие усложнения поведения человека при планировании деловых и трудовых передвижений. Усложнение обусловлено:

Увеличением числа мест приложения труда, приходящихся на одного трудящегося;

Увеличением потребности в индивидуальном общении (в том числе с деловыми целями).

Ограничивают использование индивидуального транспорта такие факторы как: высокие затраты на приобретение и эксплуатацию транспортных средств (включая затраты на хранение), ограничения для водителей (водитель вынужден выполнять строго регламентированную работу в процессе вождения), а также возрастные ограничения (школьники и студенты до 18 лет не имеют возможности водить автомобиль) и ограничения по состоянию здоровья.

Общественный (массовый) транспорт привлекателен для населения, совершающего регулярные поездки к местам приложения труда и местам проведения досуга, расположенным вблизи прохождения маршрутов общественного транспорта и размещения остановок. Важнейшее значение для выбора в качестве основного вида общественного транспорта имеет его надежность.

В современных условиях развития транспортной системы можно полагать, что администрация района может влиять на перераспределение пассажиров между массовым и индивидуальным транспортом двумя способами:

Увеличением привлекательности общественного (массового) транспорта;

Введением запретов и ограничений на въезд в определенные районы, на определенные улицы, установлением платы за парковку автомобилей.

На выбор пути следования в разработанной модели влияет ряд факторов, сводящихся к затратам времени на передвижение по тому или иному пути следования.

Базовые затраты времени на каждом участке транспортной сети определяются исходя из его длины и заданной максимальной скорости движения. Также учитываются затраты времени, обусловленные снижением пропускной способности в нагруженной улично-дорожной сети. При расчете фактической скорости движения учитываются следующие факторы:

Доля тихоходных видов транспорта;

Уплотнение потока транспортных средств;

Уровень помех для движения по крайней правой полосе, по крайней левой при наличии встречного движения, помех от остановок трамвая.

Задержка на регулируемом пересечении определяется исходя из параметров цикла регулирования, количества транспортных средств, подходящих к пересечению, наличия «зеленой волны», наличия разрешенного левого поворота. Время движения подвижного состава общественного транспорта на участках улично-дорожной сети определяется временем движения потока с учетом дополнительного времени, необходимого для входа и выхода пассажиров.

Общая характеристика транспортной модели

Разработанная транспортная модель характеризуется следующими параметрами:

количество узлов – 44

количество отрезков – 121

количество мест измерения интенсивности движения - 17

. Калибровка мультимодальной макромодели по интенсивности транспортных (легкового и грузового транспорта) и пассажирских потоков

Данные исследований изменения интенсивности движения введены в модель транспортной сети в качестве исходных данных на 17 объектах сети с целью последующей оценки результатов математического моделирования. Значения замеренной интенсивности движения введены в модель в качестве атрибута соответствующего поворота. Для каждого поворота созданы атрибуты, позволяющие хранить информацию о структуре транспортного потока.

Калибровка матриц корреспонденций, коэффициентов подвижности и функций предпочтения

После завершения первого цикла расчета спроса на транспорт была проведена калибровка транспортной модели. В процессе калибровки проводилась серия вычислительных экспериментов с моделью, при этом менялись параметры функций предпочтения по критерию соответствия результатов расчета натурным обследованиям.

В результате были определены показатели, обеспечивающие точность модели. Калибровка транспортной модели проводилась в два основных этапа – первый калибровка матриц корреспонденций, второй – непосредственная калибровка модели транспортной сети.

Оценка точности модели и расчетная интенсивность движения

Транспортная модель является упрощенным представлением реальной транспортной ситуации. После ввода исходных данных и расчета транспортного спроса проведена проверка модели. Определено, насколько точно модель отражает реальную транспортную ситуацию. При отклонении заранее определенных показателей от допустимой нормы проводится калибровка модели.

Оценка реалистичности результата перераспределения транспортной модели проведена путем статистического сравнения наблюдаемых данных и расчетной нагрузки в модели. Для проверки адекватности модели определены значения ряда показателей на основе сравнения расчетных значений интенсивностей движения из модели и данных натурных обследований.

Ниже перечислены основные показатели, которые используются для оценки качества модели.

Средняя относительная ошибка - среднее отклонение абсолютных значений (разница между наблюдаемыми на местах подсчета и рассчитанными в модели значениями) в процентах. Вычисленная средняя относительная ошибка - 16.2067%.

Коэффициент корреляции— является мерой тесноты линейной связи между фактическими данными об интенсивностях потоков на местах подсчета и рассчитанной на основе модели нагрузкой. Он принимает значения в диапазоне: от -1 до 1. Чем ближе значение коэффициента корреляции к 1, тем точнее ряд расчетных значений нагрузки аппроксимирует ряд фактических данных интенсивностей потоков, то есть модель точнее показывает поведение транспортного потока. Вычисленный коэффициент корреляции модели нулевого состояния –0.8677.

Значения показателей качества перераспределения не являются абсолютными показателями достоверности модели в силу того, что в наблюдаемых значениях нагрузки легкового или грузового транспорта на местах подсчета могут содержаться ошибки. Ошибки получаются в результате присутствия человеческого фактора при сборе данных, их обработке, а также при дальнейшем приведении из часовых интенсивностей в суточные.

Полученные значения показателей качества модели говорят о том, что модель отражает существующую ситуацию с точностью, достаточной для использования построенной модели в целях долгосрочного прогнозирования.

. Разработка вариантов транспортной модели на период до 2025 и 2035 г.г.

Развитие транспортной инфраструктуры

Общей целью предлагаемых мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры является устойчивое развитие муниципального образования, а также внешних связей со смежными муниципальными образованиями, региональными и федеральными транспортными сетями.

В основу планирования градостроительных мероприятий положены следующие позиции:

максимальное использование уникального геоэкономического положения транспортного узла на основе взаимовыгодного объединения общегосударственных, региональных, муниципальных и частных интересов в развитии отдельных объектов транспортной системы,

приоритетное развитие инфраструктуры, обеспечивающей пассажирские перевозки на связях с деловыми и рекреационными центрами федерального значения,

комплексное развитие всех видов транспортной инфраструктуры на основе применения международных стандартов качества обслуживания пассажирских и грузовых перевозок, включая внутригородскую транспортную систему.

Целевые показатели развития транспортной инфраструктуры:

1. Транспортная инфраструктура должна быть рассчитана на обслуживание населения муниципального района–25 тыс. чел. при росте подвижности на всех видах частного и пассажирского транспорта к 2025 году по отношению к 2015 году в 1,2 раза.

Градостроительные преобразования должны способствовать приоритетному развитию пассажирского транспорта общего пользования. Развитие улично-дорожной сети и сети пассажирского транспорта общего пользования должны обеспечить повышение безопасности и надежности всех видов передвижений, снижение негативного воздействия транспорта на среду жизнедеятельности до уровней, предусмотренных национальными и международными стандартами,

Объекты внешней транспортной инфраструктуры должны рассчитываться с учетом роста подвижности на внешних видах пассажирского транспорта в 1,2 раза к 2025 году, причем рост объема перевозок воздушным транспортом будет происходить более высокими темпами. Следует ожидать не менее чем 2-кратный рост объема передвижений на пригородном и междугороднем автобусном транспорте.

Сооружения инфраструктуры внешнего грузового транспорта следует рассчитывать исходя из 1,5 кратного роста грузооборота.

Сооружения хранения и обслуживания индивидуального автомобильного транспорта должны рассчитываться на уровень автомобилизации не менее, чем в 300 авт./1000 жит. к 2025 году и 400 авт./1000 жит. к 2035 году.

Улично-дорожная сеть и пассажирский транспорт общего пользования должны обеспечивать передвижения по городской территории со средними затратами времени не более 35 -40 минут для 80-90 процентов населения.

В качестве основных стратегических задач дальнейшего преобразования существующей улично-дорожной сети следует принять:

Развитие транспортных каркасов, формируемых из основных дорог, обеспечивающих пропускную способность, удовлетворяющую текущим потребностям и взаимное дублирование маршрутов для обеспечения бесперебойной транспортной связности;

реконструкция существующих основных улиц;

подключение к основным транспортным каркасам улично-дорожных сетей, формируемой в районах новой застройки и улучшение связей периферийных районов.

Следует отметить, что, учитывая современные тенденции изменения транспортной отрасли, появления новых форм мобильности и моделей транспортного поведения и использования автомобильного транспорта, а также глобальных трендов автоматизации становится крайне затруднительным обоснованно строить прогнозы на перспективу более 10 лет. В этой связи рекомендуется пересматривать планы развития транспортной инфраструктуры каждые 3-5 лет.

. Заключение

В результате проработки данного этапа были смоделированы и проанализированы условия движения на территории МОГО «Ухта» с учетом развития транспортной инфраструктуры. Моделирование позволило оценить влияние мероприятий по развитию с учетом изменения транспортной ситуации в перспективе.

Анализ моделирования показывает, что приемлемое состояние загруженности улично-дорожной сети города достигается путем сравнительно малозатратных реконструктивных мероприятий и не требует внесения кардинальных изменений в градостроительную документацию. Для реализации предлагаемых в составе КСОДД мероприятий, институциональных преобразований, совершенствования нормативно- правового,

нормативно-технического, методического и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД на территории муниципального образования городского округа «Ухта» не требуется. Достаточно изменений в законодательстве и нормативных актах федерального уровня.

Приложение № 3
к постановлению
администрации МОГО «Ухта»
от 22 ноября 2018 г. № 2505



ОТЧЕТ О НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЙ РАБОТЕ

«Разработка комплексной схемы организации дорожного движения
муниципального образования городского округа «Ухта»

Этап №3

РАЗРАБОТКА МЕРОПРИЯТИЙ В РАМКАХ КОМПЛЕКСНОЙ СХЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ
МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ ГОРОДСКОГО ОКРУГА «УХТА» НА ПРОГНОЗНЫЕ ПЕРИОДЫ



Ухта 2018

СПИСОК ИСПОЛНИТЕЛЕЙ

Ухта 2018

СОДЕРЖАНИЕ

СОКРАЩЕНИЯ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ.....3

1. Разработка мероприятий по развитию дорожной сети и организации движения легкового и грузового транспорта на краткосрочную перспективу (0-5 лет), на среднесрочную перспективу (6-10 лет), на долгосрочную перспективу (более 10 лет).....5

1.1 Мероприятия по развитию УДС и организации движения легкового и грузового транспорта.....6

1.1.1 Реконструктивно-планировочные мероприятия.....6

1.1.2 Организационные мероприятия.....8

1.1.3 Мероприятия по организации движения грузового транспорта.....9

1.2 Мероприятия по развитию пассажирского транспорта общего пользования.....10

1.3 Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения.....10

1.4 Мероприятия по совершенствованию пешеходного и велосипедного движения.....13

1.5 Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения маломобильных групп населения.....16

1.6 Мероприятия по повышению безопасности движения (локальные мероприятия по ликвидации очагов аварийности).....18

1.7 Мероприятия по развитию и регулированию парковочного пространства.....19

2. Разработка Программы взаимоувязанных мероприятий по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения на территории МОГО «Ухта» с укрупненным расчетом стоимости, указанием сроков и распределением ответственности за реализацию указанных мероприятий.....20

ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....23

СОКРАЩЕНИЯ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

а/д	автомобильная дорога
АИП	адресная инвестиционная программа
АСУДД	автоматизированная система управления дорожным движением
БДД	безопасность дорожного движения
м.о.	муниципальный округ
г.п.	городское поселение
ГП	государственная программа
НГПТ	наземный городской пассажирский транспорт
ДТП	дорожно-транспортное происшествие
ж/д	железная дорога
КСОДД	Комплексная схема организации дорожного движения
НИР	Научно-исследовательская работа
ОДД	организация дорожного движения

п.г.т.	поселок городского типа
ПДД	правила дорожного движения
ПКРТИ	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры
РТК	региональные транспортные коридоры
СО	светофорный объект
СТП	схема территориального планирования
ТОП	транспорт общего пользования
ТП	транспортный поток
ТПУ	транспортно-пересадочный узел
ТРК	торгово-развлекательный комплекс
ТС	транспортное средство
ТСОДД	технические средства организации дорожного движения
ТЦ	торговый центр
УДС	улично-дорожная сеть
УДС	улично-дорожная сеть

Разработка мероприятий по развитию дорожной сети и организации движения легкового и грузового транспорта на краткосрочную перспективу (0-5 лет), на среднесрочную перспективу (6-10 лет), на долгосрочную перспективу (более 10 лет)

Основной целью разработки мероприятий по развитию УДМ, реконструктивно-планировочных и организационных мероприятий является обоснование предложений по организации дорожного движения в увязке с развитием улично-дорожной сети, обеспечивающих необходимую безопасность движения и пропускную способность на краткосрочную перспективу (0-5 лет), на среднесрочную перспективу (6-10 лет), на долгосрочную перспективу (более 10 лет).

С целью разработки оптимального варианта развития КСОДД был определен укрупненный перечень мероприятий, оказывающих основное влияние на эффективность и стоимость реализации КСОДД.

Комплекс включает следующие мероприятия:

мероприятия по развитию улично-дорожной сети и организации движения легкового и грузового транспорта, в том числе:

- реконструктивно-планировочные мероприятия;
- организационные мероприятия;
- мероприятия по организации движения легкового и грузового транспорта;

разработка мероприятий по оптимизации системы пассажирских перевозок, в том числе:

- реорганизация маршрутной сети внутри муниципального пассажирского транспорта;
- оптимизация расписания и подвижного состава на внутримunicipальных маршрутах пассажирского транспорта в соответствии с распределением транспортного спроса на услуги пассажирского транспорта;
- развитие сети межмуниципальных маршрутов автомобильного пассажирского транспорта;
- внедрение системы информирования пассажиров на внутри муниципальных маршрутах и остановочных пунктах пассажирского транспорта;
- обустройство и строительство пассажирского транспорта остановочных пунктов пассажирского транспорта, заездных карманов, разворотных площадок и площадок отстоя для межмуниципального автомобильного пассажирского транспорта;
- обеспечение приоритета проезда маршрутного пассажирского транспорта;
- разработка мероприятий по совершенствованию условий велосипедного и пешеходного движения;
- разработка мероприятий по повышению уровня безопасности дорожного движения, в том числе:
 - повышение видимости наземных пешеходных переходов посредством оборудования современными техническими средствами;
 - повышение видимости технических средств организации дорожного движения (барьеров, ограждений, сигнальных столбиков и т.д.);
 - обустройство пешеходных ограждений, искусственных неровностей и др. вблизи учебных заведений;
 - установка комплексов фото-видеофиксации нарушений правил дорожного движения;
 - разработка мероприятий по повышению безопасности дорожного движения местах концентрации дорожно-транспортных происшествий;

разработка мероприятий по оптимизации парковочного пространства.

Мероприятия по развитию улично-дорожной сети и организации движения легкового и грузового транспорта.
Реконструктивно-планировочные мероприятия

Улично-дорожная сеть города Ухты представлена магистралями общегородского значения регулируемого движения. Каркасом улично-дорожной сети являются магистрали городского значения, воспринимающие основные транзитные и местные потоки автотранспорта. Районные улицы выполняют функции связи в отдельных планировочных районах и перераспределяют потоки на более мелкую местную сеть. Улицы и дороги определенного класса выполняют отведенную им функцию, поэтому ширина улицы в красных линиях задается в зависимости от её класса и назначения.

Информация о протяженности улично – дорожной сети представлена в таблице 1.

Таблица 1

Общие данные по улично – дорожной сети МОГО «Ухта»

№ п/п	Показатель	Единица измерения	Данные на 01.01.2018
	Общая протяженность уличной сети	км	120,82

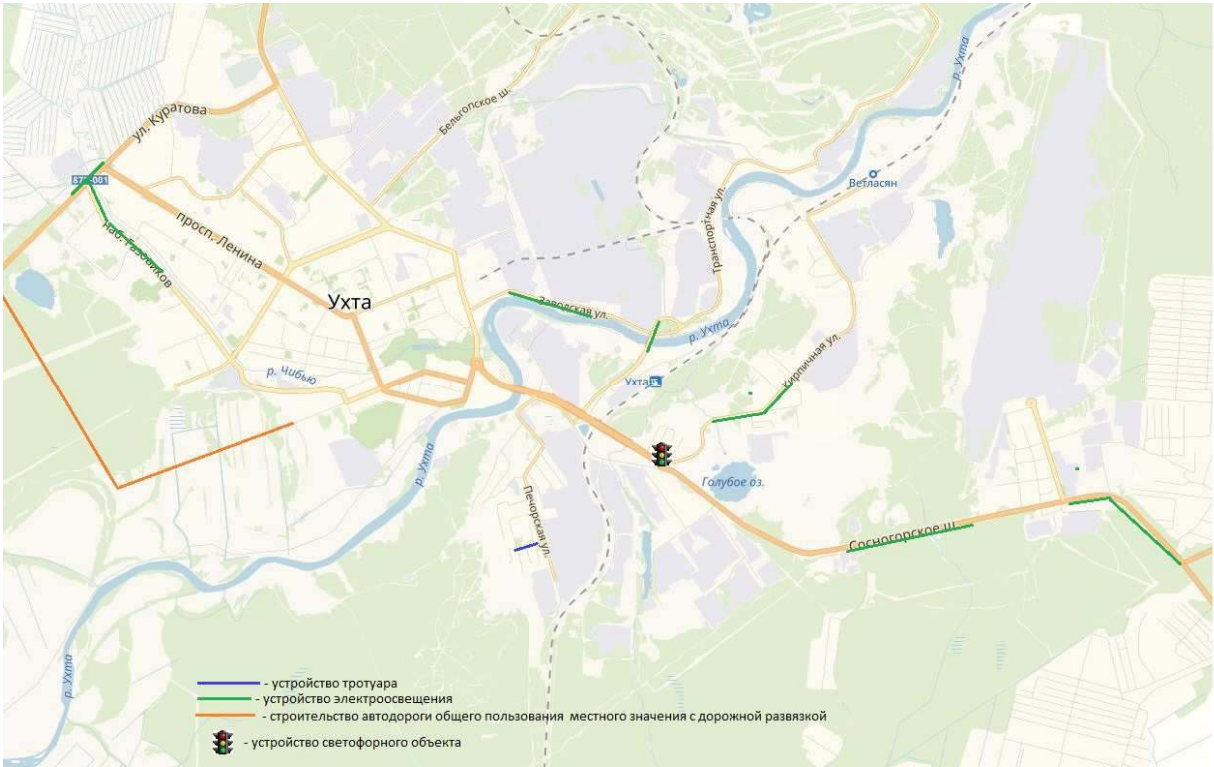
В условиях ограниченного финансирования дорожных работ с каждым годом увеличивается протяженность дорог, требующих реконструкции, капитального ремонта и ремонта. Почти все дороги требуют ямочного и капитального ремонта.

УДС городского округа представляет собой разобщенную незамкнутую сеть дорог и подъездов, а основная транспортная нагрузка приходится на региональные дороги. При этом загрузка дорог местного значения дорожным движением не является критической и, как показывает транспортное моделирование, сохранение приемлемого уровня загрузки может быть достигнуто без значительных реконструкционных изменений. Также не требуется строительство новых магистралей. Затруднения движения возникают только на перекрестках при съезде и выезде на дороги регионального значения.

В рамках КСОДД рассмотрены и учтены реконструктивно-планировочные мероприятия в основных транспортных узлах. На менее загруженных участках улично-дорожной сети в рассматриваемой перспективе безопасное дорожное движение должно обеспечиваться за счет содержания и эксплуатации дороги и дорожной инфраструктуры в нормативном состоянии.

Проект КСОДД предусматривает:

- устройство недостающего наружного освещения в городе и поселках;
 - устройство светофорного объекта на перекрестках автодорог «Ухта – «Дальний» - «Озерный - Ветлосян»;
 - строительство объездной дороги с дорожной развязкой и электроосвещением;
 - устройство тротуаров в микрорайонах и населенных пунктах.
- Схемы предлагаемых мероприятий представлены на рисунке 1.



Реконструктивно-планировочные мероприятия городского округа Ухта

Предложения по категорированию дорог и улиц

Все улицы и дороги, относящиеся к МОГО «Ухта» могут быть разделены на категории в соответствии с действующими нормативными документами. В настоящее время категории улиц городских округов устанавливаются СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и

застройка городских и сельских поселений», категории автомобильных дорог устанавливаются СП 34.13330.2012 и, для дорог с низкой интенсивностью движения, СП 243.1326000.2015 «Проектирование и строительство автомобильных дорог с низкой интенсивностью движения».

В соответствии с данными нормами улицы и дороги Ухтинского района могут быть разделены на следующие категории:

Автодороги общего пользования:

III категории

IV категории (IVA-р, IVБ-р, IVA-п, IVБ-п)

V категории (VA, VB)

Улицы и дороги городского округа:

основные улицы городского округа;

местные улицы;

местные дороги;

проезды

Изменение категории дороги или улицы возможно в рамках реконструкции. (Уточнение категории в соответствии с классификацией СП 243.1326000.2015 может быть выполнено номенклатурно, без строительных работ)

Организационные мероприятия

В ходе разработки КСОДД рассмотрена реализация следующих организационных (сетевых) мероприятий по ОДД:

мероприятия по оптимизации скоростного режима движения ТС (входят в комплекс мероприятий по ликвидации очагов аварийности);

мероприятия по организации движения грузового автотранспорта;

локальные мероприятия в транспортных узлах, направленные на увеличение пропускной способности, реализуемые в комплексе с мероприятиями, направленными на повышение общей безопасности движения автотранспорта и пешеходов;

мероприятия по введению (ликвидации) одностороннего движения автотранспорта;

мероприятия по ограничению стоянки и остановки автотранспортных средств.

Ниже представлены сетевые организационные мероприятия, предусмотренные КСОДД.

Мероприятия по оптимизации скоростного режима движения транспортных средств

В Ухтинском районе в настоящее время скоростной режим отрегулирован в достаточной степени. В границах города скорость ограничена 40 км/ч. На остальных участках скорость ограничена в соответствии с общими правилами дорожного движения.

Значимым аспектом обеспечения безопасности дорожного движения является обеспечения контроля соблюдения ограничений. Наиболее эффективным средством являются камеры видеофиксации нарушений скоростного режима, позволяющие контролировать, а также обеспечивать наказания нарушителей. Для обеспечения соблюдения предлагаемых ограничений скоростного режима в рамках КСОДД предлагается установка камер на следующих участках улично-дорожной сети.

Мероприятия по введению светофорного регулирования.

В настоящее время на улично-дорожной сети городского округа действует 23 светофорных объекта.

В краткосрочной перспективе рассмотрено устройство светофорного регулирования на пересечении автодорог «Ухта – «Дальний» - «Озерный - Ветлосян».

В КСОДД рассмотрена возможность создания автоматической системы управления дорожным движением. С учетом прогнозируемых изменений интенсивности движения в рассматриваемой перспективе и отсутствия значительного количества регулируемых перекрестков на дорогах муниципального района создание АСУДД нецелесообразно.

Мероприятия по организации движения грузового транспорта

В МОГО «Ухта» движение грузового транспорта осуществляется в основном по местным автодорогам, что связано с географическим положением. Также географическое положение населенных пунктов (как правило, в стороне от магистральных дорог) исключает необходимость организации или ограничений транзитного грузового движения. Транзитное движение осуществляется по автодороге «Сыктывкар – Ухта – Печора – Нарьян-Мар», необходимость проезда грузового транспорта возникает только в связи с необходимостью разового обслуживания предприятий, доставки крупногабаритных грузов, работы коммунальных служб, строительства и ремонта. Доставка основной части грузов осуществляется грузовыми автомобилями малой грузоподъемности (типа «Газель») и легковыми автомобилями.

При этом существует необходимость движения отдельных единиц грузового транспорта – коммунальные службы, строительство, доставка крупногабаритных грузов. Для обеспечения проезда грузового транспорта необходима разработка регламента (на уровне актов муниципального образования) пропускной системы, предусматривающей выдачу пропусков на въезд в зону запрета. Пропуска могут оформляться на основании предоставляемых документов обоснования необходимости проезда как на длительный срок (год, полгода), так и краткосрочно, вплоть до разовых пропусков.

Мероприятия по развитию пассажирского транспорта общего пользования

Пассажирские перевозки по муниципальным регулярным автобусным маршрутам в границах МОГО «Ухта» осуществляют два перевозчика ООО «Сыктывкарское автотранспортное предприятие №1» и ООО «Транспортная группа «Доверие» на основании муниципальных контрактов, заключенных по результатам электронных аукционов, объектами закупок которых являлись «Выполнение работ по перевозке пассажиров и багажа

по муниципальным регулярным автобусным маршрутам в границах МОГО «Ухта». В настоящее время маршрутная сеть МОГО «Ухта» состоит из 21 муниципального маршрута, из них 5 – маршрутов пригородного сообщения, 3 – дачных маршрута и 13 – маршрутов городского сообщения.

Обслуживание маршрутов небольшой протяженности (№1, №2, №7, №11, №12, №19) обеспечивается автобусами малого класса. Интервал движения составляет 6-8 минут в утренние и вечерние часы, и 12-20 минут в дневные часы.

Обслуживание маршрутов №№5,104,112 осуществляется автобусами большого класса в количестве 15 шт. Интервал в движении – 10-12 минут.

Автобусное сообщение в целом обеспечивает потребности городского округа в общественном транспорте и развитие маршрутной сети в рассматриваемой перспективе не предусмотрено. Проведенное обследование выявило низкую наполняемость подвижного состава.

В рамках КСОДД предлагается обеспечение функционирования системы общественного пассажирского транспорта при выполнении обустройства автобусных остановок в соответствии с действующими нормативными требованиями (обеспечение недостающими павильонами, посадочными площадками, заездными карманами), обновления подвижного состава.

В целом система пассажирского транспорта в Ухтинском районе удовлетворяет потребностям населения в настоящее время и в рассматриваемой перспективе с учетом описанных изменений. Функционирование обеспечивается нормативным состоянием подвижного состава, остановочных пунктов и улично-дорожной сети в целом.

Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения

В систему информационного обеспечения входят следующие компоненты:

система сбора и анализа информации о текущей транспортной ситуации, действующая в режиме реального времени;

единая общегородская база данных о системе организации движения всех видов транспорта;

система маршрутного ориентирования в центральной части города;

система информирования участников движения о текущем состоянии транспортной системы (перекрытых участках улично-дорожной сети, изменениях в маршрутах движения общественного транспорта, рекомендуемых маршрутах объезда)

Сбор и анализ информации о текущей транспортной ситуации может осуществляться на основе данных, получаемых от уличных камер наблюдения, транспортных детекторов, в том числе входящих в АСУДД, навигационных систем общественного транспорта и др.

С учетом загрузки улично-дорожной сети в краткосрочной и среднесрочной перспективе развитие такой системы не рассматривалось. В долгосрочной перспективе система сбора и анализа информации о дорожном движении может быть разработана на основе АСУДД адаптивного типа.

Маршрутное ориентирование — это определенная система передачи информации участникам дорожного движения об их нахождении и направлении движения по выбранному маршруту при помощи дорожных знаков индивидуального проектирования в сочетании с дорожной разметкой. Обязательным элементом системы маршрутного ориентирования в городах является читаемое обозначение каждой улицы, проезда, переулка и номеров домов.

Схемы маршрутного ориентирования предназначены для своевременного определения участниками дорожного движения своего местонахождения и направления движения по выбранному маршруту.

К знакам маршрутного ориентирования (ЗМО) относятся информационные щиты, указатели, таблички, схемы. ЗМО подразделяются на 4 уровня:

2. Источники информации (ЗМО) 4-го уровня (адресные) – наименование улиц или информационных объектов, размещаются непосредственно у объекта – исполнительная информация и на последнем перекрестке на маршруте движения к объекту, где происходит изменение маршрута.

Источники информации (ЗМО) 3-го уровня (магистральные) – предварительная информация о направлении движения к магистральной УДС, размещаются на местной УДС – по маршруту движения от информационного объекта к ближайшей магистральной улице общегородского или районного значения. Источники информации целесообразно устанавливать перед всеми перекрестками, где необходимо выполнить поворот на другую улицу или где осуществляется переключение маршрута с главной дороги на второстепенную; на магистральной УДС – перед всеми перекрестками, на которых имеется пересечение или разветвление общегородских маршрутов движения.

Источники информации (ЗМО) 2-го уровня (зональные) целесообразно размещать вдоль основного общегородского маршрута движения к данной зоне и в местах примыкания к этому маршруту других маршрутов движения по УДС.

Источники информации (ЗМО) 1-го уровня (межрегиональные), информирует водителей ТС о направлениях движения к внегородским объектам (например, к другим дорогам), должны выводить их, начиная с магистральных улиц районного значения, на маршруты движения к информационным объектам.

В КСОДД МОГО «Ухта» рассмотрены ЗМО 2-го,3-го и 4-го уровней. В настоящее время в соответствии с действующими Проектами организации дорожного движения (ПОДД) должны быть установлены дорожные знаки 6.10.1 «Указатель направлений», 6.10.2 «Указатели направления», обеспечивающие маршрутное ориентирование на улично-дорожной сети района.

При соблюдении требований ПОДД и содержании дорожных знаков в нормативном состоянии маршрутное ориентирование будет обеспечено, и разработка дополнительных мероприятий не требуется.

Еще одним аспектом информирования участников движения является установка табло прибытия подвижного состава общественного транспорта на всех ключевых остановках ТОП. Табло прибытия ТОП – это устройство для оповещения пассажиров на остановочном пункте о времени прибытия автобуса.

Принцип работы информационных табло: на борту каждого маршрутного транспортного средства установлена спутниковая система GPS/ГЛОНАСС, которая извещает о месте нахождения транспорта. Информация передается на сервер, где обрабатывается и анализируется, и уже оттуда данные будут транслироваться на экраны, установленные на остановках.

Каждое информационное табло состоит из солнечной батареи, аккумулятора, управляющего блока, узла индикации и радиоприёмника. Запасённая энергия позволяет устройству работать достаточно долгое время при отсутствии света (батарея может питаться и от искусственного освещения). Пример информационного табло представлен на рисунке 5.



Информационное табло прибытия ТОП

С учетом количества маршрутов и интенсивности автобусного движения, КСОДД предполагает оборудование основных остановок в сельских поселениях информационными табло в долгосрочной перспективе.

Мероприятия по совершенствованию пешеходного и велосипедного движения

К мероприятиям по обеспечению пешеходного движения можно отнести два основных направления – устройство тротуаров и пешеходных дорожек, а также устройство пешеходных переходов.

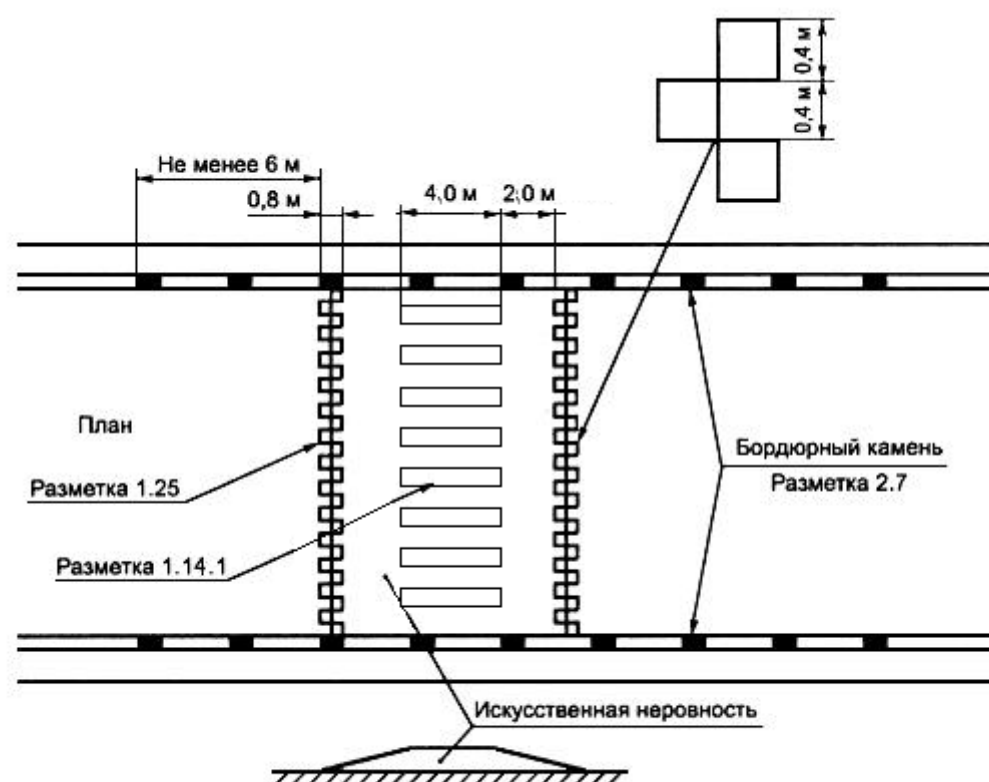
В соответствии с требованиями СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений», ГОСТ 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства» в населенных пунктах улицы и дороги должны иметь тротуары или пешеходные дорожки для движения пешеходов.

Пешеходные переходы устраиваются согласно ГОСТ 32944-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Пешеходные переходы. Классификация. Общие требования».

В настоящее время организация пешеходных переходов в МОГО «Ухта» находится на достаточно высоком уровне – существующие переходы достаточно оборудованы дорожными знаками и разметкой в соответствии с требованиями действующих нормативов.

В рамках разработки КСОДД дополнительно предусмотрены следующие мероприятия, направленные в первую очередь на повышение безопасности пешеходных переходов:

- оборудование пешеходных переходов знаками и разметкой в соответствии с нормативными требованиями
- устройство приподнятых над проезжей частью пешеходных переходов (см. рис.3)
- оборудование пешеходных переходов светофорами Т7



Пример обустройства пешеходного перехода, приподнятого над проезжей частью

Обязательным условием безопасности пешеходных переходов является обеспечение нормативного освещения. В соответствии с действующими нормами освещенность пешеходного перехода должна быть в 1,3 раза больше средней освещенности прилегающего участка улицы (проезжей части), а на неосвещенных дорогах не менее 10 лк.

Велосипедное движение.

В настоящее время велосипедное движение на территории МОГО «Ухта» не организовано. Отсутствуют велодорожки, велополосы. Движение осуществляется по проезжей части и тротуарам в соответствии с общими правилами дорожного движения.

Развитие сети веломаршрутов следует начинать с создания замкнутых маршрутов внутри городского округа. Проектирование и строительство велодорожек

При проектировании велоинфраструктуры следует учитывать возможность размещения велодорожек в плане и продольном профиле.

Веломаршруты рекомендуется прокладывать по кратчайшему пути. Не следует размещать велосипедные дорожки с проезжей частью при наличии длинных не регулируемых перегонов, позволяющих водителям нарушать правила дорожного движения и увеличивать скоростной режим.

Особенно внимательно следует разрабатывать пересечения в одном уровне. В связи с тем, что до настоящего момента организация движения (разметка, знаки) на перекрестках при пересечении автомобильного и велосипедного транспорта отсутствует, то потребуется время для адаптации водителей к разметке, обозначающей пересечение проезжей части велосипедной дорожкой.

При проектировании транспортной инфраструктуры в поперечном профиле не учитывалась необходимость размещения велосипедных полос или дорожек, в связи с этим, необходимо изыскивать дополнительные места их расположения. При этом следует учитывать, что ширина проезжей части и тротуара не может быть меньше нормативной.

При разработке основных планировочных и конструктивных решений организации велосипедного движения целью является создание максимально комфортных и безопасных условий движения велосипедистов. Основным документом, в соответствии с которым необходимо вести проектирование велосипедных дорожек, является СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений.»

При наличии возможности, маршруты следует прокладывать по обособленным двухсторонним велодорожкам. В некоторых случаях они могут дублироваться на каждой стороне улиц или дополняться одной односторонней велодорожкой. На участках, где разместить двухсторонние велодорожки не представляется возможным, в зависимости от поперечного профиля, интенсивности движения автомобилей и прочих факторов, могут проектироваться обособленные односторонние велодорожки с каждой стороны улицы, велополосы по краям проезжей части и их сочетания. Если организация перечисленных вариантов в существующих условиях невозможна, то предполагается движение согласно Правилам дорожного движения (по краю проезжей части). В сложившейся стесненной жилой застройке допустимо проектирование велодорожек с минимальными геометрическими параметрами, применимых для стесненных условий.

При строительстве новых жилых районов необходимо на этапе проектирования предусмотреть строительство велотранспортной инфраструктуры для создания более разветвленной сети велодорожек.

Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения маломобильных групп населения

Доступная среда для инвалидов и других маломобильных групп населения (далее МГН) — это, прежде всего, сочетание требований и условий к городскому дизайну, инфраструктуре объектов и транспорта, которые позволяют инвалидам свободно передвигаться в пространстве и получать необходимую информацию для осуществления комфортной жизнедеятельности. К маломобильным группам населения относятся не только люди с ограниченными возможностями, но и пенсионеры, беременные женщины, родители с детскими колясками и другие люди, испытывающие

затруднения при самостоятельном передвижении. Как правило, МГН движутся по одним и тем же маршрутам, им трудно пользоваться общественным транспортом, далеко не все объекты социальной инфраструктуры оснащены безбарьерным входом. Важным направлением в работе с данной категорией людей является обеспечение им доступности социально значимых объектов — жилых домов, государственных и образовательных учреждений, больниц и т. д. Безбарьерная среда в современной инфраструктуре — это здания и сооружения, в которых реализован комплекс архитектурно-планировочных, инженерно-технических, эргономических, конструкционных и организационных мероприятий. Помимо всего прочего, важным этапом создания максимальной доступности социальных объектов является их грамотное и комплексное оборудование вспомогательными средствами для людей с ограниченными возможностями. Стартовавшая в 2011 году реализация Программы «Доступная среда» призвана восполнить пробелы в планировании общественного пространства, адаптировав его для всех без исключения категорий граждан.

На текущий момент улично-дорожная сеть МОГО «Ухта» приспособлена для комфортных условий передвижения МГН по улицам — отсутствуют тротуары на значительной части дорог, отсутствуют тактильные знаки на пешеходных путях, сопряжения тротуаров с проезжей частью на пешеходных переходах имеют превышения более нормативных, существующие тротуары частично не отвечают нормам ровности, ширины, уклонов, находятся в неудовлетворительном состоянии. Для улучшения качества жизни МГН необходимо реализовать комплекс мер, которые помогут людям с ограниченными возможностями чувствовать себя полноценными жителями города. К таким мерам относятся:

Строительство и реконструкция тротуаров для беспрепятственного передвижения МГН.;

Существующих тротуары при сопряжении с проезжей частью необходимо обустроить тактильными плитками.

Весь общественный транспорт следует заменить на низкопольный, причем средняя дверь должны быть обязательно оборудована пандусом, остановочные пункты необходимо расположить на уровне пола общественного транспорта;

Все социальные объекты инфраструктуры необходимо оборудовать пандусом или лифтами для беспрепятственного входа МГН;

Парковочные пространства должны быть оснащены специальными местами для инвалидов.

Проектные решения по реконструкции тротуаров

Пешеходные пути (тротуары, дорожки и пр.) устраиваются согласно СП 59.13330.2016 «Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения»; СП 140.13330.2012 «Городская среда. Правила проектирования для маломобильных групп населения».

Ширина пешеходного пути с учетом встречного движения инвалидов на креслах-колясках должна быть не менее 2,0 метров. В условиях сложившейся застройки в затесненных местах допускается в пределах прямой видимости снижать ширину пешеходного пути движения до 1,2 метров. При этом следует устраивать не более чем через каждые 25 м горизонтальные площадки (карманы) размером не менее 2,0-1,8 метров для обеспечения возможности разезда инвалидов на креслах-колясках.

Продольный уклон путей движения, по которому возможен проезд инвалидов на креслах-колясках, не должен превышать 5 %, поперечный — 2 %. В местах изменения высот поверхностей пешеходных путей их выполняют плавным понижением с уклоном не более 1:20 (5 %) или устраивают съездами. При устройстве съездов их продольный уклон должен быть не более 1:20 (5 %), около здания - не более 1:12 (8 %), а в местах, характеризующихся стесненными условиями, - не более 1:10 на протяжении не более 1,0 метра. Перепад высот между нижней гранью съезда и проезжей частью не должен превышать 0,015 метра. Высоту бортовых камней (бордюров) по краям пешеходных путей на участке вдоль газонов и озелененных площадок следует принимать не менее 0,05 метров.

Тактильная плитка

Для инвалидов с дефектами зрения, в том числе полностью слепых, предусматривается укладка специальных тактильных плит в местах пешеходных переходов через проезжую часть улиц и при пересечении внутриквартальных съездов, на пути следования по тротуарам, перед препятствиями (стойками, опорами, рекламными конструкциями, деревьями и др.), а также на посадочных площадках остановочных пунктов.

Поверхность указателей должна быть шероховатой рифленой с противоскользящими свойствами, отличной по структуре и цвету от прилегающей поверхности дорожного или напольного покрытия, и обеспечивать ее распознавание инвалидами по зрению на ощупь и (или) визуально. Пример применения тактильной плитки показан на рисунке 4.



Пример укладки тактильной плитки для обозначения пешеходного перехода

Мероприятия по повышению безопасности движения (локальные мероприятия по ликвидации очагов аварийности)

Основными критериями определения объектов улично-дорожной сети, требующих реализации мероприятий по повышению безопасности и улучшению условий движения являются:

- Статистические данные по аварийности;
- Анализ существующих условий движения автотранспорта.

Согласно анализу сведений о дорожно-транспортных происшествиях на территории района основное количество ДТП происходит на автодорогах федерального и регионального подчинения. При этом наибольшая часть связана с несоблюдением скоростного режима и неправильным выбором скорости в соответствии с погодными условиями и состоянием дорожного полотна.

На дорогах, относящихся к муниципальному району, основная часть ДТП связана с наездами на пешеходов. При этом явных очагов концентрации дорожно-транспортных происшествий не выявлено.

Таким образом, в качестве мероприятий по снижению аварийности на дорогах МОГО «Ухта» можно рассматривать улучшение условий пешеходного движения.

- Мероприятия, обеспечивающие повышение безопасности дорожного движения, предусматривают:
- Строительство внеуличных пешеходных переходов;
 - Организацию пешеходных переходов, в том числе регулируемых;
 - Установку пешеходных ограждений;
 - Установку ограждений на разделительных элементах;
 - Установку искусственных неровностей («лежачих полицейских», приподнятых пешеходных переходов и обустройство шумовых полос)

На стадии проектирования необходимо проведение более детальной проработки с внесением возможных изменений и дополнений в предлагаемые в настоящей работе локальные мероприятия.

Адресный перечень предлагаемых локальных мероприятий представлен в сводной таблице 2.

Таблица 2. Перечень мероприятий по повышению безопасности дорожного движения на дорогах МОГО «Ухта».

№ п/п	Адрес	Предлагаемые мероприятия	Срок реализации
1	Строительство светофорного объекта на пересечении автодорог «Ухта – «Дальний» - «Озерный - Ветлосян	Устройство светофорного регулирования, пешеходных переходов. Установка знаков, нанесение разметки.	2019– 2023
2	Строительство светофорного объекта на ул. Октябрьская, д.23	Устройство светофорного регулирования, пешеходных переходов. Установка знаков, нанесение разметки.	2019 – 2023
3	пст. Веселый Кут, с. Кедвавом, д. Кэмдин, пгт. Водный, пгт. Боровой	Оборудование автобусных остановок в населенных пунктах МОГО «Ухта»	2019 – 2023
4	Пр. Космонавтов, ул. Сениюкова, пр. Ленина, пр. Зерюнова, ул. Интернациональная	Оборудование пешеходных переходов Г-образными опорами	2019 – 2023
5	мкр. УРМЗ, мкр. Дальний	Строительство тротуаров	2019 – 2023
6	Город Ухта	Строительство автодороги	2019 - 2023
7	Город Ухта, автодорога Ухта – «Дальний»	Обустройство линии электроосвещения на автодороге	2019 - 2023

8	пст. Веселый Кут	Устройство наружного освещения	2019 - 2023
---	------------------	--------------------------------	-------------

Мероприятия по развитию и регулированию парковочного пространства

В населенных пунктах МОГО «Ухта» по результатам натурного обследования мест скопления транспорта, требующих организации специального парковочного пространства, а также несанкционированных парковочных мест на улично-дорожной сети не выявлено. Парковка транспортных средств осуществляется в основном на придомовых территориях, а также на прилегающей территории мест притяжения интересов населения (магазинов, предприятий и т.п.). Парковочные места удовлетворяют транспортному спросу населения. Можно сделать вывод об отсутствии необходимости в рассматриваемой перспективе строительства новых парковочных площадок, а также регулировании существующих парковочных мест.

Разработка Программы взаимоувязанных мероприятий по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения на территории МОГО «Ухта» с укрупненным расчетом стоимости, указанием сроков и распределением ответственности за реализацию указанных мероприятий

Сводная программа мероприятий по совершенствованию организации движения на улично-дорожной сети учитывает:

Сроки, необходимые для реализации каждого предлагаемого мероприятия;

Пространственную (адресную) и временную взаимоувязку предлагаемых в рамках разработки КСОДД мероприятий;

Реализация данных мероприятий предусматривает разработку для них проектной документации. В сводной программе указана ориентировочная стоимость мероприятий с учетом проектно-изыскательских и строительно-монтажных работ. Затраты на выполнение проектно-изыскательских работ (ПИР) определены в процентном соотношении от стоимости строительно-монтажных работ (СМР). Величина процентного соотношения ПИР к СМР выведена на основе анализа стоимости выполнения проектных работ и стоимости строительства объектов-аналогов.

Ориентировочные затраты на выполнение проектно-изыскательских работ представлены в таблице 3.

Таблица 3. Ориентировочные затраты на выполнение проектно-изыскательских работ, определенные в процентном соотношении от стоимости СМР

Вид работ	Стоимость проектно-изыскательских работ, % от СМР
1. Перепланировка перекрестков и перегонов на улично-дорожной сети	10-15
2. Организация парковок на улично-дорожной сети	10-12
3. Строительство внеуличных парковок	8-10
4. Внесение изменений в схемы организации движения	25-30
5. Строительство и реконструкция светофорных постов	18-23
6. Оптимизация режимов светофорного регулирования	80-85
7. Строительство АСУДД на улично-дорожной сети	10-15

Сводная программа мероприятий по реализации предложений КСОДД представлена в Таблице 4.

Таблица 4. Программа мероприятий по реализации КСОДД МОГО «Ухта»

Мероприятия	Адрес	Кол-во	Срок реализации	Стоимость (тыс.руб.)
1. Организация движения маршрутных транспортных средств.				
Реконструкция	Оборудование автобусных остановок в населенных пунктах МОГО «Ухта»	5 ост.	до 2023г.	900
	ИТОГО:			900
2. Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов				
Реконструкция	Оборудование пешеходных переходов Г-образными опорами	20	до 2023г.	2 000
Строительство	Строительство тротуаров в мкр. УРМЗ, Дальний	2 300 м	до 2023г.	11 500
	ИТОГО:			13 500
3. Организация светофорного регулирования				

Строительство	Строительство светофорного объекта на пересечении автодорог «Ухта – «Дальний» - «Озерный - Ветлосян»	1 объект	до 2023г.	2 500
Строительство	Строительство светофорного объекта на ул. Октябрьская, д.23	1 объект	до 2023г.	500
	ИТОГО:			3 000
4. Реконструкция и строительство участков улиц, транспортных узлов				
Строительство	Строительство автодороги	3 200 м	до 2023г.	160 000
	ИТОГО:			160 000
5. Устройство наружного электроосвещения				
Строительство	Обустройство линии электроосвещения на автодороге Ухта – «Дальний»	3 000 м	до 2023г.	36 000
Строительство	Устройство наружного освещения в пст. Веселый Кут	500 м	до 2023г.	3 000
	ИТОГО:			39 000
	Итого на период 2019-2023г.г.			232 000
	ОБЩИЕ ЗАТРАТЫ:			232 000

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Комплекс предлагаемых мер предусматривает развитие УДС муниципального образования в совокупности с реализацией запланированных мероприятий целевых программ. В результате будет создана транспортная сеть городского округа, способная полностью обеспечить необходимость населения в перемещениях и организовать движение транспорта МОГО «Ухта».

В состав мероприятий вошли такие эффективные мероприятия по ОДД, как:

- мероприятия по развитию элементов УДС;
- мероприятия по обеспечению пешеходного движения;
- мероприятия по ликвидации очагов ДТП;
- реконструктивные мероприятия по повышению пропускной способности локальных транспортных узлов;
- мероприятия по организации светофорного регулирования;
- мероприятия по оптимизации скоростного режима движения ТС.

Разработан комплекс мероприятий по повышению уровня безопасности дорожного движения направленный на повышение безопасности как водителей, так и пешеходов.

Реализация предложенного комплекса мер обеспечит устойчивое функционирование транспортной системы МОГО «Ухта» на период до 2029 г.

Следует отметить, что, учитывая современные тенденции изменения транспортной отрасли, появления новых форм мобильности и моделей транспортного поведения и использования автомобильного транспорта, а также глобальных трендов автоматизации становится крайне затруднительным обоснованно строить прогнозы на перспективу более 10 лет. В этой связи рекомендуется пересматривать планы развития транспортной инфраструктуры каждые 3-5 лет.



ГОРОД

0+

ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ СОВЕТА МОГО «УХТА» И АДМИНИСТРАЦИИ МОГО «УХТА»

Учредители: Совет МОГО «Ухта» и
Администрация МОГО «Ухта»
Издатель: Администрация МОГО «Ухта», 169300,
Республика Коми, г. Ухта, ул. Бушуева, д. 11
<http://yxta.pf>, <http://mouhta.ru/docs/post/>

Контактные телефоны: 789036
meriaukh@mail.ru, meriaukh@mouhta.ru
Ответственный за выпуск: Душенко С.С.
Тираж 30 экз.
Распространяется бесплатно