КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА

ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ КРАСНОГОРСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ

1 и 2 Этапы

Разработчик: _____

Заказчик: _____

2018 г

Оглавление

Определения 4

Обозначения и сокращения 5

Введение 6

1. АНАЛИЗ ИСХОДНЫХ ДАННЫХ О ТЕКУЩЕМ СОСТОЯНИИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 8

1. Сбор и систематизация официальных документарных статических, технических и других данных, необходимых для разработки проекта 8

1.1 Общие сведения 8

1.2 Анализ социально – экономической статистики Красногорского городского Поселения в составе Челябинской области и Российской Федерации 10

1.2.1 Население 10

1.2.2 Трудовые ресурсы 12

1.2.3 Жилищный фонд 18

1.2.4 Объекты притяжения транспортных потоков 19

1.2.5 Полезные ископаемые 22

1.2.6 Торговля 22

1.2.7 Здравоохранение 23

1.2.8 Образование 23

1.2.9 Культура 24

1.2.10 Границы избирательных участков 25

1.2.11 Природные условия 26

2. Характеристика сети автомобильных дорог и других основных объектов транспортной инфраструктуры на территории Красногорского городского поселения 27

2.1 Характеристика сети автомобильных дорог на территории Красногорского городского Поселения 27

2.3 Параметры других основных объектов транспортной инфраструктуры на территории Красногорского городского поселения 32

2.3.1 Велосипедное движение 32

2.3.2 Пешеходное движение 34

3. Характеристика работы пассажирского транспорта общего пользования на территории Красногорского городского поселения 36

3.1 Характеристика сети регулярных маршрутов автомобильного транспорта общего пользования на территории Красногорского городского поселения 36
3.1.1 Пассажирский общественный транспорт Красногорского городского поселения 36
3.1.2 Характеристика работы пригородного железнодорожного пассажирского транспорта на территории Красногорского городского поселения 45
3.1.3 Обзор целевых программ и планов развития транспортной инфраструктуры, документов территориального планирования на территории Красногорского городского поселения. 47
4 Анализ парковочного пространства на территории Красногорского городского поселения. 47
5 Анализ данных о дорожно-транспортных происшествиях на территории 49
Красногорского городского поселения 49
2. РАЗРАБОТКА ТРАНСПОРТНОЙ МОДЕЛИ КРАСНОГОРСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ И МОДЕЛЕЙ КЛЮЧЕВЫХ ТРАНСПОРТНЫХ УЗЛОВ ... 54
1. Разработка транспортной модели Красногорского городского поселения 54
1.1 Описание методов и инструментального комплекса моделирования 54
1.2 Транспортное районирование Красногорского городского поселения 54
1.3 Ввод параметров объектов транспортной инфраструктуры 56
1.4 Ввод узлов транспортного спроса 57
1.5 Ввод отрезков транспортного графа 58
1.6 Ввод маршрутной сети 60
1.7 Анализ параметров дорожного движения транспортных потоков на 65
территории Красногорского городского поселения 65
2 Разработка варианта транспортной модели на краткосрочную и 65
долгосрочную перспективу 65
2.1 Разработка варианта транспортной модели на долгосрочную перспективу 65
Список использованных источников 66

Определения

Автомобильная дорога **–** объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для движения транспортных средств и включающий в себя земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги и расположенные на них или под ними конструктивные элементы и дорожные сооружения, являющиеся ее технологической частью, - защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства автомобильных дорог.

Дорожная разметка**–** линии, надписи и другие обозначения на проезжей части, бордюрах, дорожных сооружениях и элементах обустройства дорог, информирующие участников дорожного движения об условиях и режимах движения на участке дороги.

Дорожно-транспортное происшествие **–** событие, возникшее в процессе движения транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб.

Дорожный знак **–** устройство в виде панели определенной формы с обозначениями и/или надписями, информирующими участников дорожного движения о дорожных условиях и режимах движения, расположении населенных пунктов и других объектов.

Организация дорожного движения **–** комплекс мероприятий и распорядительных действий по управлению движением на дорогах.

Проезжая часть **–** основной элемент дороги, предназначенный для непосредственного движения транспортных средств.

Улично-дорожная сеть– совокупность участков улиц и дорог, объединенных по административному или географическому признаку.

Технические средства организации дорожного движения **–** дорожные знаки, разметка, светофоры, дорожные ограждения, искусственные неровности, предназначенные для информирования водителей об условиях движения по автомобильной дороге.

Транспортный поток **–** совокупность транспортных единиц, совершающих упорядоченное движение в сечении выбранного перегона.

Светофор **–** устройство, предназначенное для поочередного пропуска участников движения через определенный участок улично-дорожной сети.

Обозначения и сокращения

а/д – Автомобильная дорога

БДД – Безопасность дорожного движения

г.п. – Городское поселение

г. – Город

ДТП – Дорожно-транспортное происшествие

ж/д – Железная дорога

КСОДД – Комплексная схема организации дорожного движения

ЛРТ – Легкорельсовый транспорт

МПТ – Массовый пассажирский транспорт

о.п. – Остановочный пункт

ОДД – Организация дорожного движения

ПДД – Правила дорожного движения

Пл. – Платформа

РФ – Российская Федерация

Ст. – Станция

СТП – Схема территориального планирования

ТП – Транспортный поток

ТС – Транспортное средство

УДС – Улично-дорожная сеть

МО – Муниципальное образование

пгт. – Поселок городского типа

Введение

Объект исследования – улично-дорожная сеть (далее – УДС) на территории Красногорского городского поселения , организация дорожного движения (далее – ОДД) и транспортно-эксплуатационное состояние дорог.

Цель Комплексной схемы организации дорожного движения Красногорского городского поселения (далее – КСОДД) – разработка Программы мероприятий, направленных на увеличение пропускной способности УДС Красногорского городского поселения, предупреждения заторных ситуаций с учетом изменения транспортных потребностей района, снижения аварийности и негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения.

Разработка КСОДД осуществлялась в три этапа:

Цель 1 этапа работы – сбор и анализ данных о параметрах УДС и существующей схеме организации дорожного движения на территории Красногорского городского поселения, выявление проблем, обусловленных недостатками в развитии транспортного комплекса.

Цель 2 этапа работы – Разработка транспортной модели района с разработкой микромоделей ключевых транспортных узлов на основе анализа параметров улично-дорожной сети, транспортных инфраструктурных объектов, маршрутной сети, расчёта перераспределения транспортных потоков в ключевых транспортных узлах на основании планов развития улично-дорожной сети и анализа полученных результатов с определением оптимального варианта организации дорожного движения в ключевых транспортных узлах.

Цель 3 этапа работы – Разработка мероприятий в рамках комплексной схемы организации дорожного движения на территории Красногорского городского поселения на прогнозные периоды (краткосрочный (до 2023 г.) среднесрочный (до 2027 г.) долгосрочный (до 2032 г.)).

В процессе работы были проведены следующие мероприятия:

1) Сбор и систематизация исходных данных для разработки Комплексной схемы организации дорожного движения Красногорского городского поселения;

2) Проведен анализ полученных данных об автомобильных дорогах и УДС транспортных потоков (ТП) с целью выявления проблем и недостатков в развитии транспортного комплекса Красногорского городского поселения;

3) Проведен анализ данных о существующей системе внутри муниципального и внешнего пассажирского транспорта на территории Красногорского городского поселения.

Задачи КСОДД:

- сбор и анализ данных о параметрах УДС и существующей схемы ОДД на территории Красногорского городского поселения, выявление проблем, обусловленных недостатками в развитии территориальной транспортной системы;
- анализ существующей системы пассажирского транспорта на территории Красногорского городского поселения;
- анализ существующей сети транспортных корреспонденций Красногорского городского поселения с другими муниципальными образованиями и территориями;
- анализ планов социально-экономического развития Красногорского городского поселения;
- разработка мероприятий по оптимизации схемы ОДД и повышению безопасности дорожного движения на территории Красногорского городского поселения;
- разработка мероприятий по оптимизации парковочного пространства на территории Красногорского городского поселения;
- разработка мероприятий по оптимизации работы системы пассажирского транспорта с учетом существующих и прогнозных характеристик пассажиропотоков на территории Красногорского городского поселения;
- разработка мероприятий по повышению транспортной доступности Красногорского городского поселения и развитию транспортных связей с другими муниципальными образованиями и территориями.

1. АНАЛИЗ ИСХОДНЫХ ДАННЫХ О ТЕКУЩЕМ СОСТОЯНИИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

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

1.1 Общие сведения

Красногорское городское поселение — МО в Еманжелинском районе Челябинской области Российской Федерации. Административный центр - поселок городского типа Красногорский. Расстояние до Челябинска - 71 км.

Статус и границы городского поселения установлены Законом Челябинской области от 28 октября 2004 года № 293-ЗО «О статусе и границах Еманжелинского муниципального района и городских поселений в его составе»

Площадь территории поселения составляет 36,93 км². Общая численность населения городского поселения - 12914 человек, 97% людей проживают в пгт. Красногорский . В состав Красногорского городского поселения входят село Ключи, ст. Красноселка и рабочий поселок Красногорский.

Рисунок 1 - Карта Красногорского городского поселения

1.2 Анализ социально – экономической статистики Красногорского городского Поселения в составе Челябинской области и Российской Федерации

1.2.1 Население

Численность населения на территории Красногорского городского поселения на 01.01.2017 составила 12914 человек , что составляет 25,64% от населения Еманжелинского муниципального района . По данным Челстата за период январь-июль население Красногорского городского поселения составило - 12536 человек. С начала года произошло уменьшение численности за счет естественной убыли - минус 55 чел. иммиграционной убыли - минус 74 чел.

Плотность населения - 2,6 чел./км².

Прогноз численности населения предполагает его снижение, депопуляция населения в перспективе сохранится.

Численность и показатели населения Красногорского городского поселения по поселениям представлена в таблице 1 и 2.

Таблица 1 – Численность населения Красногорского городского поселения

Наименование МО	Численность населения, человек	На дату
Поселок городского типа Красногорский	12575	01.01.2017
Село Ключи	339	01.01.2017

Таблица 2 - Статистика населения

Год	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Численность постоянного населения	13984	13992	14026	13885	13656	13507	13260	12914

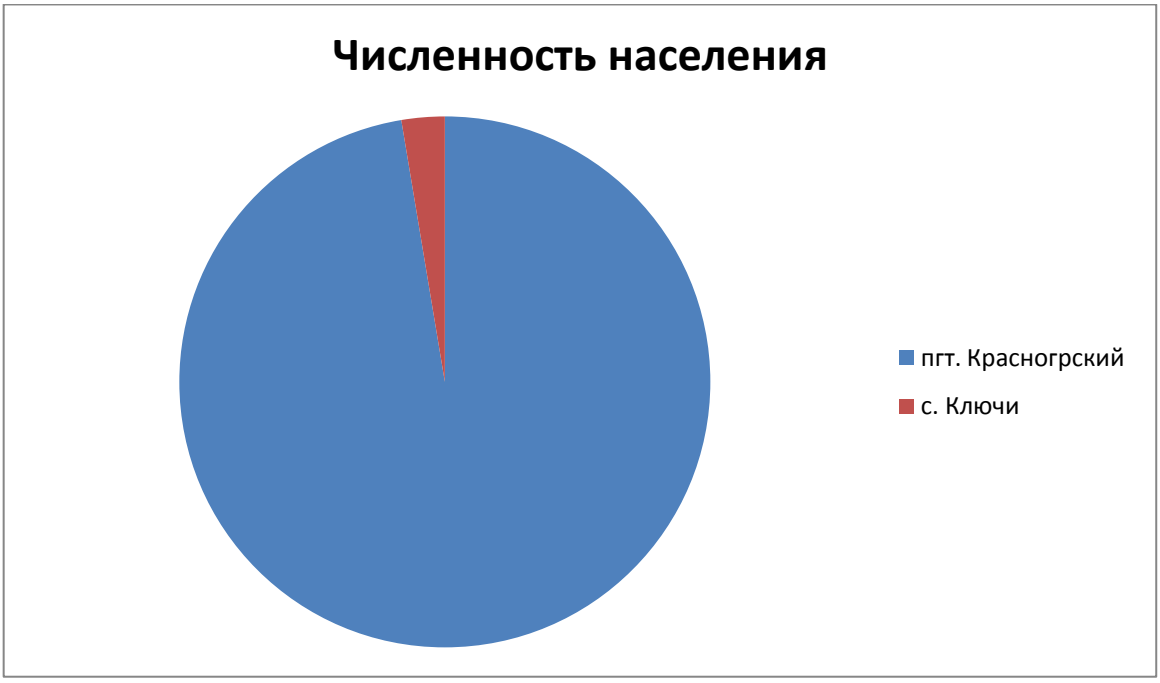

Диаграмма 1 – Численность населения Красногорского городского поселения

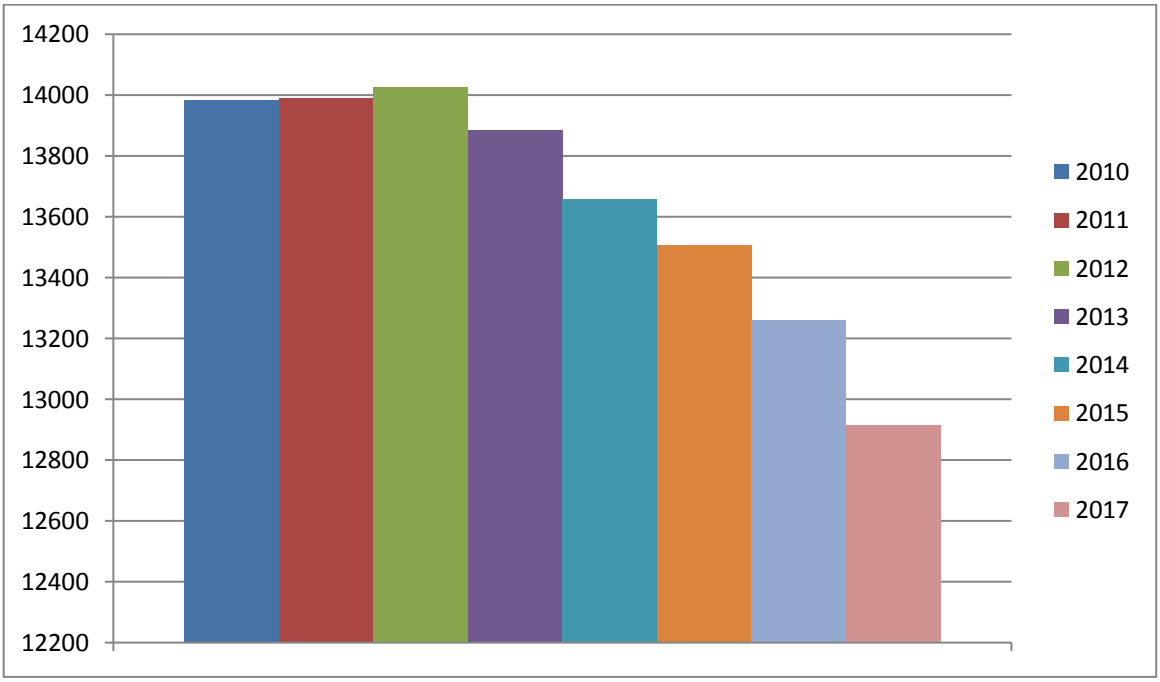

Диаграмма 2 - Статистика населения за период с 2010 по 2017 годы

К концу 2018 году в Красногорском городском поселении ожидается ухудшение демографической ситуации вследствие старения населения, превышения смертности над рождаемостью и миграционной убыли над миграционным притоком. При сохранении

данных тенденций к 2024 году прогнозируется уменьшение численности населения. Прогнозируемые данные о численности населения представлены в таблице 3.

Таблица 3 – Прогноз среднегодовой численности населения (тыс.чел.)

Варианты	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Консервативный	12,2	12,0	11,6	11,4	11,3	11,1
Базовый	12,2	12,0	11,7	11,5	11,3	11,1
Целевой	12,2	12,0	11,7	11,5	11,4	11,6

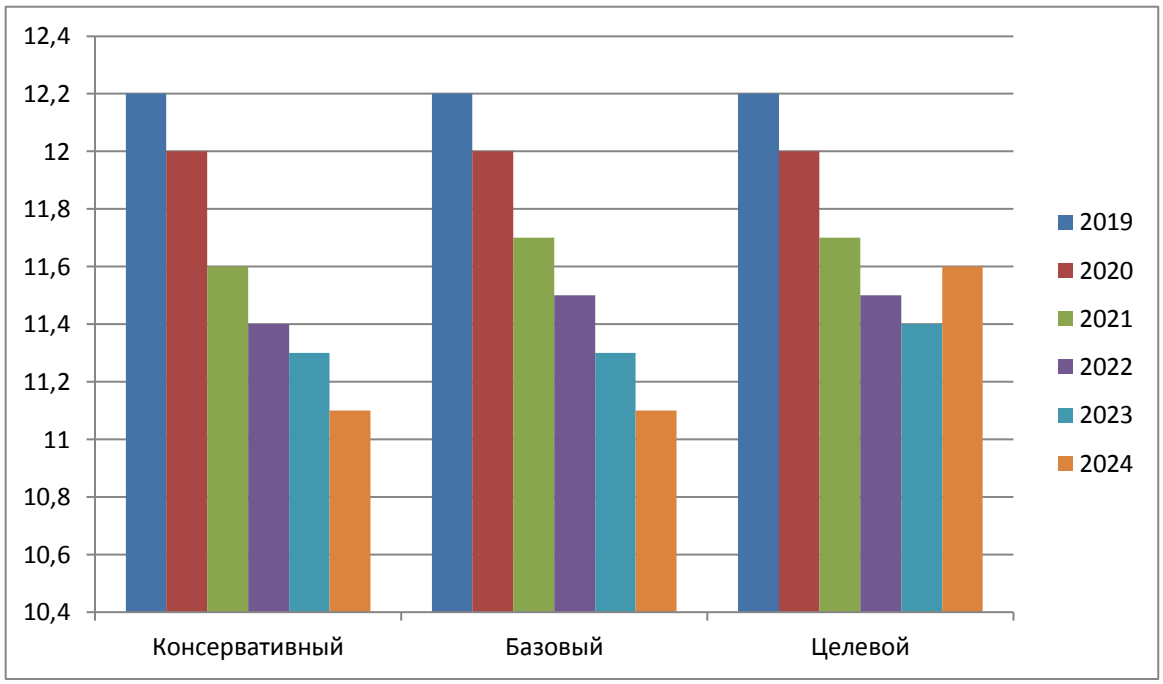

Диаграмма 3 - Прогноз среднегодовой численности населения (тыс.чел.)

1.2.2 Трудовые ресурсы

Демографическая структура и состав населения во многом определяют перспективы и проблемы рынка труда, а значит, и трудовой потенциал той или иной территории. Трудовые ресурсы являются одним из главных факторов развития территории. Среднегодовая численность населения в трудоспособном возрасте за 2015 год составила 9,61 тыс. чел., численность трудовых ресурсов поселения Численность занятых в экономике Красногорского городского поселения в 2015 г. равнялась 6,4 тыс. чел., или

89% трудовых ресурсов города. Уровень зарегистрированной безработицы в 2015 году составил 1,7 %.

Развитие рынка труда в среднесрочной перспективе будет проходить в условиях демографических ограничений и в значительной степени определяться общей ситуацией в экономике.

Промышленные предприятия ,которые ведут свою деятельность на территории Красногорского городского поселения представлены в таблице 4.

Таблица 4 - Промышленные предприятия на территории Красногорского городского поселения

Наименование организации	Населенный пункт
ООО «Красногорский завод абразивных инструментов»	456592, Челябинская обл., г. Еманжелинск, пос.Красногорский, Промышленный квартал, 1
ООО «Литос»	456592, Челябинская область, Еманжелинский район, рп. Красногорский, ул. Отвальная, д. 53
ООО «Красногорский механический завод»	456592.Челябинская обл, п.Красногорский ул.Строительная ,8
ОАО «Агрофирма Ариант»	456592, Челябинская область, Еманжелинский район, п. Красногорский,
Красногорское ЛПУ «Уралтрансгаз»	456592, Челябинская область, Еманжелинский район, п. Красногорский,
ООО «Корвет»	456592, Челябинская область, Еманжелинский район, п. Красногорский, Победы ул, дом 8, кабинет 15
ООО « Коммунальные системы»	456592, Челябинская область, Еманжелинский район, п. Красногорский, Победы ул, дом 8, кабинет 14
ООО «Вега»	456592, Челябинская область, Еманжелинский район, рабочий поселок Красногорский, улица Победы, дом 8,

	кабинет 11
ПАО «Челябэнергосбыт»	456592, Челябинская область, Еманжелинский район, п. Красногорский, ул.40 лет Октября, 8
ОАО «Газпром газораспределение г.Челябинск»	456592, Челябинская область, Еманжелинский район, п. Красногорский, ул. Пионерская 1
ООО «АЭС-инвест»	456592, Челябинская область, Еманжелинский район, п. Красногорский,
ООО «НОВАТЭК»	456592, Челябинская область, Еманжелинский район, п. Красногорский, ул. Пионерская 1
ООО «ЮСК»	456592, Челябинская область, Еманжелинский район, п. Красногорский,

Промышленность поселения в последние годы находится в состоянии глубокого кризиса. Отсутствие заказов привело к снижению объемов производства абразивных материалов и металлических изделий, а последовавшее за этим сокращение численности оказало негативное воздействие на внутрирайонный потребительский спрос, на который ориентируются с/х предприятия.

В настоящее время происходят процессы изменения структуры собственности, что не может не оказать влияния на текущую деятельность предприятий. Усилия местных властей по развитию малых предприятий в сфере промышленного производства приносят результаты, однако они не компенсируют в должной мере негативные последствия кризиса на крупных и средних предприятиях.

Основная задача администрации в области промышленной политики - это минимизация негативных социальных последствий сокращения действующих предприятий и стимулирование инвестиций для создания новых производств и новых рабочих мест.

Развитие промышленности по потенциальным возможностям территории возможно за счет размещения новых производств, развитием малых предприятий не только в уже сформировавшихся промышленных площадках, но учитывая близость Красногорского

городского поселения к рынкам сбыта, в потенциальных центрах по развитию в первую очередь предприятий по переработке сельхозпродукции на территории района.

Развитие промышленных предприятий в конце 2009 года нарушено влиянием финансово-экономического кризиса . В меньшей степени кризис коснулся предприятий, связанных с предоставлением услуг в сфере распределения энерго-, тепло-, водо-, газоресурсов. Для большинства других промышленных предприятий поселения этот период связан с уменьшением финансово-подкрепленных заказов, пересмотром производственных программ в сторону уменьшения объемов производства, поиском новых партнеров. Функционирование вторичного сектора экономики Красногорского городского поселения остается наиболее важным для функционирования экономики поселения.

К числу быстрорастущих видов экономической деятельности относится строительство, которое за годы реформ претерпело коренные изменения. Строительной деятельностью стали заниматься предприятия малого бизнеса и индивидуальные предприниматели.

Предприятия строительного комплекса выполняют строительные, ремонтно-строительные работы не только на территории поселения, но и за его пределами. Перспективы развития строительной отрасли связаны с инвестиционной активностью предприятий, возможностями бюджетной системы, реализацией инвестиционных проектов и программ, участием в выполнении муниципальных заказов.

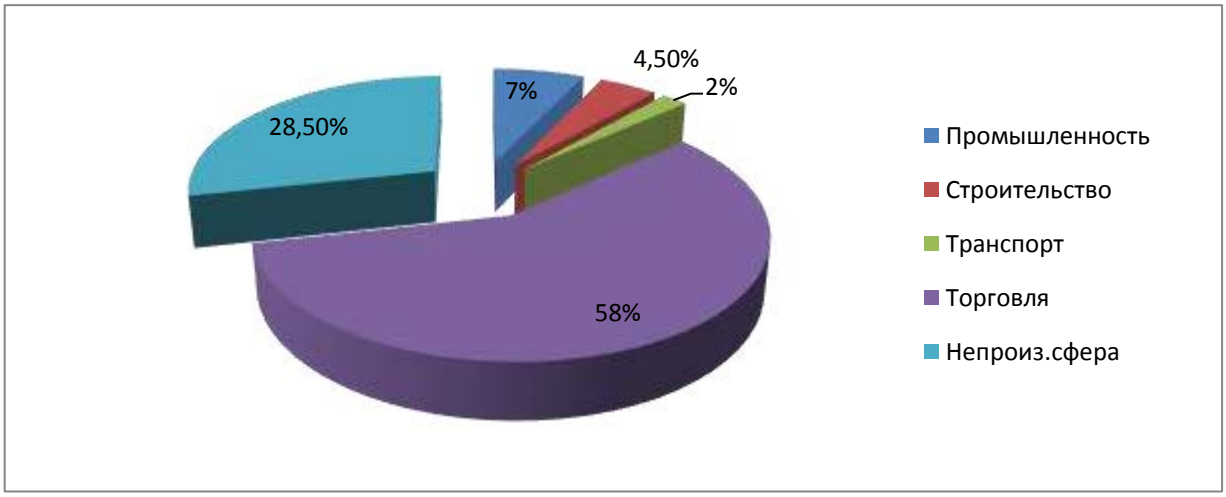

Диаграмма 4 - Структура экономики Красногорского городского поселения в % от общего числа предприятий

С учетом того, что в Красногорском городском поселении одно крупное предприятие ОАО «Агрофирма Ариант», темпы роста объемов производства на прогнозируемый период планируются на основе плана его развития. В 2018 году предприятие ожидает резкий спад объемов отгруженной продукции с умеренным темпом роста на прогнозируемый период.

Таблица 5 - Прогноз объема отгруженной продукции по крупным и средним организациям (млн. руб.)

Варианты	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Консервативный	4882,0	4875,8	4872,6	4887,2	4899,3	4921,6
Базовый	5784,0	5980,4	6201,7	6324,7	6511,7	6722,1
Целевой	5850,0	6126,1	6426,3	6649,0	6962,9	7299,6

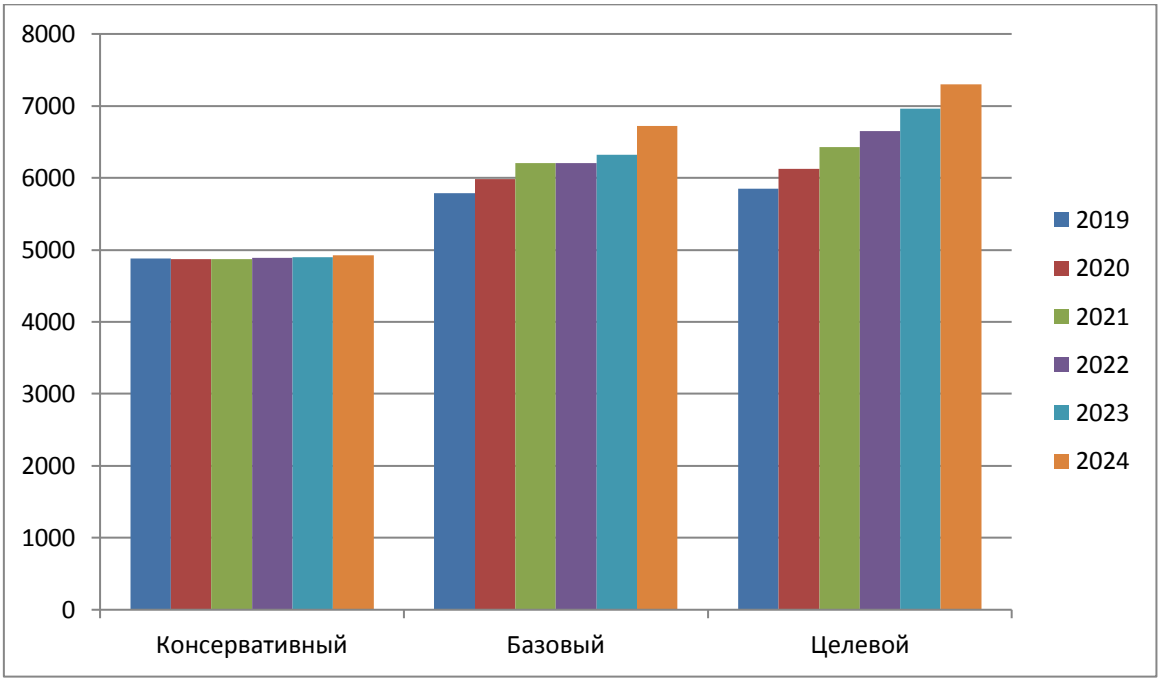

Диаграмма 5 - Прогноз объема отгруженной продукции по крупным и средним организациям (млн. руб.)

Малое предпринимательство в Красногорском городском поселении сформировалось как объект экономики. В 2015 году в поселении действовало 12 малых

предприятий, 78 предпринимателей без образования юридического лица. Таким образом, можно выделить ряд сфер экономической деятельности, в которых в последние годы малые предприятия активно развивались. Наибольшее число малых предприятий приходится на сферу оптовой и розничной торговли, строительств а также ремонта автотранспортных средств, бытовых изделий и предметов личного пользования. Данная сфера деятельности остается привлекательной на протяжении многих лет. Это говорит о том, что субъекты малого бизнеса стремятся сконцентрировать все свои ресурсы на наиболее рентабельных и важных для выживаемости направлениях деятельности, не требующих, как правило, крупных долговременных инвестиций.

В 2015 году в Красногорском городском поселении оказывали услуги 22 объекта бытового обслуживания населения, в том числе:

– 1 предприятие по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств, машин и оборудования,
– 8 парикмахерских,
– 3 мастерских по ремонту и пошиву швейных, меховых и кожаных изделий,
– 1 мастерских по ремонту, окраске и пошиву обуви,
– 2 предприятия, оказывающих ритуальные услуги,
– 2 предприятия по ремонту и техническому обслуживанию бытовой радиоэлектронной аппаратуры,
– 1 предприятия по изготовлению и ремонту мебели,
– 2 фотоателье.

Сфера розничной торговли также достаточно развита . На территории поселения работают:

– 82 магазинов,
– 3 палатки/киоска,
– 14 павильонов,
– 3 аптек, аптечных киосков и пунктов,
– 3 столовых,
– 2 ресторанов и кафе,
– 4 автозаправочных станций,
– 1 розничный рынок.

Распределение малых предприятий по сферам экономической деятельности определяется спецификой конкурентной среды, барьерами для входа в рынок, в том числе и административными, особенностями лицензирования деятельности, спросом на соответствующую продукцию и услуги. Наиболее активный рост малых предприятий наблюдается в сфере оптовой и розничной торговли, что объясняется низким барьером для входа на этот рынок, высоким спросом на данные виды услуг и низким объемом необходимых первоначальных инвестиций.

В Красногорском городском поселении, несмотря на достаточно активное развитие малых предприятий в сфере оптовой и розничной торговли, отмечается недостаточный уровень участия малого и среднего бизнеса в промышленности и строительстве.

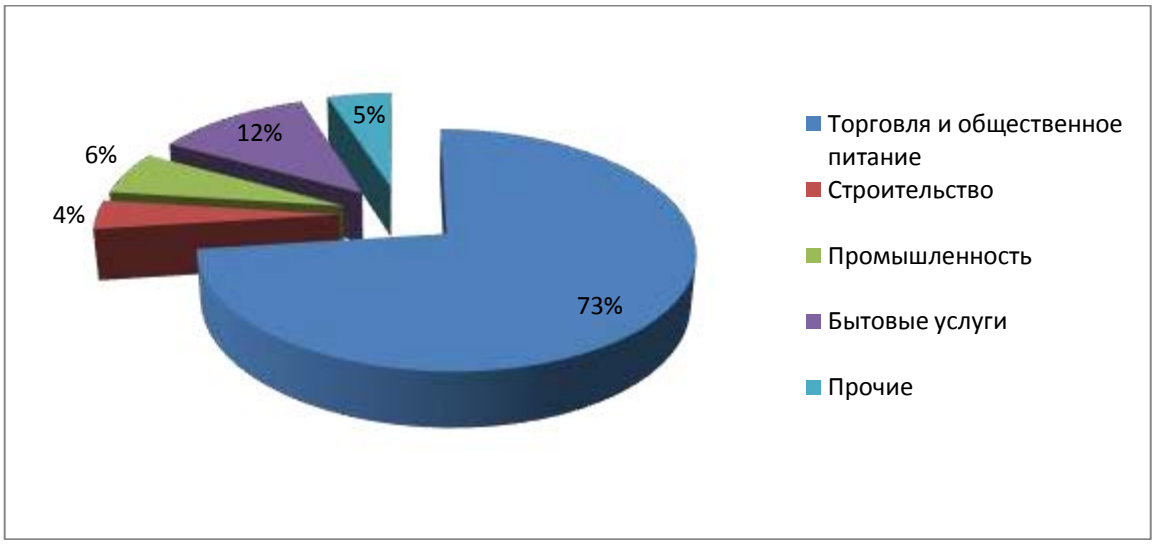

Диаграмма 6 - Отраслевая структура малых предприятий:

1.2.3 Жилищный фонд

Общая площадь жилищного фонда Красногорского городского поселения составляет 431656 кв. м.^{2}

Жилищный фонд Красногорского городского поселения включает в себя:

- 127 многоквартирных домов - общая площадь 302800 кв. м.^{2}
- 22159 индивидуальных жилых домов - общая площадь 128856 кв. м.^{2}

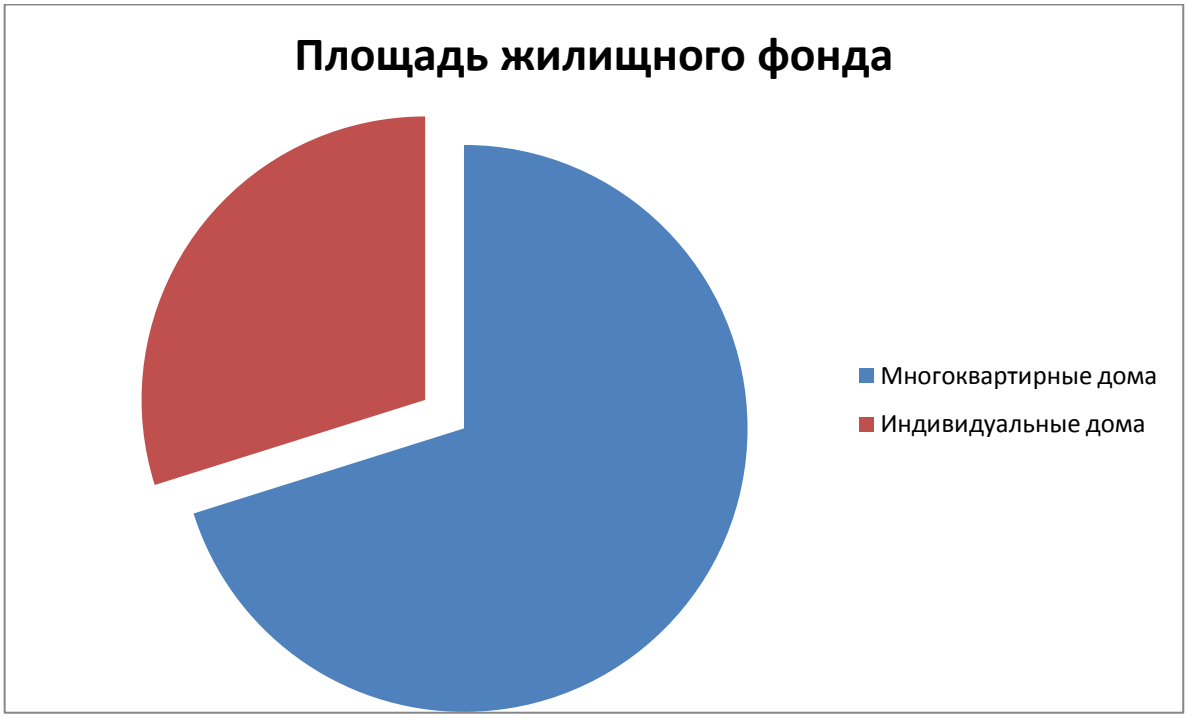

Диаграмма 7 - Структура жилищного фонда Красногорского городского поселения

В настоящее время в Красногорском городском поселении не ведется строительство жилых домов.

Ветхий и аварийный жилищный фонд.

В список Красногорского городского поселения включен 1 аварийный дом, находящийся по адресу ул.Мира, д.1.

1.2.4 Объекты притяжения транспортных потоков

Основными объектами притяжения транспортных потоков в Красногорском городском поселении являются промышленные предприятия, торговые центры, рынки, , медицинские учреждения, учреждения дошкольного и школьного образования.

Таблица 6 - Точки притяжения транспортных потоков Красногорского городского поселения.

№ п/п	Наименование	Поселение
Объекты промышленности		
1	ООО «Красногорский завод абразивных инструментов»	пос.Красногорский
2	ООО «Литос»	пос.Красногорский

3	ООО «Красногорский механический завод»	пос.Красногорский
4	ОАО «Агрофирма Ариант»	пос.Красногорский
5	Красногорское ЛПУ «Уралтрансгаз»	пос.Красногорский
6	ООО «Корвет»	пос.Красногорский
7	Свинокомплекс «Ключи»	с.Ключи
8	ООО « Коммунальные системы»	пос.Красногорский
9	ПАО «Челябэнергосбыт»	пос.Красногорский
10	ОАО «Газпром газораспределение г.Челябинск»	пос.Красногорский
11	ООО «НОВАТЭК»	пос.Красногорский
12	ООО «ЮСК»	пос.Красногорский
13	ООО «Вега»	пос.Красногорский
14	ООО «АЭС-инвест»	пос.Красногорский
Объекты здравоохранения		
1	ГБУЗ "ГБ №2 города Еманжелинск"	пос.Красногорский
2	Пожарная часть	пос.Красногорский
Объекты образования		
1	Школа №13	пос.Красногорский
2	Школа №14	пос.Красногорский
3	Школа №9	пос.Красногорский
4	МДОУ «Берёзка»	пос.Красногорский
5	МДОУ «Чёремушки»	пос.Красногорский
6	МДОУ «Аленушка»	пос.Красногорский
7	МДОУ «Колосок»	пос.Красногорский
8	МДОУ №17	пос.Красногорский
9	МДОУ «Улыбка»	пос.Красногорский

Распределение объектов притяжения транспортных потоков представлено на рисунке 2.

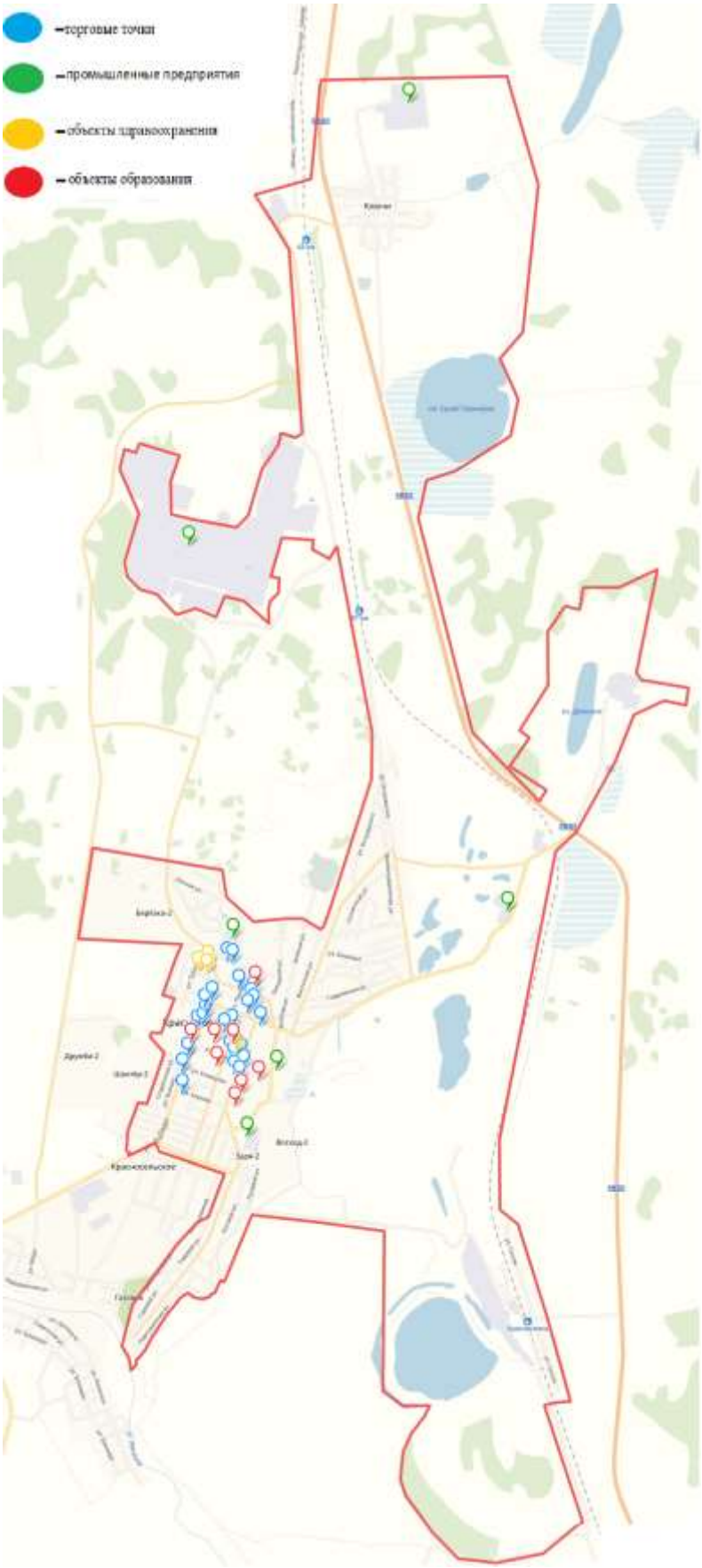

Рисунок 2 - Распределение объектов притяжения транспортных потоков

1.2.5 Полезные ископаемые

Еще в начале прошлого века на месте современного поселка были обнаружены залежи каменного угля. В 1955—56 начали работу шахты «Красносельская» № 1 и «Куллярские» № 1 и 2, в конце 1959 — «Куллярская» № 3 . Эти предприятия стали основными поставщиками энергетических углей на Южноуральскую электростанцию. Большинство угольных предприятий посёлка закрыты в конце 1990-х годов. На сегодняшний день территория Красногорского городского поселения отличается скудной минерально-сырьевой базой, однако близлежащие территории обладают богатыми минерально-сырьевыми ресурсами, в первую очередь уникальными месторождениями строительных материалов :глины, легкоплавкие суглинки, гравий, силикатный песок, стекольные пески.

1.2.6 Торговля

В 2017 году оборот розничной торговли муниципальному району составил 1677,4 млн. рублей или 106,1 процента в сопоставимых ценах к уровню 2016 года. В 2018 году оборот розничной торговли оценивается в 1741,7 млн. рублей, что составит 100,0 процентов куровню 2017 года в сопоставимых ценах. Доля Красногорского городского поселения в общем объеме торговли составляет предполагаемых темпов роста заработных плат в реальном выражении, восстановления покупательской способности в прогнозируемом периоде будет наблюдаться восстановление и ускорение оборота розничной торговли (2019 год - 100,1 процента, 100,0 процента и 100,1 процента в сопоставимых ценах к предыдущему году по консервативному, базовому и целевому вариантам соответственно, 2020 год - 100,1 процента, 100,0 процента и 101,2 процента соответственно, 2021 год -100,8 процента, 100,0 процента соответственно, 2022 год -100,0 процента, 100,1 процента соответственно, 2023 год -99,2 процента, 100,2 процента соответственно, 2024 год - 100,0 процента, 101,2 процента соответственно). Товарная насыщенность рынка будет носить устойчивый характер, платежеспособный спрос населения на важнейшие продукты питания и товары первой необходимости будет удовлетворяться в полной мере. Компании, работающие в потребительской сфере и в дальнейшем будут оптимизировать свой ассортимент в соответствии со спросом населения. Решающим критерием выбора покупателя останется цена товара.

1.2.7 Здравоохранение

Охрану здоровья жителей Красногорского городского поселения обеспечивают 2 муниципальных учреждений здравоохранения «Горбольница № 2» находящееся на территории поселения и «Горбольница № 1» находящееся в г. Еманжелинске. Поликлиника центральной районной больницы рассчитана на 600 посещений в смену. В расчете на 10 000 жителей мощность амбулаторно-поликлинических учреждений города составляет 251 посещение в смену. В учреждениях имеются все вспомогательные службы (рентгенкабинет, лаборатория, диагностическое отделение).

1.2.8 Образование

Основными образовательными учреждениями в Красногорском городском поселении являются детские дошкольные учреждения, дневные и вечерние общеобразовательные школы, система профессионального начального, среднего и высшего образования, система дополнительного образования детей.

Система образования Красногорского городского поселения состоит из 9 учреждений образования, в том числе 2 общеобразовательных учреждения из них 2 основных средних общеобразовательных школ, в том числе 2 филиала. Фактическая численность работников муниципальных общеобразовательных учреждений – 115 человек, из них педагогических - 89 человек. Всего учащихся в муниципальных общеобразовательных учреждениях – 1217 человек (на 01.09.2015 г.).

Дошкольных образовательных учреждений – 6

Учреждений дополнительного образования детей – 2, из них:

- МКОУДОД «Алый арус»;
- МКОУДОД «Школа искусств»,
- Воспитанников в них –210 человек (на 01.01.2016г.).

Все образовательные учреждения лицензированы и аккредитованы в соответствии с требованиями действующего законодательства.

В системе дошкольного образования в городе функционирует 6 учреждений:

– МДОУ «Берёзка»;
– МДОУ «Почемучки»;
– МДОУ «Аленушка»;

– МДОУ «Улыбка»;
– МДОУ «Колосок»,
– МДОУ № 17.

Согласно нормативам, указанным в «Нормативе» на 100 детей в возрасте 0-7лет в городской местности должно приходиться 60 мест в детских дошкольных учреждениях, в сельской местности 40 мест. Исходя из этого, нормативная потребность поселения полностью обеспечена.

Численность педагогических работников в ДДУ за период с 2011 по 2016г. увеличилась на 18 человек .

1.2.9 Культура

Красногорское городское поселение располагает значительным культурным наследием, имеющим значительный потенциал развития.

Отрасль культуры объединяет деятельность по сохранению объектов культурного наследия, развитию библиотечного дела, развитию художественного образования в сфере культуры и искусства.

По состоянию на конец 2015 года в п.Красногорском функционирует 2 муниципальные библиотеки. Библиотечный фонд составляет свыше 24324 тыс. книг. Всего информационно-библиотечным обслуживанием в городе охвачено 4,4 тыс. человек или 35,5% населения.

В Красногорском функционирует система художественного образования, включающая в себя 2 муниципальных казенных образовательных учреждения дополнительного образования детей, детская школа искусств, дом детского творчества «Алый парус» с общим контингентом 115 учащихся. В целях развития народного творчества и культурно-досуговой деятельности работают 10 учреждений культурно-досугового типа.

Скульптурно-архитектурные композиции на территории Красногорского городского поселения:

1) Памяти погибшим шахтерам
2) Скульптура Лебеди
3) Мемориал первостроителям поселения
4) Скульптура "По щучьему велению"

5) Скульптура "Лев"
6) Памятник В. И. Ленину
7) Скульптура "Хозяйка Медной горы"
8) Мемориал ВДВ
9) Стела Красногорский
10) Скульптура "Данила-мастер"
11) Скульптура динозавры
12) Скульптура "Слон"
13) Мемориал пограничникам
14) Мемориал 52-м Красногорским шахтёрам не вернувшихся со смены домой

1.2.10 Границы избирательных участков[1]

Границы избирательных участков на территории Красногорского городского поселения представлены в таблице 7

Таблица 7 - границы избирательных участков

№ п/п	Адрес избирательного участка
1839	456582, Челябинская область, Еманжелинский район, рабочий поселок Красногорский, поселок Ключи, улица Мира, 6, здание библиотеки
1840	456582, Челябинская область, Еманжелинский район, рабочий поселок Красногорский, улица Ленина, 4, здание СОН "Факел"
1841	456582, Челябинская область, Еманжелинский район, рабочий поселок Красногорский, улица Западная, 24, здание ДДТ "Алый парус"
1842	456582, Челябинская область, Еманжелинский район, рабочий поселок Красногорский, улица Ленина, 19, здание дома культуры В.И.Ленина
1843	456582, Челябинская область, Еманжелинский район, рабочий поселок Красногорский, улица Ленина, 19, здание дома культуры В.И.Ленина
1844	456582, Челябинская область, Еманжелинский район, рабочий поселок Красногорский, улица Победы, 16, здание филиала школы №9

[1] В соответствии с данными, представленными в Территориальной избирательной комиссии Красногорского городского поселения

1845	456582, Челябинская область, Еманжелинский район, рабочий поселок Красногорский, улица Мира, 10А, здание школы №14
1846	456582, Челябинская область, Еманжелинский район, рабочий поселок Красногорский, улица Лермонтова, 33, здание школы №9
1847	456582, Челябинская область, Еманжелинский район, рабочий поселок Красногорский, улица Лермонтова, 33, здание школы №9

1.2.11 Природные условия

Климат умеренно-контитентальный с жарким сухим летом, умеренно-холодной зимой с устойчивым снежным покровом и хорошо выраженными переходными сезонами. Средняя январская температура составляет от -15 до -18°С. В июле средняя температура равна 17 до 20°С. Среднее количество осадков в год составляет 441 мм.

Красногорское городское поселение расположено на равнинной местности в лесостепной зоне. Отличается наличием лесных массивов, водных территорий , отвалов горных пород шахтных выработок, низкой плотностью застройки территории.

Территория надежно обеспечена ресурсами пресных подземных вод. Утвержденные запасы, в количестве 7,5 тыс. м3/сутки, имеет береговой забор реки Увелька. Водовмещающие породы — трещиноватые известняки и песчаники.

2. Характеристика сети автомобильных дорог и других основных объектов транспортной инфраструктуры на территории Красногорского городского поселения

На территории Красногорского городского поселения самыми распространенными видами транспорта являются автомобильный и железнодорожный транспорт. В основу предложений по развитию транспортной инфраструктуры Красногорского городского поселения положены предложения Схемы территориального планирования Челябинской области - основных положений градостроительного развития.

Протяженность дорог общего пользования местного значения в Красногорском городском поселении составляет 91,6 км, в том числе, с твердым покрытием 31,6 км, с грунтовым покрытием 60,0 км. Общая протяженность автомобильной дороги Красногорского городского поселения 96,6 км.

2.1 Характеристика сети автомобильных дорог на территории Красногорского городского Поселения

Основной каркас автодорожной сети Красногорского городского поселения составляют автодороги местного и районного значения. Через район проходит участок дороги федерального значения А-310 "Челябинск - Троицк"

Таблица 8 - Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения, находящихся в собственности муниципального образования Красногорское городское поселения

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Тип автомобильной дороги	Протяженность автомобильной дороги, м
1	Ленина (д. 1-14)	асфальтированная	480
2	40 лет Октября, д. 1 - Победы, д. 9	асфальтированная	510
40 лет Октября - Вокзальная		асфальтированная	600
3	Рабочая, д. 1 - Победы, д. 15	асфальтированная	480
4	Победы, д. 1 - Победы, д. 21	асфальтированная	860
5	9-е Января (Победы, д. 6 - Труда)	асфальтированная	230
6	Шахтерский	асфальтированная	220
7	Пушкина, д. 5 - 40 лет Октября, 6	асфальтированная	220
8	Коммуны, 2 - Победы, 21	асфальтированная	480
9	Пионерская	асфальтированная	700
10	Мира, 1 - Мира, 21	асфальтированная	640

Мира, 21 - Красная		грунтовая	1700
11	Лермонтова, 10-40 лет Октября, 1	асфальтированная	640
Лермонтова, 10 - Красная		асфальтированная	800
12	Труда	грунтовая	1600
13	Стадионная	грунтовая	550
14	Спортивная	грунтовая"	700
15	Кирова	асфальтированная	800
16	Матросова	грунтовая	950
17	Дружбы	грунтовая	650
18	Просвещения	грунтовая	700
19	Коминтерна	грунтовая	600
20	Красная	асфальтированная	1720
21	Советская	грунтовая	600
22	Маяковского	грунтовая	260
23	Комарова	грунтовая	340
24	Пригородная	грунтовая	300
25	Пролетарская	грунтовая	1600
26	Садовая	грунтовая	1450
27	Центральная	асфальтированная	2460
28	Партизанская	грунтовая	4200
29	Первомайская	грунтовая	250
30	Октябрьская	грунтовая	325
31	8-е Марта	грунтовая	150
32	Лотовая	асфальтированная	2450
33	Полевая	грунтовая	250
34	Строительная	грунтовая	1050
35	Молодежная	грунтовая	600
36	Тювякина	грунтовая	600
37	Комсомольский	асфальтированная	250
38	Некрасова	асфальтированная	200
39	Северная	асфальтированная	3000
40	Западная	асфальтированная	1000
41	Зеленая (до кладбища)	асфальтированная	1680
42	Восточная	грунтовая	1200
43	Отвальная (от Вокзальной до Островского)	грунтовая	1350
44	Вокзальная	асфальтированная	3100
45	и. Озерный	грунтовая	550
46	Гидровская	грунтовая	2300
47	Каширина	грунтовая	2050
48	Домбаровская	грунтовая	2000
49	Куплярская	грунтовая	1850
50	Средняя	грунтовая	1850
51	Блюхера	грунтовая	1800
52	Солнечная	грунтовая	1950
53	Томина	грунтовая	1650
54	Степана Разина	грунтовая	1700

55	Пугачева	грунтовая	950
56	Железнодорожная	грунтовая	1850
57	Островского	грунтовая	4050
58	Степная	грунтовая	2640
59	Гоголя	грунтовая	650
60	Станционная	грунтовая	350
61	Бажова	грунтовая	750
62	Лесная	асфальтированная	3100
63	Дорога к водозаборным сооружениям	грунтовая	3500
64	Дорога на станцию Красноселка	грунтовая	4300
65	Дорога на ст. Красноселка от М-36	асфальтированная	750
66	Дорога на подстанцию, 11	асфальтированная	1365
67	Дорога на Троицкий тракт	асфальтированная	4000
68	Клубная	грунтовая	300
69	Колхозная	грунтовая	100
70	Мира	асфальтированная	600
71	Победы	грунтовая	300
72	Троицкая	асфальтированная	1550
73	Участок от трассы до ул. Троицкой	асфальтированная	400
74	Светлая	грунтовая	200
75	Труда	грунтовая	700
76	Строительная	грунтовая	300
77	Рабочая, 1 - Победы ,15	грунтовая	300
78	Степная	грунтовая	200
	Всего		96600

Транспортная инфраструктура в целом по поселению достаточно хорошо развита. Большинство улиц заасфальтировано. К недостаткам системы улично-дорожной сети города следует отнести:

- несоблюдение красных линий при застройке;
- отсутствие тротуаров на некоторых участках;
- недостаточное количество мест для постоянного и временного хранения автомобилей.

Карта - схема автомобильных дорог федерального, регионального и местного значения, карта железных дорог на территории Красногорского городского населения представлены на рисунках 3 и 4.

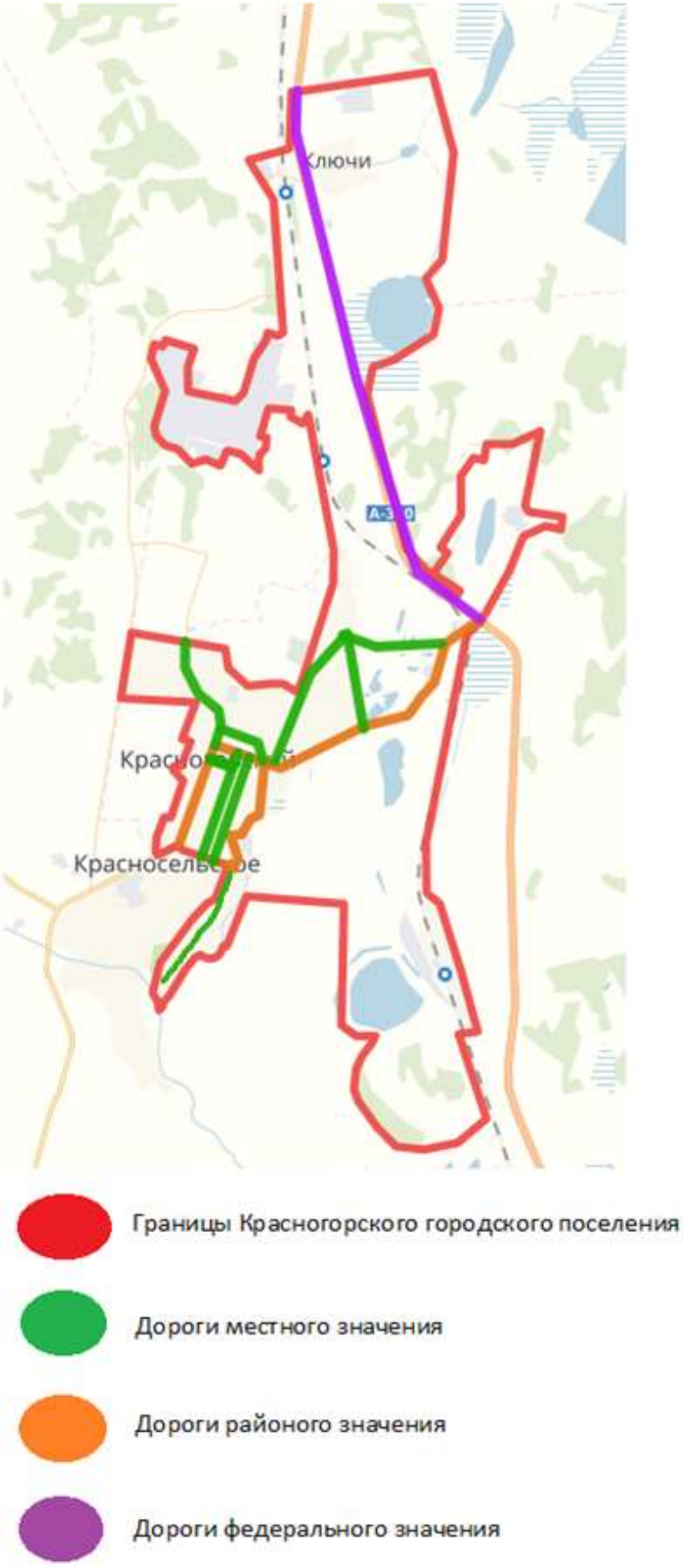

Рисунок 3 - Схема автомобильных дорог федерального, регионального и местного значения на территории Красногорского городского населения

Рисунок 4- Карта-схема железных дорог на территории Красногорского городского населения

2.3 Параметры других основных объектов транспортной инфраструктуры на территории Красногорского городского поселения

2.3.1 Велосипедное движение

В настоящее время в Красногорском городском поселении слабо развито велосипедное движение, наиболее часто используемый маршрут находятся по обочине автодороги "Челябинск - Троицк"

Существует программа Strava1[2], которая проводит анализирование и показывает статистику по передвижению жителей на велотранспорте и пешим ходом по часто используемым автомобильным дорогам. Статистика Strava за 2014-2018 г. в. пгт. Красногорский приведена на рисунке 5

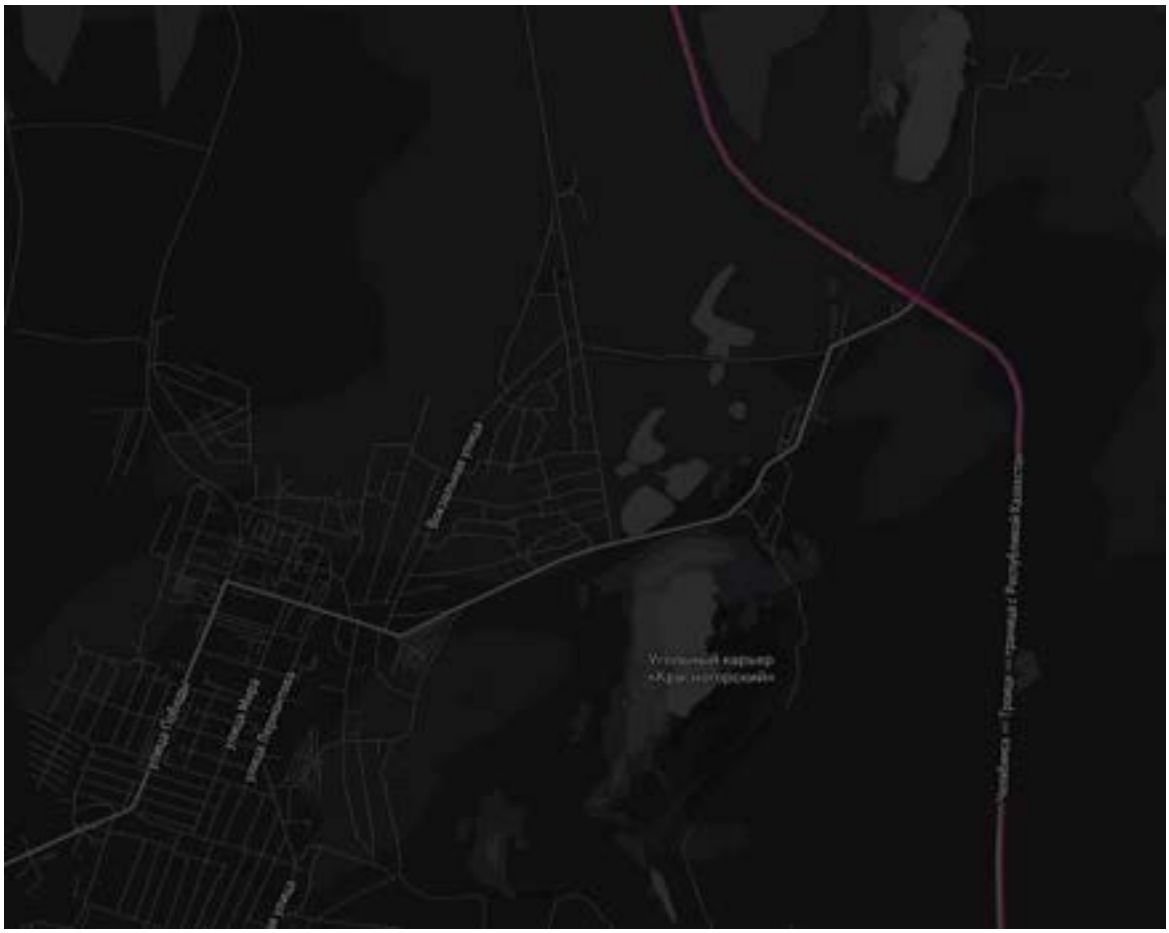

Рисунок 5 - Статистика наиболее частых используемых дорог по передвижению велосипедным транспортом

[2] https://www.strava.com/heatmap#14.36/40.38938/48.91713/blue/ride

На момент анализа велосипедного движения на территории Красногорского городского поселения нет организованных стоянок для велосипедного транспорта.

Для развития велосипедного движения на территории пгт. Красногорский , предлагается маршрут, представленный на рисунке протяженностью 6,8 км. В местах остановок организовать велопарковки.

Общая протяженность маршрута составляет 5,1 км, продолжительность маршрута по времени с учетом остановок в промежуточных точках маршрута 45 минут.

Рисунок 6 - Предлагаемый веломаршрут пгт. Красногорский

2.3.2 Пешеходное движение

На территории Красногорского городского поселения имеются пешеходные улицы только в пгт. Красногорский.

Перечень улиц с пешеходными тротуарами :

- ул. Пионерская (от ул. Пушкина до ул.Победа)
- ул. Пушкина
- ул. Некрасова
- ул.40 Лет Октября
- ул.Победы
- ул.Лермонтова
- ул.Ленина
- ул.Рабочая
- ул. Мира
- ул.Коммуны

Рисунок 7 - Схема пешеходного движения в пгт. Красногорский

3. Характеристика работы пассажирского транспорта общего пользования на территории Красногорского городского поселения

3.1 Характеристика сети регулярных маршрутов автомобильного транспорта общего пользования на территории Красногорского городского поселения

3.1.1 Пассажирский общественный транспорт Красногорского городского поселения

Транспортная пассажирская связь осуществляется частными перевозчиками - автобусами и такси. Автобусный парк достаточно сильно изношен, требует обновления и расширения. Также необходима реконструкция сети движения пассажирского транспорта с закольцовкой движения , устройством разворотных и посадочных площадок.

Автотранспортные предприятия представлены:

- ОАО «Агрофирма Ариант» .
- ООО «ЕСТА» .
- Индивидуальные предприниматели

Существует 3 маршрута автобусов проходящих через Красногорское городское поселения: №393 "Красногорский - Челябинск", №339 " Еманжелинск – Южноуральск", №190 " Красногорский – Южноуральск"

№393 "Красногорский - Челябинск"

Общая протяженность маршрута - 75,6 км

Таблица 9 – Расписание движения автобусов ООО «ЕСТА» по м-ту № 393 «Красногорский – Челябинск»

№ п/п	№ графика	Красногорский	Челябинск АС Обл.больница	Челябинск АВ «Южные ворота»	№ графика	Челябинск АВ «Южные ворота»	Челябинск АС Обл.больница	Красногорский
		Время отправления	Время прибытия	Время прибытия		Время отправления	Ориентировочное время отправления	Время прибытия
1	1	**6-00**	7-30	7-40	1	**8-09**	8-24	9-49
2	2	**6-50**	8-20	8-30	2	**9-05**	9-20	10-35
3	3	**7-50**	9-20	9-30	3	**10-22**	10-37	12-02

4	4	**8-50**	10-20	10-30	4	**11-51**	12-06	13-31
5	1	**10-10**	11-40	11-50	1	**12-46**	13-01	14-26
6	2	**12-10**	13-40	13-50	2	**14-10**	14-25	15-50
7	3	**13-00**	14-30	14-40	3	**15-10**	15-25	16-50
8	1	**15-00**	16-30	16-40	1	**17-20**	17-35	19-00
9	4	**16-00**	17-30	17-40	4	**18-10**	18-25	19-50
10	2	**17-00**	18-30	18-40	118 5	**19-12**	19-27	20-52
11	3	**18-00**	19-30	19-40	118 2	**20-09**	20-24	21-49

Рисунок 8 - схема маршрута с указанием объектов транспортной инфраструктуры

Таблица 10 - расстояния между остановочными пунктами маршрута №393 " Еманжелинск –Челябинск"

Наименование остановочных пунктов	п. Красногорск	пов. на п. Красногорск	с. Ключи	с. Таянды	п. Борисовка	пов. на г. Еманжелинск	с. Еманжелинка	с. Сары	Сад «Кузнец»	п. Тимофеевка	д. Дубровка	д. Глинка	Сад «Дзержинец»	с. Синеглазово	Сад «Часовщик»	п. Исаково	сады	пов. на п. Н-синеглазово	п. Смолино	7 -й километр	Рынок «Привоз»	Мебельная фабрика	Областная больница
п. Красногорский																							
пов. на п Красногорский	4,0																						
с. Ключи	10,2	6,2																					
с. Таянды	13,1	9,1	2,9																				
п. Борисовка	18,1	14,1	7,9	5,0																			
пов. на г. Еманжелинск	22,8	18,8	12,6	9,7	4,7																		
с. Еманжелинка	26,7	22,7	16,5	13,6	8,6	3,9																	
п. Сары	27,7	24,3	17,7	15,3	10,8	6,1	2,2																
Сад «Кузнец»	30,4	27,0	20,4	18,0	13,5	8,8	4,9	2,7															
п. Тимофеевка	37,3	33,9	27,3	24,9	20,4	15,7	11,8	9,6	6,9														
д. Дубровка	42,3	38,9	32,3	29,9	25,4	20,7	16,8	14,6	11,9	5,0													
д. Глинка	44,3	40,9	34,3	31,9	27,4	22,7	18,8	16,6	13,9	7,0	2,0												
Сад «Дзержинец»	48,5	45,1	38,5	36,1	31,6	26,9	23,0	20,8	18,1	11,2	6,2	4,2											
с. Синеглазово	53,3	49,9	43,3	40,9	36,4	31,7	27,8	25,6	22,9	16,0	11,0	9,0	4,8										
Сад «Часовщик»	55,0	51,6	45,0	42,6	38,1	33,4	29,5	27,3	24,6	17,7	12,7	10,7	6,5	1,7									
п. Исаково	58,9	55,5	48,9	46,5	42,0	37,3	33,4	31,2	28,5	21,6	16,6	14,6	10,4	5,6	3,9								
сады	60,1	56,7	50,1	47,7	43,2	38,5	34,6	32,4	29,7	22,8	17,8	15,8	11,6	6,8	5,1	1,2							
Пов. на п. Новосинеглазово	62,6	59,2	52,6	50,2	45,7	41,0	37,1	34,9	32,2	25,3	20,3	18,3	14,1	9,3	7,6	3,7	2,5						
п. Смолино	65,3	61,9	55,3	52,9	48,4	43,7	39,8	37,6	34,9	28,0	23,0	21,0	16,8	12,0	10,3	6,4	5,2	2,7					

7-й километр	66,7	63,3	56,7	54,3	49,8	45,1	41,2	39,0	36,3	29,4	24,4	22,4	18,2	13,4	11,7	7,8	6,6	4,1	1,4				
Рынок «Привоз»	69,5	66,1	59,5	57,1	52,6	47,9	44,0	41,8	39,1	32,2	27,2	25,2	21,0	16,2	14,5	10,6	9,4	6,9	4,2	2,8			
Мебельная фабрика	72,0	68,6	62,0	59,6	55,1	50,4	46,5	44,3	41,6	34,7	29,7	27,7	23,5	18,7	17,0	13,1	11,9	9,4	6,7	5,3	2,5		
Областная больница	73,0	69,6	63,0	60,6	56,1	51,4	47,5	45,3	42,6	35,7	30,7	28,7	24,5	19,7	18,0	14,1	12,9	10,4	7,7	6,3	3,5	1,0	
АВ «Южные ворота»	75,6	72,2	65,6	63,2	58,7	54,0	50,1	47,9	45,2	38,3	33,3	31,3	27,1	22,3	20,6	16,7	15,5	13,0	10,3	8,9	6,1	3,6	2,6

№339 " Еманжелинск – Южноуральск"

Общая протяженность маршрута - 52,5 км

Рисунок 9 - схема маршрута с указанием объектов транспортной инфраструктуры

Таблица 11 - расстояния между остановочными пунктами маршрута №339 " Еманжелинск – Южноуральск"

1	г. Еманжелинск	Поворот на г. Еманжелинск	п. Борисовка	п. Таянды	п.Ключи	Поворот на п. Красногорский	п. Красногорский	Поворот на п. Красногорский	ст. Красноселка	п. Нагорный	с. Кичигино	Кичигинский ремзавод	Сады	ул. Заводская	г. Южноуральск
г. Еманжелинск															
Поворот на г. Еманжелинск	2,2														
п. Борисовка	7,6	5,4													
п. Таянды	12,6	10,4	5,0												
п. Ключи	15,5	13,3	7,9	2,9											
Поворот на п. Красногорский	21,7	19,5	14,1	9,1	6,2										
п. Красногорский	25,7	23,5	18,1	13,1	10,2	4,0									
Поворот на п. Красногорский	29,7	27,5	22,1	17,1	14,2	8,0	4,0								
ст. Красноселка	31,7	29,5	24,1	19,1	16,2	10,0	6,0	2,0							
п. Нагорный	38,7	36,5	31,1	26,1	23,2	17,0	13,0	9,0	7,0						
с. Кичигино	43,3	41,1	35,7	30,7	27,8	21,6	17,6	13,6	11,6	4,6					
Кичигинский ремзавод	44,0	41,8	36,4	31,4	28,5	22,3	18,3	14,3	12,3	5,3	0,7				
Сады	48,2	46,0	40,6	35,6	32,7	26,5	22,5	18,5	16,5	9,5	4,9	4,2			
ул. Заводская	50,4	48,2	42,8	37,8	34,9	28,7	24,7	20,7	18,7	11,7	7,1	6,4	2,2		
г. Южноуральск (автовокзал)	52,5	50,3	44,9	39,9	37,0	30,8	26,8	22,8	20,8	13,8	9,2	8,5	4,3	2,1	41

№190 " Красногорский – Южноуральск"

Общая протяженность маршрута - 26,8 км

Рисунок 10 - схема маршрута с указанием объектов транспортной инфраструктуры

Рисунок 10 - схема маршрута с указанием объектов транспортной инфраструктуры

Таблица 12 - расстояния между остановочными пунктами маршрута №190 " Красногорский – Южноуральск"

Наименование остановочных пунктов	п. Красногорский	Поворот на п. Красногорский	ст. Красноселка	п. Нагорный	с. Кичигино	Кичигинский ремзавод	Сады	ул. Заводская	г. Южноуральск
п. Красногорский	0								
Поворот на п. Красногорский	4,0								

ст. Красноселка	6,0	2,0							
п. Нагорный	13,0	9,0	7,0						
с. Кичигино	17,6	13,6	11,6	4,6					
Кичигинский ремзавод	18,3	14,3	12,3	5,3	0,7				
Сады	22,5	18,5	16,5	9,5	4,9	4,2			
ул. Заводская	24,7	20,7	18,7	11,7	7,1	6,4	2,2		
г. Южноуральск	26,8	22,8	20,8	13,8	9,2	8,5	4,3	2,1	

Таблица 13 - расписание движения автобусов по маршрутам № 190 «Красногорский – Южноуральск» и № 339 «Еманжелинск – Южноуральск»

№ маршрута	**Время отправления из г. Еманжелинска**	Прибытие/ **Отправление** из п. Красногорский (40 мин)	Прибытие в г. Южноуральск (35 мин/1 час 15 мин)	**Время отправления из г. Южноуральска**	Прибытие в п. Красногорский	**Прибытие в г. Еманжелинск**
339	**6-35**	7-10/**7-15**	7-50	**-**	**-**	-
190	**-**	-	-	**8-20**	**8-55**	-
190	**-**	**9-00**	9-35	**10-00**	10-35	-
190	**-**	**10-55**	11-30	**11-40**	12-15	-
190	**-**	**14-00**	14-35	**14-50**	15-25	-
190	**-**	**15-30**	16-05	**-**	**-**	-
339	**-**	-	-	**16-35**	17-10/**17-15**	17-55

Основные типы пассажирского транспорта обслуживающие Красногорское городское поселение представлены в таблице.

Таблица 14 - Типы пассажирского транспорта

Обозначение типа подвижного состава	Описание	Силуэт	Пассажиро-вместимость	Длина
СВ	Средний класс транспортных средств		26-75	5,0-7,5 м

Основными транспортными артериями, используемыми пассажирским транспортом, являются автомобильная дорога "Челябинск - Троицк"

Общая протяженность сети маршрутов общественного транспорта (без учета наложения маршрутов), проходящих по сети автомобильных дорог общего пользования, составляет 20,3 км.

Маршрутная транспортная сеть характеризуется плотностью (δ), т.е. насыщенностью территории района линиями МПТ.

Плотность маршрутной сети в Красногорском городском поселении:

$$\delta = \frac{\sum L_c}{\mathrm{F}} = 20{,}3/39{,}93 = 0.51\ км/км^2,$$

где F – площадь муниципального образования, км2 .

Чем выше плотность маршрутной сети, тем меньше затраты времени пассажиров. Исходя из общей протяжённости маршрутов общественного транспорта и площади Красногорского городского поселения (39,93 км²), плотность маршрутной сети составляет 0,36 км/км².

Существующая плотность сети общественного пассажирского транспорта может быть охарактеризована как малая. Система внешних связей Красногорского городского поселения (муниципальных, межмуниципальных и межсубъектных автобусных маршрутов) характеризуется довольно незначительной степенью разветвлённости и в целом может быть охарактеризована положительно т.к. она осуществляет доступ к основным населенным пунктам поселения . Анализ существующей системы пассажирского транспорта на территории Красногорского городского поселения показал:

– в целом система внешних связей (межмуниципальных и межсубъектных автобусных маршрутов) характеризуется незначительной степенью разветвлённости и в целом может быть охарактеризована положительно;

– отсутствие усовершенствованных автовокзалов/автостанций в крупных поселениях района;

– отсутствие павильонов и заездных карманов на остановках общественного транспорта;

– отсутствие общественного транспорта курсирующего внутри крупных населенных пунктов

3.1.2 Характеристика работы пригородного железнодорожного пассажирского транспорта на территории Красногорского городского поселения

Красногорское городское поселение обслуживается Южно-Уральской железной дорогой, линия - Полетаево — Еманжелинск — Золотая Сопка. Линия железнодорожного транспорта проходит практически на протяжении всего городского поселения начинаясь от станции "Красноселка" и идет вдоль автодороги А-310 до границы Красногорского городского населения.

По направлению железной дороги расположена ж/д станции "Красноселка",а также 2 остановочных пункта:

- 47 километр
- 43 километр

Таблица 15- Расписание движения пригородных поездов по станции Красноселка

Поезда	Маршрут	Прибытие	Отправление	Дни курсирования
6542/6842	Карталы-1 — Челябинск-Главный	08:09	08:10	ежедневно
6843/6543	Челябинск-Главный — Карталы-1	09:45	09:46	ежедневно
6544/6844	Карталы-1 — Челябинск-Главный	17:05	17:06	ежедневно
6841/6541	Челябинск-Главный — Карталы-1	19:36	19:37	ежедневно

Через станцию "Красноселка" проходит всего 5 электропоездов, являющиеся проходящими Поезда дальнего следования отсутствуют.

Железнодорожная станция «Красноселка» имеет электрифицированную, не оборудованные турникетами островную пассажирскую платформу .Пешеходная связь через железнодорожные пути осуществляется по наземному пешеходному переходу через железнодорожные пути.

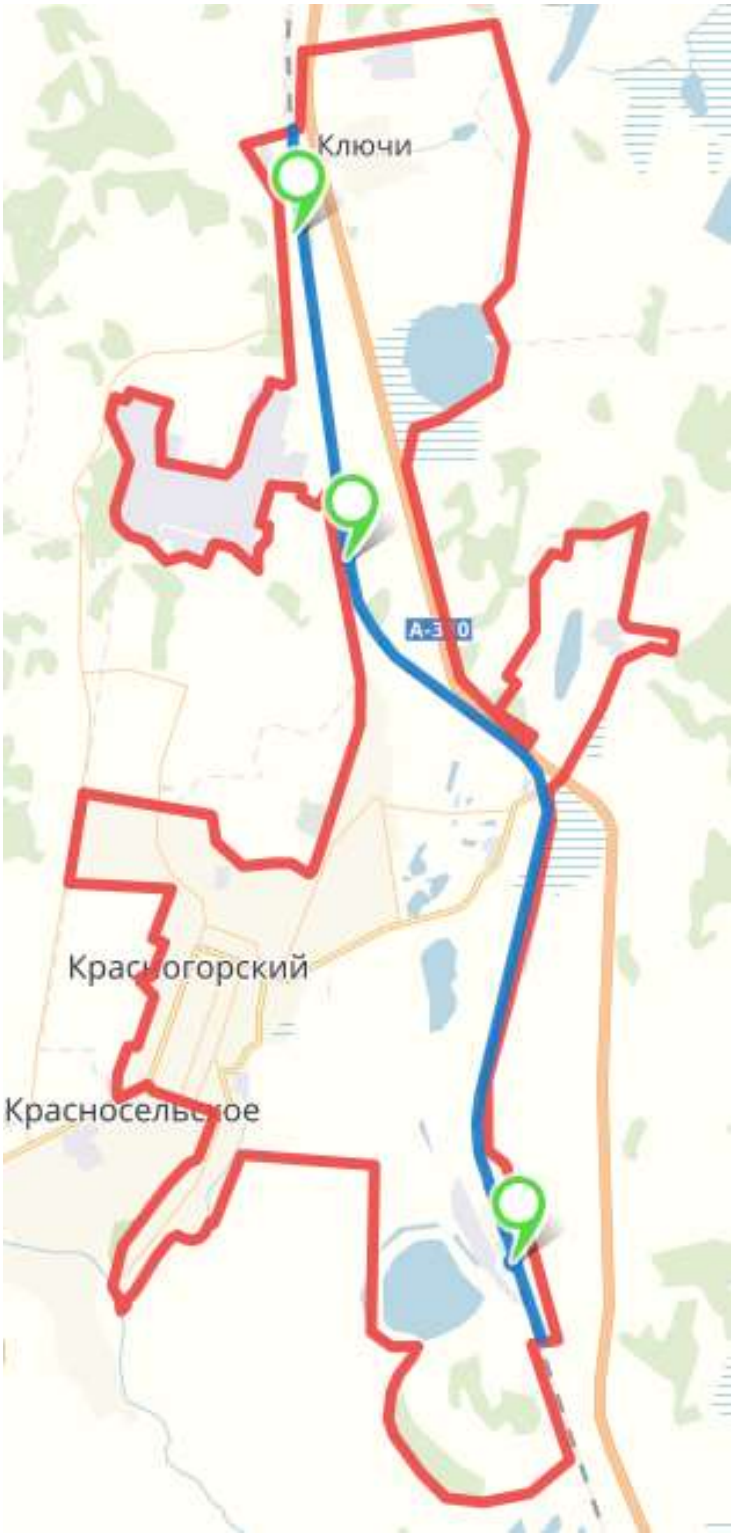

Рисунок 11 - Расположение остановочных пунктов

3.1.3 Обзор целевых программ и планов развития транспортной инфраструктуры, документов территориального планирования на территории Красногорского городского поселения.

В настоящее время действует ряд документов федерального, регионального и муниципального значения, определяющих направления развития транспортной инфраструктуры Красногорского городского поселения на перспективу:

– Строительство, реконструкция и капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения

– Обеспечение функционирования сети автомобильных дорог общего пользования местного значения

– Обеспечение доступности и повышение качества транспортных услуг автомобильным транспортом

4 Анализ парковочного пространства на территории Красногорского городского поселения.

Проблема организации парковочного пространства для автотранспортных средств является весьма актуальной для Красногорского городского поселения, как и для большинства муниципальных образований европейской части России.

Основными причинами этой проблемы являются:

- недостаточное развитие или полное отсутствие сети автомобильных дорог и улично-дорожной сети;

- увеличение транспортной подвижности населения с использованием личного автомобильного транспорта;

- низкие темпы строительства и реализации гаражей, автостоянок, автопарковок, а также неполное использование уже имеющихся машино-мест;

- проектирование и строительство жилой и офисной застройки, торгово-развлекательных комплексов с недостаточным количеством мест для стоянки автомобилей;

- невысокий уровень администрирования вопросов стоянки и остановки автомобилей;

- низкий уровень культуры поведения части водителей, незнание правил дорожного движения.

Несоответствие спроса на места стоянки, остановки и их фактического наличия (в том числе локальные) вызывает целый ряд негативных явлений:

- снижение пропускной способности автомобильных дорог и объектов улично - дорожной сети;

- увеличение аварийности на автомобильных дорогах;

- снижение скоростей движения транспортных средств; - увеличение времени нахождения в пути грузов и пассажиров;

- рост затрат на эксплуатацию автомобильного транспорта;

- усиление негативного воздействия на окружающую среду;

- повышенный износ транспортных средств;

- рост социальной напряженности в обществе и др.

На территории поселения почти отсутствуют охраняемые стоянки автотранспорта. . В настоящее время на территории Красногорского городского поселения парковки организованы только в пгт. Красногорский, общее число парковок более 80, однако большинство из них находятся на придомовых участках. Хранение индивидуальных автомобилей осуществляется, в основном, на придомовых участках.

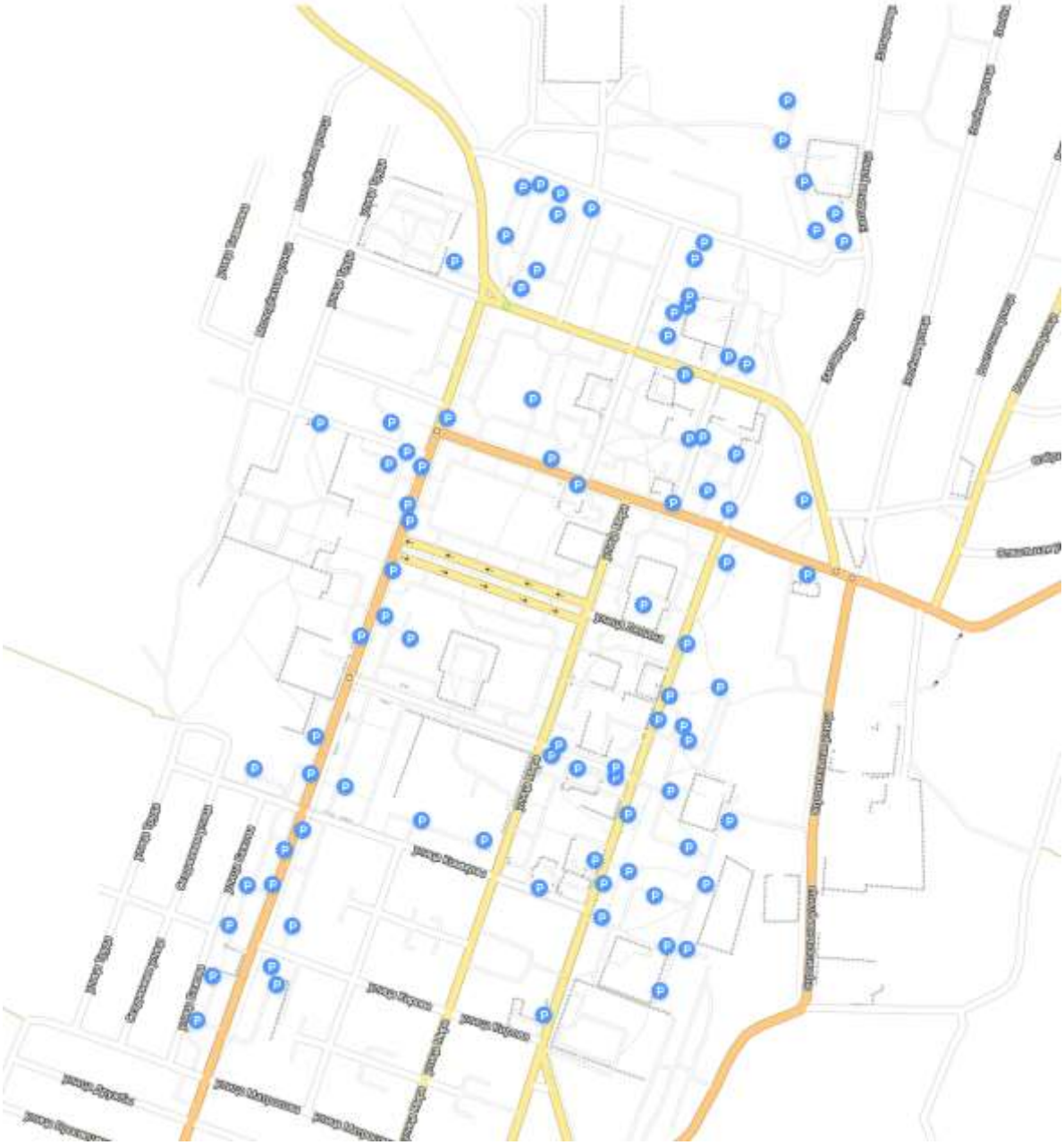

Рисунок 12 - Схема расположения мест для парковки автомобилей в пгт.Красногорский

5 Анализ данных о дорожно-транспортных происшествиях на территории Красногорского городского поселения

По данным УГИБДД ГУ МВД России по Челябинской области за 2015 – 2018 год на территории Красногорского городского поселения зарегистрировано 32 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибло 2 человека и 37 получили ранения различной степени тяжести.

Таблица 16 - Общая статистика ДТП на территории Красногорского городского поселения за 2015 -2018гг.

Год	Количество зарегистрированных ДТП	Количество погибших	Количество раненых
2015	13	0	13
2016	9	1	11
2017	5	1	5
2018	5	0	8

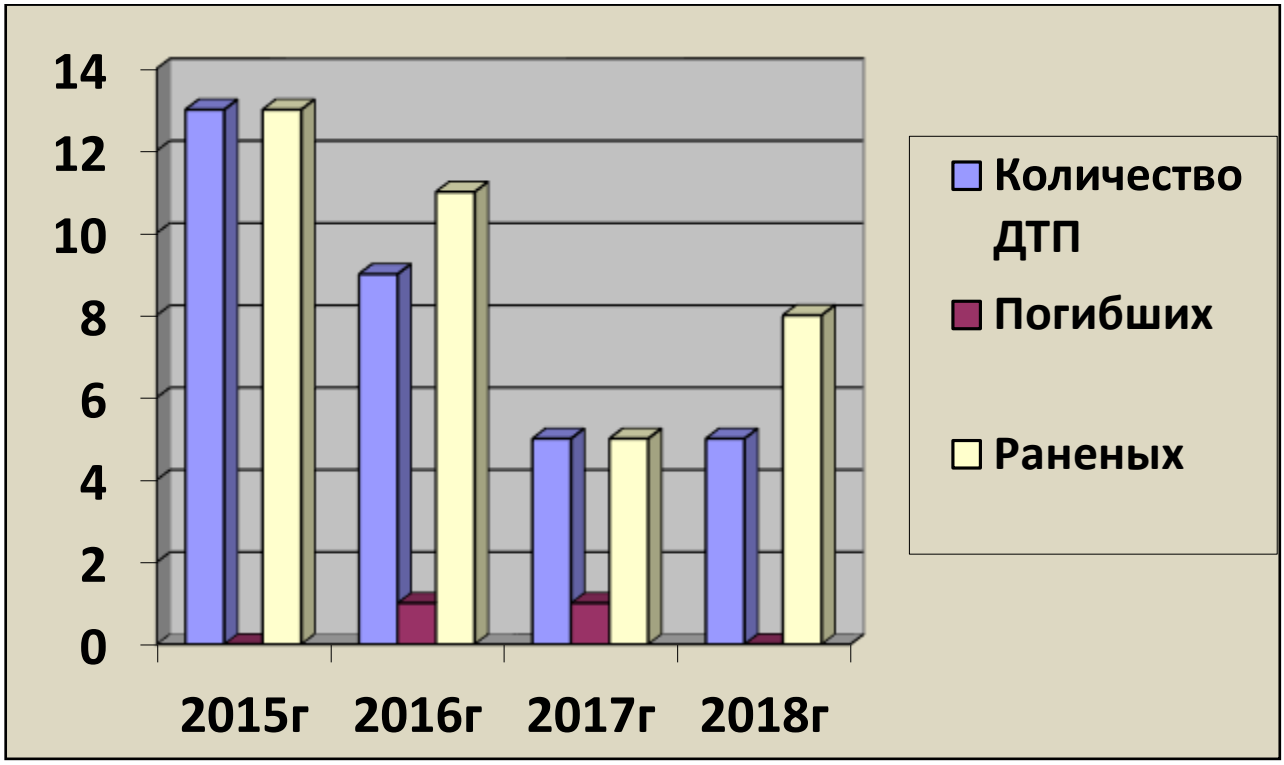

Диаграмма 8 - Статистика ДТП за 2015 - 2018гг

Таблица 14 - Статистика видов ДТП

Вид ДТП	**Количество**
Наезд на пешехода	10
Столкновение	16
Наезд на стоящее ТС	1
Наезд на препятствие	1

Съезд с дороги	2
Опрокидывание	2
Иной вид	0

Основными причинами дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Красногорского городского поселения являются:

- недостатки транспортно-эксплуатационного состояния проезжей части;
- плохие погодные условия;
- отсутствие дорожных знаков в необходимых местах;
- несоблюдение правил дорожного движения.

Одним из наиболее действенных инструментов по снижению дорожно-транспортного травматизма в районе служат мероприятия по ликвидации мест концентрации ДТП.

Местом концентрации дорожно-транспортных происшествий считается ограниченный по длине участок автомобильной дороги, характеризующийся устойчивым и неслучайным совершением дорожно-транспортных происшествий в течение календарного года.

На территории Красногорского городского поселения , на основании данных представленных УГИБДД ГУ МВД России Челябинской области можно выделить самые опасные участки улично - дорожной сети:

– ул.Победы
– ул.Лермонтова
– дорога " Красногорский-агрофирма Ариант "

Рисунок 13 – Карта мест ДТП за 2015-2018 гг. в Красногорском городском поселении

Анализ состояния аварийности на а/д Красногорского городского поселения показывает, что возникновение дорожно-транспортных происшествий, влекущих за

собой травматические последствия, связано со следующими причинами:

– ежегодное увеличение количества ТС;

– нарастающая диспропорция между увеличением количества автомобилей и протяженностью сети дорог общего пользования местного значения, не рассчитанной на существующие ТП.

К основным факторам, определяющим причины аварийности, следует отнести:

– пренебрежение требованиями и правилами ПДД со стороны участников движения;

– отсутствие систем видеонаблюдения за соблюдением ПДД;

– неудовлетворительное состояние обочин;

– отсутствие дорожных знаков в необходимых местах;

– неудовлетворительное состояние дорожного полотна;

– отсутствие горизонтальной разметки в необходимых местах.

2. РАЗРАБОТКА ТРАНСПОРТНОЙ МОДЕЛИ КРАСНОГОРСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ И МОДЕЛЕЙ КЛЮЧЕВЫХ ТРАНСПОРТНЫХ УЗЛОВ

1. Разработка транспортной модели Красногорского городского поселения

1.1 Описание методов и инструментального комплекса моделирования

Задача моделирования автомобильных и пассажирских потоков в транспортной сети крупных городов является актуальной в связи с возросшим объемом передвижений. В настоящей работе, для достижения поставленных целей используется комплексная транспортная модель спроса на передвижения, основанная на методике прогноза транспортных и пассажирских потоков. Разработана соответствующая крупному городу структура передвижений, включающая описание слоев передвижений, методы оценки объемов передвижений, расщепление по видам транспорта, оплату за проезд и парковку, и другие аспекты.

В мире существует большое число транспортных моделей в рамках 4-шагового подхода, однако сам этот подход формирует только общую схему расчетов. Разработанная методика предлагает конкретные решения по подготовке данных, алгоритмам на всех шагах расчета, а также по взаимному влиянию этих шагов.

Развитие моделей прогноза транспортных потоков в мире в основном идет по пути усложнения алгоритмов. Однако, для целей долгосрочного планирования требуются более простые модели, в частности, не требующие детализации параметров транспортной системы. Другой важной отличительной характеристикой разработанной модели является использование на всех шагах расчета согласованной концепция обобщенной цены, как критерия выбора целей, способов и путей передвижения.

1.2 Транспортное районирование Красногорского городского поселения

Транспортные районы – элементарные единицы пространственной структуры области планирования. Оптимальным является районирование по функциональному признаку. В случае невозможности получения статистической информации при районировании по функциональному признаку допустимым является районирование на основе административно-территориального деления.

В основу выделения транспортных районов положены следующие принципы:

– использование линий естественных и искусственных преград (реки, железнодорожные магистрали, лесные полосы);

– соблюдение административного районирования территории;

– возможность четко охарактеризовать функциональное назначение каждого района в социально-экономической структуре региона;

– доступность данных социальной статистики по всем районам.

Транспортные районы - это условное деление области моделирования на отдельные районы. Чем больше районов - тем точнее моделирование, т.к. пассажиропотоки внутри района не рассчитываются. Условно говоря, районы - это области тяготения, которые являются пунктами назначения или отправными пунктами для матриц корреспонденций. Каждый район получает свой полигон, который представляет пространственное положение района.

Красногорское городское поселение было разделено на транспортные районы. Каждому району соответствует номер и набор статистических данных.

Для каждого транспортного района использовались следующие данные:

- численность населения;

- численность рабочих мест;

Транспортные районы выполняют в модели две основных функции:

- отражают структуру распределения функционально-пространственного потенциала области моделирования.

- формируют основу агрегированного описания состояния транспортной системы области моделирования.

Схема транспортного районирования в Красногорском городском поселении показана на рисунке 14.

Рисунок 14 - Транспортное районирование

1.3 Ввод параметров объектов транспортной инфраструктуры

Модель сети для транспортной системы должна отображать пространственную и временную структуру предложения транспортных услуг.

Транспортное предложение – это транспортная сеть, состоящая из узлов (перекрестков, развязок и т. д.) и соединяющих их ребер (улиц, дорог и т. д.), предоставляющая возможность перемещения для участников транспортного движения и описывающая затраты на данные перемещения.

Поэтому модель сети дифференцирует основные объекты сети, такие как узлы и отрезки, которые иллюстрируют структуру сети.

Транспортная сеть УДС представлена в виде ориентированного графа со следующими геометрическими и техническими параметрами:

- геометрия трассы дороги (пространственное положение и конфигурация изображения автодороги, максимально приближенные к реальному пространственному положению и параметрам плана дороги);

- расположение перекрестков, пересечений, примыканий в виде точечных объектов;
- длина элемента УДС;
- категория автодороги;
- количество полос движения в каждом направлении;
- расчетная и разрешенная скорости движения по участку сети;
- пропускная способность каждого направления перегона улицы или дороги;
- запреты движения по элементу УДС;
- разрешенные направления движения на перекрестках, примыканиях, пересечениях;
- ранг автомобильной дороги (привлекательность для пользователя).

Данный набор параметров дороги достаточно полно описывает все основные составляющие, оказывающие существенное влияние на динамику транспортных потоков, движущихся по автомобильной дороге или улице, накладывает все основные ограничения при распределении транспортных потоков по УДС.

1.4 Ввод узлов транспортного спроса

Для определения положения перекрестков и пересечений в транспортной модели используются узлы транспортного графа. В редакторе узлов, изображенном на рисунке 15, были заданы приоритеты движения и способ регулирования перекрестков.

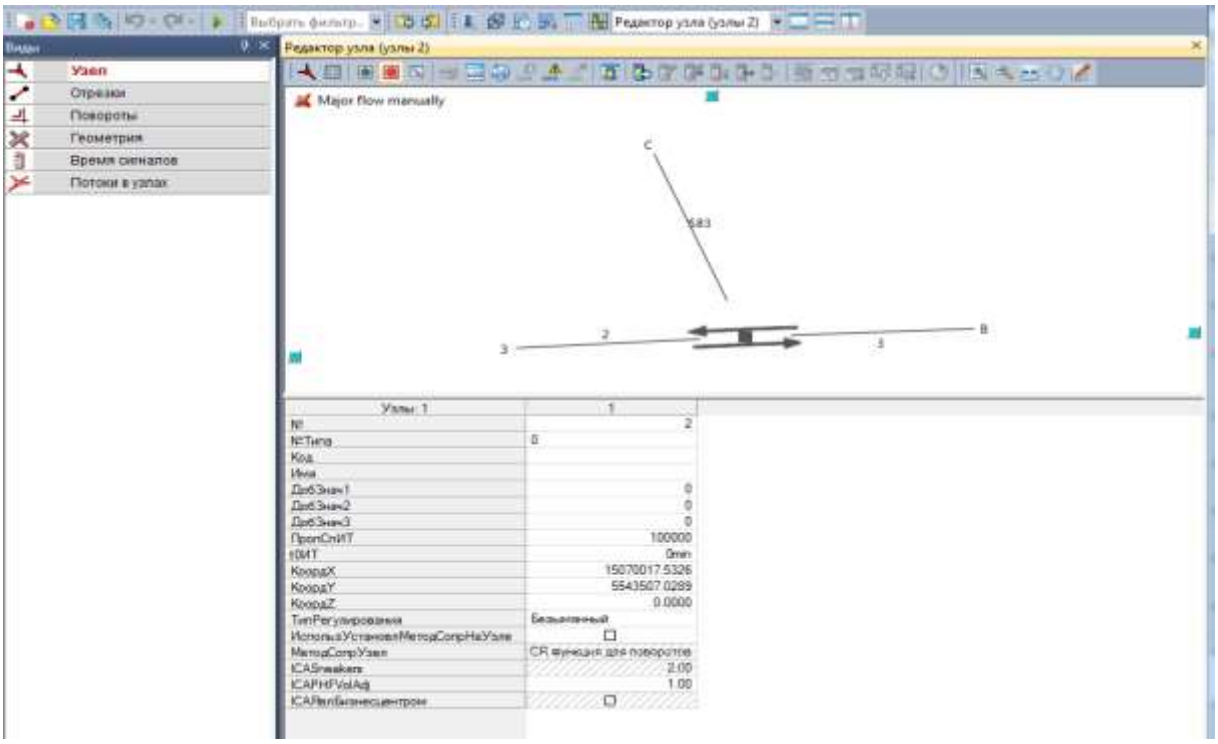

Рисунок 15 - Редактирование узла

В редакторе поворотов были заданы параметры для всех возможных маневров на каждом из перекрестков.

Исходной информацией для создания узлов и имитации в модели организации дорожного движения послужили данные съемок передвижной лаборатории и спутниковых карт (панорам) улиц.

1.5 Ввод отрезков транспортного графа

При описании улично-дорожной сети и соединении узлов используются отрезки транспортного графа. Для них в редакторе отрезков, были заданы следующие характеристики: длина, допустимая скорость различных видов транспорта при свободном транспортном потоке, пропускная способность.

Результатом создания и редактирования отрезков, соединяющих узлы, является граф дорожной сети, изображенный на рисунке 16.

Рисунок 16 - Граф дорожной сети Красногорского городского поселения

1.6 Ввод маршрутной сети

Маршрутная сеть вводилась на основании данных по единицам подвижного состава их вместимости, на территории Красногорского городского поселения. Маршрутная сеть представлен на рисунке 17

Рисунок 17 - Маршрутная сеть Красногорского городского поселения

Места остановок на пути следования общественного транспорта в пгт. Красногорский , ст. Красноселка, п. Ключи представлены на рисунке 18 и 19

Рисунок 18 - Места остановок на пути следования общественного транспорта в пгт. Красногорский и ст. Красноселка

Рисунок 19 - места остановок на пути следования общественного транспорта в п. Ключи

Основными транспортными артериями, используемыми пассажирским транспортом, являются автомобильная дорога "Челябинск - Троицк"

Общая протяженность сети маршрутов общественного транспорта (без учета наложения маршрутов), проходящих по сети автомобильных дорог общего пользования, составляет 20,3 км.

Незначительное количество пассажиропотока прежде всего это обусловлено небольшим количеством пассажиров , а также небольшое количество общего населения поселения.

Транспортная модель Красногорского городского населения представлена на рисунке 20. На рисунке 21 представлена модель пгт. Красногорский как наиболее загруженного участка УДС поселения. Синим цветом выделены участки дорожной сети на которых плотность потока повышена, зеленым цветом выделены участки с малой интенсивностью движения, сиреневые участки УДС представляют собой мало загруженные участки.

Рисунок 20 - Транспортная модель Красногорского городского населения

Рисунок 21 - Транспортная модель пгт. Красногорский

1.7 Анализ параметров дорожного движения транспортных потоков на территории Красногорского городского поселения

Расчет распределения транспортного потока по видам транспорта по результатам моделирования видно, что коэффициент использования автомобильных дорог составил 70% приближенно. Наибольшие автомобильные потоки в зоне рассмотрения наблюдаются на территории пгт. Красногорский - административного центра поселения , а именно на улице Победы и это связано с тем, что она является центральной в поселке.

Снижение пропускной способности и интенсивности движения наблюдается на придворовых территория, а так же на грунтовых дорогах и на участках, где УДС не соответствует нормативным требованиям.

2 Разработка варианта транспортной модели на краткосрочную и долгосрочную перспективу

Анализ нормативной документации, состояния УДС на территории поселения , на перспективу до 2023 г. позволил выделить следующие мероприятия:

- ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения на территории Красногорского городского поселения
- капитальный ремонт внутридворовых проездов , автостоянок и тротуаров
- строительство пешеходных дорожек

Данные мероприятия позволят увеличить пропускную способность улиц.

2.1 Разработка варианта транспортной модели на долгосрочную перспективу

Документами планирования Красногорского городского поселения не предусмотрен ряд мероприятий по развитию УДС до 2032 г. Мероприятия по развитию УДС на перспективу до 2032 г. представлены в 3 этапе разработки КСОДД.

Список использованных источников

1. ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации».
2. Схема территориального планирования Челябинской области - основные положения градостроительного развития [Электронный ресурс]: - Справочная правовая система «Консультант Плюс» / ЗАО «Консультант Плюс».
3. Схема территориального планирования транспортного обслуживания Челябинской области [Электронный ресурс]: - Справочная правовая система «Консультант Плюс» / ЗАО «Консультант Плюс».
4. Перечень автомобильных дорог общего пользования федерального значения.
5. Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения.
6. Схемы территориального развития Красногорского городского поселения.
7. Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 05.12.2001 года.
8. Программа деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» на долгосрочный период (2010-2019 годы).
9. СП 34.13330.2012 Свод правил. Автомобильные дороги. Актуализированная редакция СНиП 5.02.05-85*. - Справочная правовая система «Консультант Плюс» / ЗАО «Консультант Плюс».
10. Программа Strava(http://labs.strava.com/) [Электронный ресурс].
11. Федеральный закон № 184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации».
12. Генеральные планы Красногорского городского поселения.

КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА
ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
КРАСНОГОРСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ
ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ

3 Этап

Разработчик: _____

Заказчик: _____

2018 г

Оглавление

Определения 4

Обозначения и сокращения 5

Введение 6

1. РАЗРАБОТКА ПРОГРАММЫ МЕРОПРИЯТИЙ КСОДД НА 7

ПРОГНОЗНЫЕ ПЕРИОДЫ НА ТЕРРИТОРИИ КРАСНОГОРСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ 7

1. Разработка мероприятий по развитию улично-дорожной сети Красногорского городского поселения и организации движения легкового и грузового транспорта на краткосрочную перспективу до 2023 и долгосрочную перспективу до 2032 года 7

1.1 Организационные мероприятия 7

1.2 Реконструктивно - планировочные мероприятия 7

1.3 Мероприятия по организации движения грузового транспорта по территории Красногорского городского поселения 9

2. Разработка мероприятий по оптимизации системы пассажирских перевозок на территории Красногорского городского поселения на долгосрочную перспективу до 2032 г., с выделением первоочередных мероприятий на краткосрочную перспективу и среднесрочную перспективу 10

2.1 Мероприятия по повышению качества работы пассажирского транспорта 10

2.2 Создание системы информирования пассажиров на маршрутах пассажирского транспорта 11

2.3 Разработка предложений по развитию объектов инфраструктуры пассажирского транспорта 11

3. Разработка мероприятий по созданию условий для развития и совершенствования велосипедного и пешеходного движения на территории Красногорского городского поселения 13

3.1 Развитие и доступность велоинфраструктуры во взаимосвязи с дорожнотранспортным комплексом и пешеходным движением 13

3.2 Разработка мероприятий по совершенствованию условий пешеходного движения 17

3.2.1 Установка пешеходных ограждений 18

3.2.2 Обустройство имеющихся пешеходных переходов современными

техническими средствами организации дорожного движения (ТСОДД) и электроосвещением 19
3.2.3 Обеспечение доступности объектов для маломобильных групп населения 20
4. Разработка мероприятий по оптимизации парковочного пространства 21
5. Актуализация Комплексной схемы организации дорожного движения 22
6. Разработка системы показателей и прогнозная оценка эффективности мероприятий. 22
Список использованных источников 30

Определения

Автомобильная дорога **–** объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для движения транспортных средств и включающий в себя земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги и расположенные на них или под ними конструктивные элементы и дорожные сооружения.

Дорожная разметка **–** линии, надписи и другие обозначения на проезжей части, бордюрах, дорожных сооружениях и элементах обустройства дорог, информирующие участников дорожного движения об условиях и режимах движения на участке дороги.

ДТП**–** событие, возникшее в процессе движения ТС и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб.

Дорожный знак **–** устройство в виде панели с обозначениями/надписями, информирующими участников дорожного движения о дорожных условиях и режимах движения, расположении населенных пунктов и других объектов.

Организация дорожного движения **–** комплекс мероприятий и распорядительных действий по управлению движением на дорогах.

Проезжая часть **–** основной элемент дороги, предназначенный для непосредственного движения транспортных средств.

Улично-дорожная сеть – совокупность участков улиц и дорог, объединенных по административному или географическому признаку.

Технические средства организации дорожного движения **–** дорожные знаки, разметка, светофоры, дорожные ограждения, предназначенные для информирования водителей об условиях движения по автомобильной дороге.

Транспортный поток **–** совокупность транспортных единиц, совершающих упорядоченное движение в сечении выбранного перегона.

Светофор **–** устройство, предназначенное для поочередного пропуска участников движения через определенный участок улично-дорожной сети.

Обозначения и сокращения

а/д – Автомобильная дорога

БДД – Безопасность дорожного движения

г.п. – Городское поселение

г. – Город

ДТП – Дорожно-транспортное происшествие

ж/д – Железная дорога

КСОДД – Комплексная схема организации дорожного движения

ЛРТ – Легкорельсовый транспорт

МПТ – Массовый пассажирский транспорт

о.п. – Остановочный пункт

ОДД – Организация дорожного движения

ПДД – Правила дорожного движения

Пл. – Платформа

РФ – Российская Федерация

Ст. – Станция

СТП – Схема территориального планирования

ТП – Транспортный поток

ТС – Транспортное средство

УДС – Улично-дорожная сеть

МО – Муниципальное образование

пгт. –Поселок городского типа

Введение

Транспорт и создающая условия его работы транспортная инфраструктура являются одной из системообразующих отраслей региональной экономики, обеспечивающей территориальную целостность регионов и единство его экономического пространства.

Развитие транспортной инфраструктуры является необходимым условием реализации инновационной модели экономического роста и улучшения качества жизни населения, как региона, так и отдельно взятого муниципального образования.

В последние десятилетия во многих крупных городах исчерпаны возможности экстенсивного развития транспортной инфраструктуры. Поэтому особую роль приобретает оптимальное планирование сетей, улучшение организации дорожного движения (далее – ОДД), оптимизация системы маршрутов общественного транспорта. Решение таких задач невозможно без моделирования транспортных сетей. Главная задача транспортной модели – определение и прогноз всех параметров функционирования транспортной сети, таких как интенсивность движения на всех элементах сети, объемы перевозок в сети общественного транспорта, средние скорости движения, задержки движения и т.д.

Анализ результатов обследования, включающего все виды транспорта, а также существующего социально-экономического развития района позволил разработать и откалибровать транспортную модель существующего состояния развития транспортной инфраструктуры.

Транспортная модель Красногорского городского поселения учитывает прогноз социально-экономического развития Еманжелинского района, уровень автомобилизации, а также мероприятия, запланированные целевыми адресными программами, а также мероприятия, предлагаемые в рамках КСОДД.

1. РАЗРАБОТКА ПРОГРАММЫ МЕРОПРИЯТИЙ КСОДД НА ПРОГНОЗНЫЕ ПЕРИОДЫ НА ТЕРРИТОРИИ КРАСНОГОРСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ

1. Разработка мероприятий по развитию улично-дорожной сети Красногорского городского поселения и организации движения легкового и грузового транспорта на краткосрочную перспективу до 2023 и долгосрочную перспективу до 2032 года

1.1 Организационные мероприятия

К организационным мероприятиям относятся все мероприятия, которые не связаны с изменением основных физических параметров имеющейся улично-дорожной сети, а позволяют упорядочить движение и наиболее оптимально и равномерно перераспределить на нее имеющуюся нагрузку и использовать заложенный в нее ранее физический лимит пропускной способности.

К числу основных мероприятий относятся следующие:

- организация пешеходных переходов и пешеходных зон;
- введение одностороннего движения.

Новые пешеходные переходы устраиваются на пересечении улиц и в створе основных пешеходных маршрутов. В рамках данной работы предлагается устройство наземных пешеходных перехода. Дополнительное введение одностороннего движения на улицах Красногорского городского поселения не способствует снижению уровня загрузки УДС, а следовательно нецелесообразно и ведет лишь к большим перепробегам транспортных средств.

1.2 Реконструктивно - планировочные мероприятия

Основной целью разработки 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 период до 2032 года.

Разработка реконструктивно-планировочных мероприятий проводилась на основе оценки и сопоставления интенсивности движения и пропускной способности существующей улично-дорожной сети, в ходе которого определялись коэффициенты

загрузки элементов существующей сети транспортными потоками. Затем, на основании данных об уровне загрузки элементов улично-дорожной сети движением при существующем положении были определены основные направления совершенствования организации движения и реконструкции на них с оценкой их по конкретному обеспечению необходимой пропускной способности.

К реконструктивно-планировочным мероприятиям относятся все мероприятия, связанные с изменением физических параметров имеющейся улично-дорожной сети, основными из которых являются:

- уширение имеющихся улиц и дорог;
- строительство новых улиц и дорог;

Данные мероприятия применяются в том случае, когда физический лимит пропускной способности существующей улично-дорожной сети полностью исчерпан и применение организационных мероприятий никакого положительного эффекта уже не приносит, либо в целях перспективного развития территории, когда планируется увеличение населения, рабочих мест и мест тяготения населения, что в свою очередь может привести в будущем к дефициту дорожно - транспортной инфраструктуры. Перечень мероприятий представлен в таблице 1

Таблица 1 - Реконструктивно-планировочные мероприятия.

№ п/п	Название мероприятия	Заключение экспертизы
1	Ремонт дорожного полотна ул.Вокзальная (от дома № 69 до кладбища с площадкой)	№ 21-ТД-КР-266 от 13.02.2008г.
2	Ремонт дорожного полотна ул.Лесная (от автодороги на свинокомплекс до поворота на ул.Российскую)	№ ТД-КР-2595 от ноября 2010г.
3	Ремонт дорожного полотна ул.Строительная (от ул.Комарова до ул.40 Лет Октября)	№ ТД-КР-2595 от ноября 2010г.
4	Ремонт дорожного полотна ул.Пушкина (от ул.40 Лет Октября до ул.Северная)	№ 9-ТД-КР-3080 от 21.01.2011г.
5	Ремонт дорожного полотна Ул.Островского (от от подъездной автодороги до дома № 85)	№ 12-ТД-КР-3153 от 25.01.2011г.

6	Ремонт дорожного полотна Пер.Шахтерский (от ул.40 Лет Октября до ул.Пионерская)	№ 725-ТД-КР-3192 от 15.12.2011г.
7	Ремонт дорожного полотна Ул.Северная (от ул.Лесная до «Восточной» объездной дороги)	№ 297-ТД-КР-621 От 17.04.2012
8	Ремонт дорожного полотна Ул.Вокзальная (от ул.Отвальная до ул. Островского)	№ ТД-КР-2595 от ноября 2010г.
9	Ремонт дорожного полотна Ул.Победы (от ул.Пионерская до ул.Рабочая)	№ 822-ТД-КР-3214 От 14.12.2012
10	Ремонт дорожного полотна Ул.Кирова (от ул.Лермонтова до ул.Победы)	№ 21-ТД-КР-266 от 13.02.2008г.

На перспективу до 2023 и 2032 года с учетом прогнозного увеличения транспортных потоков ситуация существенно не ухудшится при условии содержания УДС в в нормативно - техническом состоянии. При дальнейшем развитии и строительстве нового жилья необходимо предусматривать строительство дорог с твердым покрытием и с тротуарами для пешеходного движения, с целью обеспечения транспортной доступности новых районов и повышения уровня комфорта населения при перемещениях. Также новые дороги позволят выбирать альтернативные маршруты движения и увеличат связность существующей улично-дорожной сети.

1.3 Мероприятия по организации движения грузового транспорта по территории Красногорского городского поселения

Для ограничения движения грузового транспорта по УДС и разрешения въезда в черту города грузового транспорта, обслуживающего предприятия, требуется замена существующих знаков 3.4 «Движение грузового транспорта запрещено» на дорожные знаки 3.2 «Въезд запрещен» и 8.4.1. «Грузовой транспорт».

Для информирования водителей грузового транспорта о маршрутах движения в пгт. Красногорский предлагается произвести установку на въездах в город и основных пересечениях информационные щиты с указанием маршрутов движения большегрузного транспорта.

2. Разработка мероприятий по оптимизации системы пассажирских перевозок на территории Красногорского городского поселения на долгосрочную перспективу до 2032 г., с выделением первоочередных мероприятий на краткосрочную перспективу и среднесрочную перспективу

2.1 Мероприятия по повышению качества работы пассажирского транспорта

Существование сбоев работы автобусов на маршрутах регулярных перевозок пассажиров (нарушения установленного расписания движения) свидетельствует о невысоком уровне качества работы пассажирского транспорта общего пользования.

В настоящее время на маршрутах диспетчерское управление осуществляется самостоятельно в ручном режиме на конечных пунктах маршрутов. В сложившейся ситуации формирование интегрированной системы диспетчерского управления на территории Красногорского городского поселения, предполагающей централизацию системы диспетчерского руководства движением транспорта на маршрутах, не требуется.

С целью улучшения качества пассажирских перевозок, коммерческим перевозчикам предлагается к реализации ряд мероприятий:

- осуществление контроля технического состояния ТС, выпускаемых на маршруты;
- осуществление контроля маршрутного расписания автобусов общего пользования;
- ведение оперативного учета полноты и регулярности рейсов, анализ процесса перевозок пассажиров автобусным транспортом общего пользования;
- обеспечение оперативного сопровождения перевозок пассажиров, включая учет дорожных и погодных факторов, поступающих по информации, поступающей от водителей и видеокамер, установленных в автобусах;
- выполнение работ по регулированию работы транспорта на маршрутах, в том числе при отклонении автобусов от расписания, по предупреждению и ликвидации сбоев работы транспорта на маршрутах;
- подготовку отчетных и итоговых данных о выполнении транспортной работы и их анализ на соответствие требованиям муниципального заказа или заключенного контракта;
- использование современных средств мониторинга движения маршрутного транспорта на основе ГЛОНАСС, видеомониторинга;

Рекомендуемый срок реализации предлагаемых мероприятий - до 2027 года.

2.2 Создание системы информирования пассажиров на маршрутах пассажирского транспорта

Одним из важнейших элементов повышения качества транспортного обслуживания населения и эффективности работы автобусов во внутригородском сообщении является создание надежной системы информирования пассажиров.

Для повышения качества транспортного обслуживания населения, на территории Красногорского городского поселения целесообразно реализовать систему информационного обеспечения пассажиров, включающую следующие составляющие: - проведение аудита остановочных пунктов и оборудование их недостающими дорожными знаками 5.16 в соответствии с ГОСТ Р 52289-2004 Технические средства организации дорожного движения.

Для улучшения качества пассажирских перевозок, в соответствии с Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 8 декабря 2005 г. № 360-ст. рекомендуется:

- обеспечение наличия на остановочном пункте информационных табличек (листов) с расписанием движения и дальнейшей актуализацией их при каждом изменении расписаний или маршрутов движения пассажирского транспорта;

- наличие тактильно-звуковых мнемосхем, расположенных в зоне наиболее значимых социальных объектов (больниц, поликлиник, администрации города), перечень таких остановок должен быть согласован с региональным представительством Всероссийского общества слепых;

2.3 Разработка предложений по развитию объектов инфраструктуры пассажирского транспорта

Планируется оптимизация пассажирской транспортной маршрутной сети перевозок пассажиров и багажа автобусами по муниципальным маршрутам регулярных перевозок, которая включает в себя следующие мероприятия:

- увеличение количества муниципальных автобусных маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа для районов с активной жилой застройкой.

В соответствии с ГОСТ Р 52289-2004 необходимо произвести работы по устройству

твердого покрытия, оборудованию остановочных пунктов недостающими заездными карманами, разработке Проектов организации дорожного движения, расстановке дорожных знаков и нанесению дорожной разметки на всех автомобильных дорогах, по которым осуществляется движение пассажирского транспорта общего пользования.

Реконструкцию и замену остановочных павильонов вдоль основных пассажирских маршрутов муниципального образования необходимо вести поэтапно, по плану на несколько лет, для чего следует сформулировать предложения для владельцев и застройщиков.

Для поэтапной реализации данного проекта, на начальном этапе можно обозначить три основные группы.

Группа I. Существующие павильоны, закрепленные за собственником.

Подгруппа А. Павильоны с хорошим внешним видом. Достаточно провести несущественные работы по улучшению внешнего состояния с применением материалов, соответствующих обновленной городской среде, также предусмотреть наружное уличное освещение.

Подгруппа Б. Павильоны с примитивными формами и неприглядным внешним видом. Произвести реконструкцию или перестроить по современному проекту.

Группа II. Места, формирующие пространство городской среды.

Подгруппа А. Большие акцентированные павильоны. Места размещения этих павильонов являются знаковыми с точки зрения сложившейся ситуации городского пространства. Такие объекты нужно обустраивать по проектам, с особым качеством, с применением, по возможности, стилистических элементов местного колорита.

Подгруппа Б. Равные по стилю, но меньших объемов павильоны.

Группа III. Простые, социальные остановочные павильоны. Такие павильоны планируется размещать на центральных улицах в районе концентрации транспортных и пассажирских потоков. Это павильоны без объектов коммерции, имеющие только современный навес.

Подгруппа А. Павильоны предполагается выполнять по типовым проектам с применением материалов и форм в соответствии с общей концепцией. Цель сооружений этой подгруппы - создание удобных эстетичных навесов, органично вписывающихся в городскую среду.

Подгруппа Б. Социальные объекты с минимальными размерами. Подобные

павильоны предполагается размещать не на центральных улицах, а примыкающих к центральным, в местах, где это необходимо. Павильоны этой подгруппы также выполняются по типовому проекту.

Примечание: на большинстве остановочных павильонов предусмотреть в достаточном количестве места для размещения объявлений; обеспечить освещение по принципу "островок безопасности"; в особо значимых местах фрагментарно применить тактильные технологии; не реже раз в 2 - 3 года надлежит проводить ремонт павильонов, а также раз в 4 - 5 лет - обновлять их. Вариант размещения остановочного пункта представлен на рисунке 1.

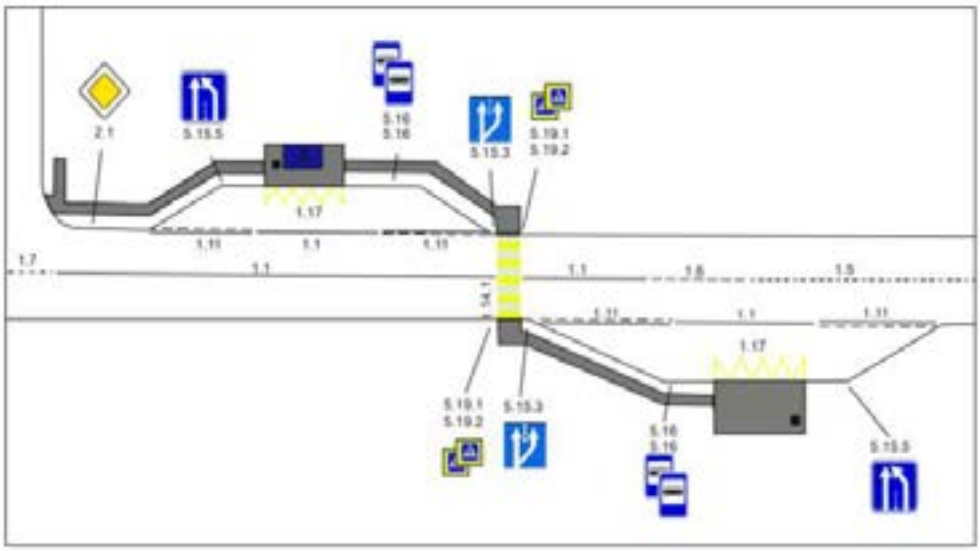

Рисунок 1 -Вариант размещения остановочного пункта

3. Разработка мероприятий по созданию условий для развития и совершенствования велосипедного и пешеходного движения на территории Красногорского городского поселения

3.1 Развитие и доступность велоинфраструктуры во взаимосвязи с дорожнотранспортным комплексом и пешеходным движением.

В соответствии с планами по развитию Красногорского городского поселения, отдельное строительство велосипедных дорожек не предусмотрено и предполагается, что для передвижения на велосипедах будет использоваться существующая улично-дорожная

сеть.

Потребности велосипедистов следует учитывать на всех участках улично - дорожной сети (УДС), а также при планировании новых разработок, где могут быть возможности создания маршрутов в обход существующих «узких мест». Также важно, чтобы велосипедистам были доступны удобные парковочные места вблизи объектов притяжения.

Реализация этих решений приведет к большей стабильности транспортной системы, поощрению использования велотранспорта и, таким образом, будет содействовать достижению одной из основных целей Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года.

К объектам, обеспечивающим велосипедное движение, относятся:

- велосипедные дорожки;

- места временного хранения велотранспорта (велопарковки).

Примечание - Допускается устраивать велосипедные полосы по краю улиц и дорог местного значения. Ширина полосы должна быть не менее 1,2 м при движении в направлении транспортного потока и не менее 1,5 м при встречном движении. Ширина велосипедной полосы, устраиваемой вдоль тротуара, должна быть не менее 1 м.

В местах, где велосипедные дорожки совпадают с пешеходными зонами, предлагается отделение пешеходной зоны от велосипедного маршрута посредством специальной разметки или обустройства специального покрытия. Пример такого разделения показан на рисунке 2.

Рисунок 2 - Пример выделения велодорожки

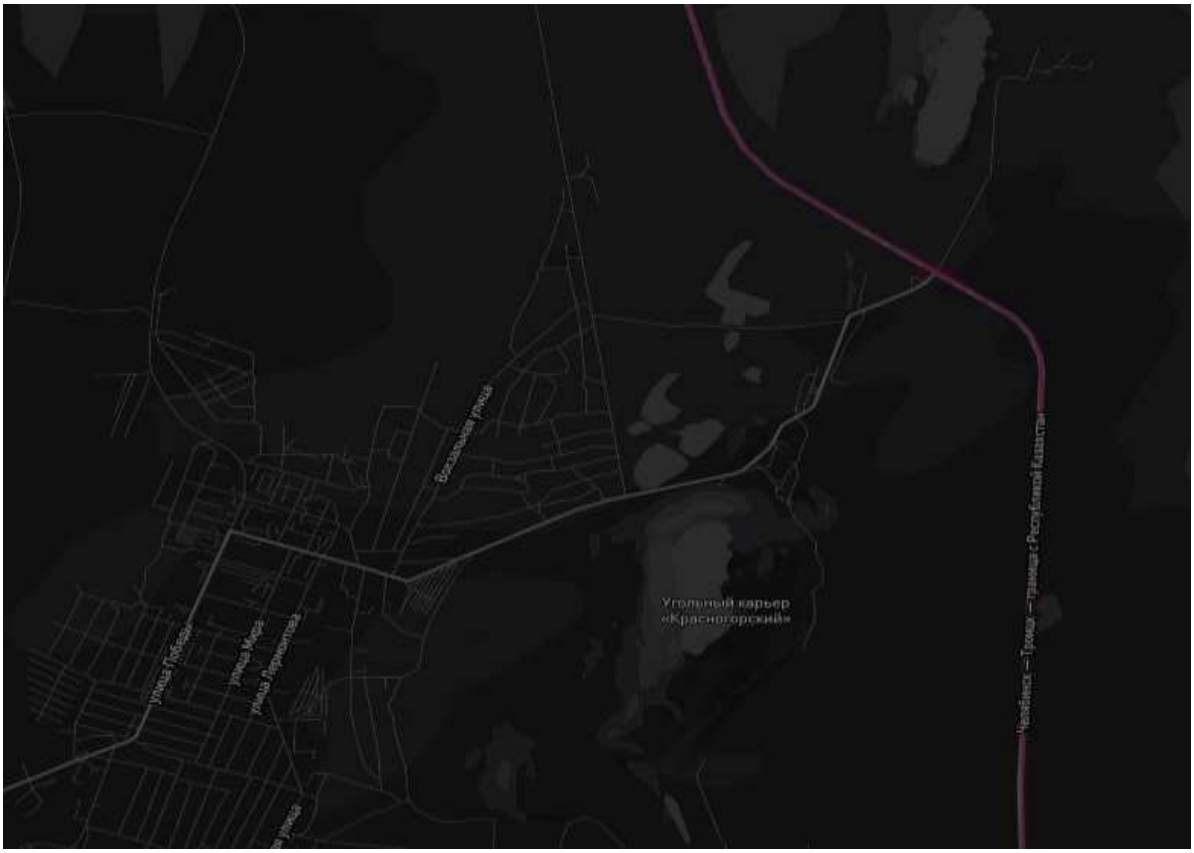

Рисунок 3 - Велодвижение в Красногорском городском поселении

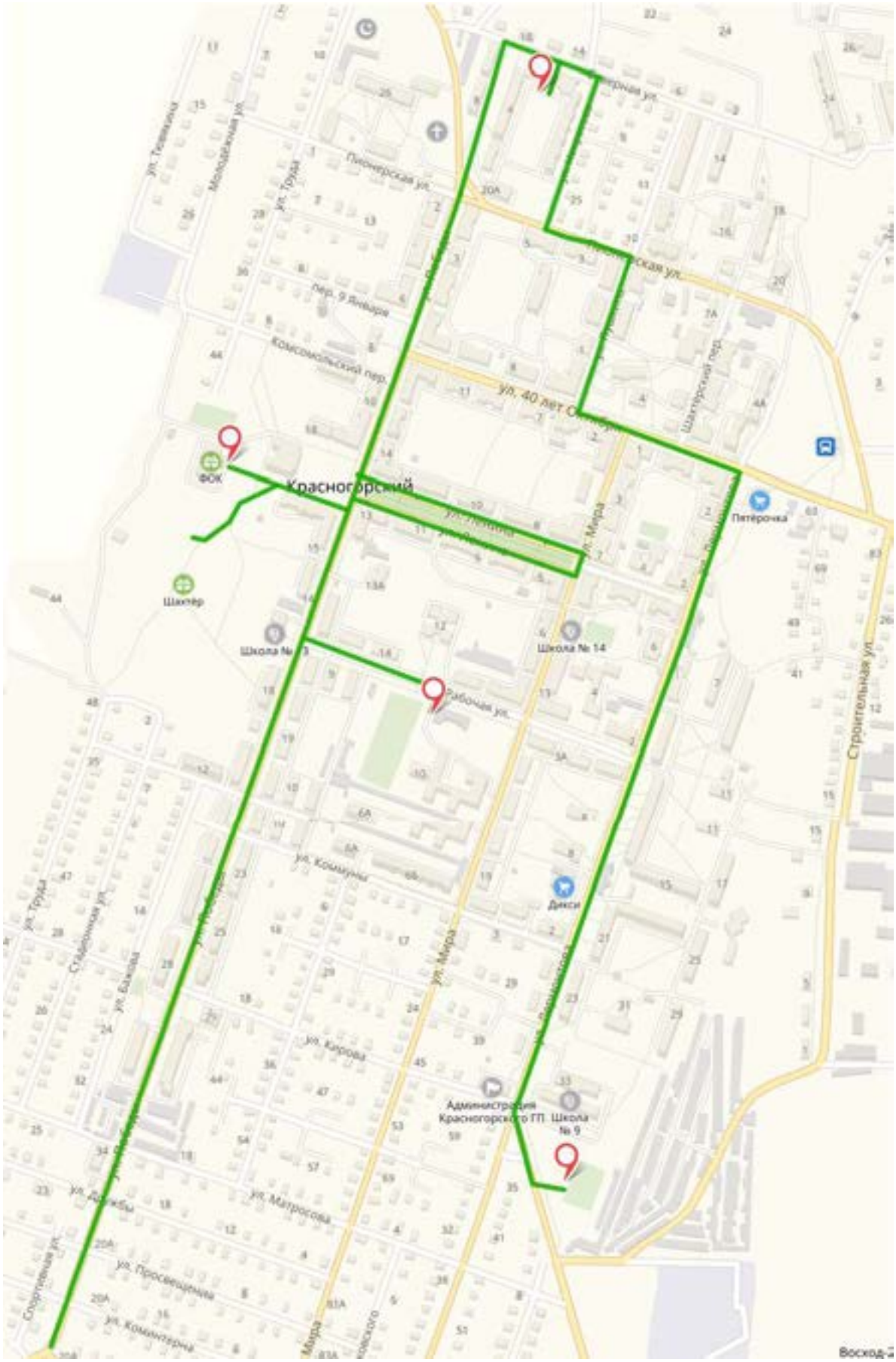

Рисунок 4 - Предлагаемый веломаршрут в Красногорском городском поселении

В перспективе при реконструкции и строительстве дорог предлагается предусматривать устройство пространства для велосипедного движения на этапе разработки документации по реконструкции/строительству. При строительстве новых жилых районов необходимо на этапе проектирования предусмотреть строительство велотранспортной инфраструктуры для создания более разветвленной сети велодорожек.

3.2 Разработка мероприятий по совершенствованию условий пешеходного движения

В состав мероприятий, которые направлены на совершенствование или развитие условий пешеходного движения и в целом УДС на территории Красногорского городского поселения , входят:

- мероприятия, которые направлены на снижение количества дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП) и тяжести их последствий с участием пешеходов;

- мероприятия по предупреждению травматизма на пешеходных переходах вблизи детских и общеобразовательных учреждений, а также в местах массового перехода пешеходов;

- мероприятия, направленные на обеспечение беспрепятственного перемещения пешеходных потоков.

В рамках реализации данных мероприятий рекомендуется: - установка пешеходных ограждений;

- обустройство имеющихся пешеходных переходов современными техническими средствами организации дорожного движения (ТСОДД) и электроосвещением;

- организация регулируемых пешеходных переходов на автомобильных дорогах;

- обустройство новых пешеходных переходов в соответствии с требованиями действующих нормативных документов;

- ликвидация все наземных пешеходных переходов, которые не отвечают установленным требованиям действующих нормативно - правовых документов и ГОСТов;

Перечень мероприятий по усовершенствованию пешеходного движения представлен в таблице 2

Таблица 2 - Перечень мероприятий по совершенствованию пешеходного движения.

№ п/п	Наименование мероприятия	Срок исполнения
1	Установка светофоров и искусственных неровностей вблизи образовательных учреждений	2019-2023
2	Устройство тротуаров вблизи объектов социальной значимости	2019-2023
3	Устройство пешеходных ограждений вблизи объектов социальной значимости	2019-2023
4	Обустройство уличного освещения	2019-2032
5	Устройство понижающих бордюров на пешеходных переходах	2019-2023

3.2.1 Установка пешеходных ограждений

В местах обустройства тротуаров для движения пешеходов, для предотвращения перехода пешеходом проезжей части в неустановленных местах используются ограничивающие пешеходные ограждения. Пример применения пешеходных ограждений показан на рисунке 5.

Рисунок 5 - Пример размещения ограждения

Также ограничивающие пешеходные ограждения перильного типа или сетки применяют:

- на разделительных полосах шириной не менее 1 м между основной проезжей частью и местным проездом;

- напротив остановок общественного транспорта с подземными или надземными пешеходными переходами в пределах длины остановочной площадки, на протяжении не менее 20 м в каждую сторону за ее пределами, при отсутствии на разделительной полосе удерживающих ограждений для автомобилей. Их устанавливают на расстоянии не менее 0,3 м от кромки проезжей части.

3.2.2 Обустройство имеющихся пешеходных переходов современными техническими средствами организации дорожного движения (ТСОДД) и электроосвещением

Согласно данным статистики ДТП, на территории Красногорского городского поселения большинство ДТП составляет наезд на пешехода, в том числе на пешеходных переходах. Зачастую это происходит из-за недостаточной визуализации зоны пешеходного перехода. Для сокращения количества ДТП, произошедших в зоне пешеходного перехода по вине водителей, требуется доведение существующих нерегулируемых и регулируемых пешеходных переходов до нормативных требований:

- замена существующих дорожных знаков 5.19.1 и 5.19.2 «Пешеходный переход» и 1.23 “Дети” на знаки, выполненные на щитах со световозвращающей флуоресцентной пленкой желто-зеленого цвета;

- на дорогах и улицах с двухсторонним движением с двумя и более полосами для движения в данном направлении, а также на дорогах с односторонним движением с тремя и более полосами знак 5.19.1 дублируют над проезжей частью;

- дублирование линий дорожной разметки световозвращателями дорожными;

- распространение световозвращающих элементов (фликеров) среди жителей городского поселения;

- изготовление и распространение световозвращающих элементов (брелоков, наклеек и т.п.) в среде дошкольников и учащихся младших классов.

Также необходимо проводить образовательные мероприятия в школах и детских садах, направленные на повышение культуры поведения на дороге и изучение правил

дорожного движения:

- создание серии видеофильмов по безопасному поведению на дорогах и улицах для внеклассной работы с учащимися общеобразовательных учреждений и воспитанниками учреждений дополнительного образования;

- разработка и тиражирование научно-методических материалов, образовательных программ, печатных и электронных учебных пособий по безопасному поведению на дорогах и улицах.

- создание видео- и телевизионной информационно-пропагандистской продукции, организация тематической (социальной) наружной рекламы (баннеры, перетяжки), а также размещение материалов в средствах массовой информации, общественном транспорте.

3.2.3 Обеспечение доступности объектов для маломобильных групп населения

Мероприятия по обеспечению доступности объектов для маломобильных групп населения должны выполняться на основании требований:

– ГОСТ Р 52875-2007 - Указатели тактильные для инвалидов по зрению.

– ОДМ 218.2.007-2011 Отраслевой дорожный методический документ.

– Методических рекомендаций по проектированию мероприятий по обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства.

– Распоряжения Федерального дорожного агентства от 05.06.2013 г. №758-р

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, а также на посадочных площадках остановочных пунктов. Поверхность указателей должна быть шероховатой рифленой с противоскользящими свойствами, отличной по структуре и цвету от прилегающей 21 поверхности дорожного или напольного покрытия, и обеспечивать ее распознавание инвалидами по зрению на ощупь и (или) визуально.

Пример установки тактильных плит и съездов вблизи пешеходных переходов представлены на рисунках 6 и 7.

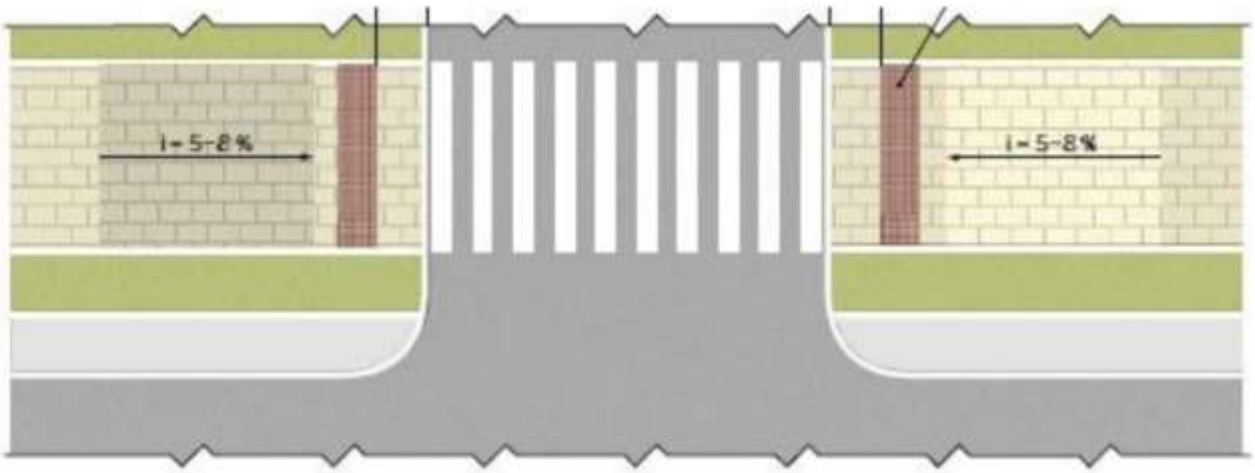

Рисунок 6 - Применение тактильных плит

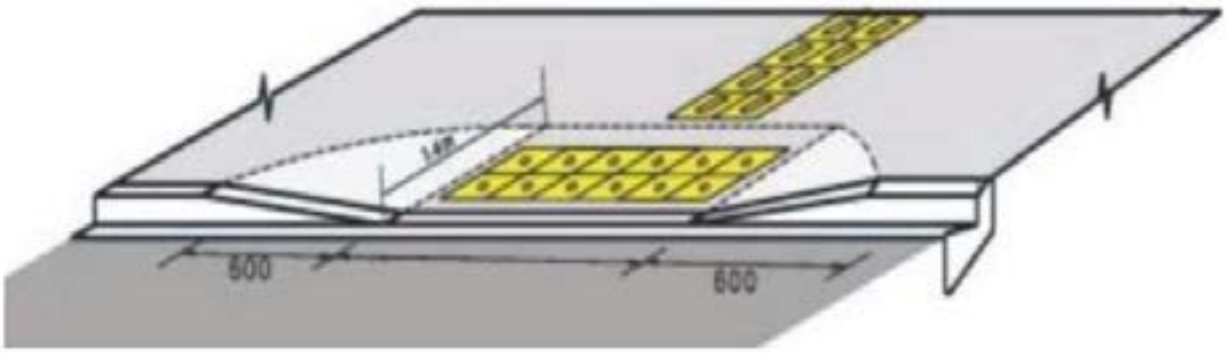

Рисунок 7 - применение съездов на пешеходных переходах

4. Разработка мероприятий по оптимизации парковочного пространства

Для обеспечения эффективного использования ширины проезжей части и возможности парковки транспортных средств, предлагаются следующие мероприятия, которые помогут эффективно использовать ширину проезжей части, разгрузить крайние полосы от припаркованных автомобилей, мешающих движению, увеличить пропускную способность:

- создание дополнительных парковок в доступных местах;

- ограничение или полный отказ от возможности остановки и стоянки транспортных средств на наиболее загруженных участках улиц. Такие мероприятия следует особенно применять вблизи образовательных учреждений.

Данные мероприятия позволят увеличить пропускную способность улиц.

Мероприятия по запрету остановки и стоянки реализуются установкой дорожных знаков 3.27 «Остановка запрещена» и 3.28 «Стоянка запрещена» с табличками 8.2.4 «Зона действия» и 8.2.3 «Конец зоны действия».

В дополнение наносится разметка 1.4 и 1.10. Парковки в карманах в зоне действия знаков остаются и оборудуются дорожным знаком 6.4 «Парковка с табличками 8.6.1 - 8.6.9 «Способ постановки транспортного средства на стоянку».

При строительстве новых жилых кварталов необходимо предусматривать нормативное обеспечение жителей парковочными местами.

5. Актуализация Комплексной схемы организации дорожного движения

Каждые 3 - 5 лет должна быть выполнена актуализация КСОДД для уточнения необходимости и целесообразности реализации предлагаемых мероприятий, определения объемов работ и финансирования с учетом текущих нормативов и расценок.

Часть мероприятий по ОДД и БДД разрабатывается только в краткосрочной перспективе и на следующий расчетный период они должны быть включены в программу на основе анализа текущей ситуации на УДС муниципального образования с учетом уточненных данных по имеющимся очагам аварийности.

Необходимо предусмотреть актуализацию КСОДД в:

- 2022 г. - актуализация КСОДД на 2023 - 2027 гг.;
- 2027 г. - актуализация КСОДД на 2028 - 2032 гг.

6. Разработка системы показателей и прогнозная оценка эффективности мероприятий.

В таблице 3 отражена предлагаемая система показателей, характеризующих эффективность схемы организации дорожного движения на территории Красногорского городского поселения.

Так, реализация мероприятий, отраженных в КСОДД и программных документах по развитию улично-дорожной сети, в долгосрочной перспективе позволит сократить среднее время реализации корреспонденций. Доля дорог, отвечающих нормативным требованиям, возрастет.

Прогнозная стоимость Программы взаимоувязанных мероприятий по развитию

транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения на территории Красногорского городского поселения представлена в таблице 5.

Оценка эффективности реализации Программы (далее – Оценка) осуществляется заказчиком ежегодно в течение всего срока ее реализации и по окончании ее реализации.

Источником информации для проведения оценки эффективности являются отчеты исполнителей мероприятий Программы о достигнутых результатах, использовании финансовых средств за отчетный период.

Оценка осуществляется по следующим критериям:

Достижение запланированных значений целевых показателей.

Степень достижения запланированных результатов по каждому целевому показателю за отчетный период ($И_i$) проводится путем сопоставления фактически достигнутого значения целевого показателя за отчетный период ($И_{факт}$) с его плановым значением ($И_{план}$) по следующей формуле:

$$И_i = \frac{И_{факт}}{И_{план}},$$

где:

$И_i$ – степень достижения планового значения целевого показателя за отчетный период;

$И_{факт}$ – значение показателя, фактически достигнутое на конец отчетного периода;

$И_{план}$ – плановое значение целевого показателя в отчетном периоде.

i – порядковый номер целевого показателя.

Если значение Иi превышает 1, а также в случае, если желаемой тенденцией является снижение показателя и полученное значение меньше 1, для расчета среднего значения достижения запланированных целевых показателей данное отношение принимается равным 1.

Среднее значение достижения запланированных значений целевых показателей Программы (И) рассчитывается по формуле:

$$И = \frac{\sum И_i}{},$$

N

где - И – среднее значение достижения запланированных значений целевых показателей Программы за отчетный период;

$\sum$ $И_i$ – сумма оценок достижения плановых значений показателей за отчетный период;

N – количество целевых показателей Программы, подлежащих выполнению в отчетном периоде.

Соответствие объемов фактического финансирования запланированным объемам.

Степень соответствия объемов фактического финансирования запланированным объемам за отчетный период (Ф) проводится путем сопоставления фактического объема финансирования за счет всех источников финансирования за отчетный период (Ффакт) к запланированному объему (Фплан) по следующей формуле:

$$Ф = \frac{Ф_{факт}}{Ф_{план}},$$

где - Ф – степень уровня финансирования мероприятий Программы за отчетный период;

$Ф_{факт}$ – фактический объем финансирования мероприятий Программы за отчетный период;

$Ф_{план}$ – объем финансирования мероприятий, предусмотренный Программой на отчетный период.

Выполнение запланированных мероприятий.

Степень выполнения каждого запланированного мероприятия Программы за отчетный период (Mj) определяется путем сопоставления фактически полученного результата от реализации мероприятия (Мфакт) к его запланированному значению (Мплан) по следующей формуле:

$$M_j = \frac{M_{факт}}{M_{план}},$$

где - M_j – показатель степени выполнения мероприятия Программы за отчетный период;

$M_{факт}$ – фактически полученный результат по мероприятию за отчетный период;

$M_{план}$ – предусмотренный Программой ожидаемый результат по мероприятию за отчетный период;

j – порядковый номер мероприятия Программы.

Расчет среднего показателя степени выполнения запланированных мероприятий за отчетный период (М) определяется как отношение суммы оценок степени выполнения запланированных мероприятий к их количеству.

$$M = \frac{\sum M_j}{K}$$

где - М – среднее значение степени выполнения запланированных мероприятий Программы за отчетный период;

$\sum M_j$ – сумма оценок степени выполнения запланированных мероприятий Программы за отчетный период;

К – количество мероприятий Программы, подлежащих выполнению в отчетном периоде.

При проведении Оценки определяется показатель эффективности использования финансовых средств (Э), как отношение среднего показателя степени выполнения запланированных мероприятий (М) к степени уровня финансирования.

$$Э = \frac{M}{Ф}$$

Где - Э – эффективность использования финансовых средств Программы за отчетный период;

М – среднее значение степени выполнения запланированных мероприятий Программы за отчетный период;

Ф – степень уровня финансирования мероприятий Программы в отчетном периоде.

Показатель эффективности реализации Программы определяется как произведение среднего значения достижения запланированных значений целевых показателей (И) и показателя эффективности использования финансовых средств Программы (Э) по следующей формуле:

$$П = И \times Э$$

где - П – показатель эффективности реализации Программы за отчетный период;

И – среднее значение достижения запланированных значений целевых показателей Программы за отчетный период;

Э – эффективность использования финансовых средств Программы в отчетном периоде.

Вывод об эффективности реализации Программы формируетсяина основании значений П.

Реализация Программы признается:

с высоким уровнем эффективности, если значение П больше либо равно 0,9;

со средним уровнем эффективности, если значение П меньше 0,9, но больше либо равно 0,7.

В остальных случаях реализация Программы признается с низким уровнем эффективности.

Организация контроля за реализацией программы

Система управления Программой и контроль за ходом ее выполнения определяется в соответствии с требованиями, определенными действующим законодательством.

Механизм реализации Программы базируется на принципах четкого разграничения полномочий и ответственности всех исполнителей программы.

Координатор Программы является ответственным за реализацию Программы.

Контроль выполнения программных мероприятий, подготовки бюджетной заявки по финансированию предусмотренных программой мероприятий на каждый год, уточнению затрат по направлениям программы, срокам их реализации, составу исполнителей в соответствии с результатами выполнения программных мероприятий за год, подготовке годового отчета о ходе реализации программы и эффективности использования бюджетных средств возлагаются на администрацию.

Таблица 3 – Система показателей, характеризующих эффективность Программы мероприятий по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения на территории Красногорского городского поселения

Наименование показателя	Ед. изм.	Значение показателя			
		Текущее Значение 2018 год	Краткосрочная перспектива (до 2020 года)	Среднесрочная перспектива (6-10 лет)	Долгосрочная перспектива (более 10 лет)
Развитие улично-дорожной сети и повышение уровня организации автомобильного транспорта					
Протяжѐнность автодорог общего пользования с усовершенствованным твердым покрытием: - федерального значения - регионального и межмуниципального значения; - местного значения	%	0 0 30	0 0 45	0 0 55	0 0 55
Снижение средних затрат времени в пути по трудовым поездкам, минут	мин/час «пик»	20	+/-5	+/-0	-7
Оптимизация системы пассажирских перевозок					
Доля населения, не имеющего постоянного обслуживания общественным пассажирским транспортом, от общей численности населения района	%	10	10	10	5
Совершенствование условий велосипедного и пешеходного движения					
Доля дорог отвечающих нормативным требованиям	%	20	30	50	75
Повышение уровня безопасности дорожного движения					
Социальный риск (смертность на 13 тыс. человек населения района)	чел./13 тыс. чел.	2	менее 2	1	1-0

Таблица 4 – Прогнозная стоимость Программы мероприятии по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения на территории Красногорского городского поселения

№ п/п	Мероприятие	Очередь реализации	Прогнозная стоимость, млн.р
Реконструктивно - планировочные мероприятия			
1	Реконструкция, дорог с переходным грунтовым покрытием по Красногорскому городскому поселению (всего 20 км), с доведением параметров до требований соответствующих категорий.	2019 - 2032	IV кат. - 14 млн.р/км V кат. - 11млн.р/км
2	Строительство новых улиц при развитии жилых массивов	2032	Стоимость определяется проектом
Мероприятия по оптимизации системы пассажирских перевозок			
3	Проведение натурных обследований пассажиропотоков на общественном транспорте района. (в рамках актуализации КСОДД)	2022	0,05
	Актуализация КСОДД	2022	0,08
4	Разработка мероприятий по созданию безбарьерной среды для лиц с ограниченными возможностями на остановочных пунктах и пешеходных дорогах	2030	Стоимость определяется планом мероприятий
5	Организация дополнительных маршрутов при возведении новых жилых кварталов	-	Стоимость определяется проектом
6	Организация остановочных пунктов в сельских поселениях, в точках конечного маршрута	2032	0,3/шт
7	Реконструкция остановочных пунктов по местам следования маршрутов		Стоимость зависит от степени износа о/п и плана мероприятий
Мероприятия по усовершенствованию вело и пешеходной инфраструктуры			
8	Реконструкция тротуаров на существующих пешеходных и велодорожках	2032	Стоимость определяется проектом
9	Устройства пешеходного перехода и 2-х искусственных неровностей около образовательных учреждений, д/садов, школ.	2020	0,15/шт
Мероприятия по оптимизации парковочного пространства			
10	Строительство открытых автостоянок вблизи объектов протяжённости транспортных потоков, в жилых кварталах, вблизи образовательных учреждений, ТРЦ.	2025	Стоимость определяется проектом, и зависит от количества машиномест и типа парковки

Заключение

Комплекс предлагаемых мер предусматривает развитие УДС городского поселения в совокупности с реализацией запланированных мероприятий целевых программ. В результате будет создан новый транспортный каркас МО, способный полностью обеспечить необходимость населения в перемещениях. В состав мероприятий вошли такие эффективные мероприятия по ОДД, как:

- применение методов управления дорожным движением для минимизации заторовых ситуаций;
- организация маршрутов движения грузового автотранспорта в обход жилых и центральных районов города.

Подготовленный комплекс мероприятий по оптимизации пассажирских перевозок включает: корректировку существующих маршрутов, устройство новых остановочных пунктов, обеспечение информирования и видеонаблюдения на маршрутах. В рамках комплекса мероприятий предусмотрена оптимизация парковочного пространства на территории Красногорского городского поселения и создание новых парковочных мест с учетом прогнозируемого количества населения. Разработан комплекс мероприятий по повышению уровня безопасности дорожного движения, направленный на повышение безопасности как водителей, так и пешеходов.

Реализация мероприятий позволит полностью устранять заторовые места, значение показателя смертности на дорогах в краткосрочной перспективе уменьшиться до \ минимальных размеров. Реализация предложенного комплекса мер обеспечит устойчивое функционирование транспортной системы.

Список использованных источников

1. ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации».
2. Схема территориального планирования Челябинской области - основные положения градостроительного развития [Электронный ресурс]: - Справочная правовая система «Консультант Плюс» / ЗАО «Консультант Плюс».
3. Схема территориального планирования транспортного обслуживания Челябинской области [Электронный ресурс]: - Справочная правовая система «Консультант Плюс» / ЗАО «Консультант Плюс».
4. Перечень автомобильных дорог общего пользования федерального значения.
5. Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения.
6. Схемы территориального развития Красногорского городского поселения.
7. Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 05.12.2001 года.
8. Программа деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» на долгосрочный период (2010-2019 годы).
9. СП 34.13330.2012 Свод правил. Автомобильные дороги. Актуализированная редакция СНиП 5.02.05-85*. - Справочная правовая система «Консультант Плюс» / ЗАО «Консультант Плюс».
10. Программа Strava(http://labs.strava.com/) [Электронный ресурс].
11. Федеральный закон № 184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации».