

**Общество с ограниченной ответственностью
Исследовательский центр «Единое мнение»**

ИНН 7724398290 КПП 772401001
Москва, ул. Маршала Тухачевского, 37/21
Тел.: +7 (977) 622 56 88
E-mail: edmnenie@gmail.com

УТВЕРЖДАЮ
Генеральный директор
ООО «Единое мнение»
_____ В. В. Зданевич
« ___ » _____ 2018 г.

**ОТЧЕТ
О НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЙ РАБОТЕ**

**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА
ТЕРРИТОРИИ ЗЕЛЕНОГРАДСКОГО ГОРОДСКОГО ОКРУГА
КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ**

Книга 1. Характеристика сложившейся ситуации по организации дорожного движения на территории Зеленоградского городского округа Калининградской области

Руководитель НИР,
генеральный директор

_____ В. В. Зданевич

Москва 2018

СПИСОК ИСПОЛНИТЕЛЕЙ

Руководитель НИР,
генеральный директор

(подпись, дата)

В. В. Зданевич
(.....)

Отв. исполнитель, зам.
генерального директора

(подпись, дата)

В. К. Давтян
(.....)

Нормоконтроль

(подпись, дата)

В. В. Зданевич
(.....)

РЕФЕРАТ

Отчет 139 стр., 9 рис., 28 таб., 16 источников, 1 прил.

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

Объектом исследования является транспортная система Зеленоградского городского округа Калининградской области, включая улично-дорожную сеть (вне зависимости от типа собственности) и объекты транспортной инфраструктуры.

Цель работы – разработка Комплексной схемы организации дорожного движения, в частности, дать характеристику сложившейся ситуации по организации дорожного движения, заключающуюся в сборе и систематизации официальных документарных статистических, технических и других данных, подготовке и проведении натурных обследований для разработки программы мероприятий, направленных на развитие улично-дорожной сети, исключение дефицита парковочного пространства, снижение аварийности и негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения, развитие пешеходного и велосипедного движения. Для достижения поставленной цели в рамках промежуточного этапа работ была сформирована характеристика сложившейся ситуации по организации дорожного движения на территории муниципального образования.

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

При этом для решения задач промежуточного этапа применялись следующие научные методы по сбору и систематизации данных о характеристике транспортных потоков на улично-дорожной сети Зеленоградского городского округа:

- документарное изучение исходных данных об исследуемом объекте;
- натурные исследования улично-дорожной сети Зеленоградского городского округа;
- натурные обследования интенсивности и состава транспортных потоков на дорожной сети Зеленоградского городского округа;
- натурные обследования пассажиропотоков на маршрутах общественного

пассажирского транспорта;

- социологический опрос местных жителей и гостей округа.

Результатом выполнения работы является выявление основных проблем в области организации дорожного движения в Зеленоградском городском округе, на решение которых должна быть направлена программа мероприятий комплексной схемы организации дорожного движения.

СОДЕРЖАНИЕ

РЕФЕРАТ	3
СОДЕРЖАНИЕ	5
ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ.....	8
ВВЕДЕНИЕ.....	10
ГЛАВА I. СБОР И СИСТЕМАТИЗАЦИЯ ОФИЦИАЛЬНЫХ ДОКУМЕНТАРНЫХ СТАТИЧЕСКИХ, ТЕХНИЧЕСКИХ И ДРУГИХ ДАННЫХ, НЕОБХОДИМЫХ ДЛЯ РАЗРАБОТКИ ПРОЕКТА. ОПИСАНИЕ ИСПОЛЪЗУЕМЫХ МЕТОДОВ И СРЕДСТВ ПОЛУЧЕНИЯ ИСХОДНОЙ ИНФОРМАЦИИ.....	13
1.1 <i>Общие сведения о сборе и систематизации исходных данных.....</i>	13
1.2 <i>Общие сведения о территории муниципального образования</i>	15
1.3 <i>Социально-экономическая ситуация муниципального образования.....</i>	18
ГЛАВА II. ПОДГОТОВКА И ПРОВЕДЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОБСЛЕДОВАНИЙ НА ТЕРРИТОРИИ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ.....	30
2.1 <i>Подготовка и проведение натурного обследования интенсивности движения и состава транспортного потока ручным методом в ключевых транспортных узлах</i>	30
2.1.1 <i>Методика проведения натурного обследования интенсивности движения и состава транспортного потока</i>	30
2.1.2 <i>Отчет о проведении натурного обследования.....</i>	34
2.2 <i>Подготовка и проведение натурного обследования пассажиропотоков на пассажирском транспорте общего пользования</i>	37
2.3 <i>Подготовка и проведение натурного обследования мест для стоянки и остановки транспортных средств.....</i>	39
2.3.1 <i>Подготовка натурного обследования</i>	39
2.3.2 <i>Проведение натурного обследования</i>	40
2.4 <i>Подготовка и проведение исследования общественного мнения и мнения водителей ТС</i>	41
2.4.1 <i>Методика проведения исследования общественного мнения и мнения водителей ТС</i>	41
2.4.2 <i>Отчет о проведении натурного обследования общественного мнения и мнения водителей ТС</i>	42
ГЛАВА III. АНАЛИЗ ОРГАНИЗАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНОВ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ВЛАСТИ СУБЪЕКТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И ОРГАНОВ МЕСТНОГО САМОУПРАВЛЕНИЯ ПО ОДД.....	45
3.1 <i>Содержание организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по организации дорожного движения.....</i>	45
3.1.1 <i>Реализация региональной и муниципальной политики в области организации дорожного движения на территории муниципального образования</i>	45
3.1.2 <i>Организация и мониторинг дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, а также местного значения, расположенных в границах муниципальных</i>	

образований, за исключением автомобильных дорог федерального значения	49
3.1.3 Ведение учета основных параметров дорожного движения на территории муниципального образования	50
3.1.4 Содержание технических средств организации дорожного движения на автомобильных дорогах ..	50
3.1.5 Ведение реестра парковок общего пользования на территориях муниципальных образований	52
3.2 Содержание организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по организации дорожного движения	53
ГЛАВА IV. АНАЛИЗ НОРМАТИВНОГО ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ОДД, В ТОМ ЧИСЛЕ В СРАВНЕНИИ С ПЕРЕДОВЫМ ОТЕЧЕСТВЕННЫМ И ЗАРУБЕЖНЫМ ОПЫТОМ	54
ГЛАВА V. АНАЛИЗ ИМЕЮЩИХСЯ ДОКУМЕНТОВ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ И ДОКУМЕНТАЦИИ ПО ПЛАНИРОВКЕ ТЕРРИТОРИИ, ДОКУМЕНТОВ СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПЛАНИРОВАНИЯ	59
5.1 Анализ документов территориального планирования и документации по планировке территории	59
5.2 Анализ документов стратегического планирования	67
ГЛАВА VI. ОПИСАНИЕ ОСНОВНЫХ ЭЛЕМЕНТОВ ДОРОГ, ИХ ПЕРЕСЕЧЕНИЙ И ПРИМЫКАНИЙ, ВКЛЮЧАЯ ГЕОМЕТРИЧЕСКИЕ ПАРАМЕТРЫ ЭЛЕМЕНТОВ ДОРОГИ, ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	75
ГЛАВА VII. ОПИСАНИЕ СУЩЕСТВУЮЩЕЙ ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И ПЕШЕХОДОВ, ВКЛЮЧАЯ ОПИСАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ МАРШРУТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, РАЗМЕЩЕНИЯ МЕСТ ДЛЯ СТОЯНКИ И ОСТАНОВКИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ОБЪЕКТОВ ДОРОЖНОГО СЕРВИСА	93
7.1 Организация движения транспортных средств	93
7.2 Организация пешеходного движения	93
7.3 Размещение мест стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса ..	95
7.4 Организация движения маршрутных транспортных средств	99
7.5 Организация движения грузовых транспортных средств	100
ГЛАВА VIII. АНАЛИЗ ПАРАМЕТРОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, А ТАКЖЕ ПАРАМЕТРОВ ДВИЖЕНИЯ МАРШРУТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И ПАРАМЕТРОВ РАЗМЕЩЕНИЯ МЕСТ ДЛЯ СТОЯНКИ И ОСТАНОВКИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	101
8.1 Анализ параметров движения индивидуального транспорта	101
8.2 Анализ параметров движения маршрутного транспорта	104
8.3 Анализ параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств	105
ГЛАВА IX. АНАЛИЗ ПАССАЖИРО- И ГРУЗОПОТОКОВ	108

9.1	Оценка пассажиропотоков.....	108
9.2	Оценка параметров движения грузового транспорта.....	109
ГЛАВА X. АНАЛИЗ УСЛОВИЙ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, ВКЛЮЧАЯ ДАННЫЕ О ЗАГРУЗКЕ ПЕРЕСЕЧЕНИЙ И ПРИМЫКАНИЙ ДОРОГ СО СВЕТОФОРНЫМ РЕГУЛИРОВАНИЕМ.....		110
ГЛАВА XI. АНАЛИЗ ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО СОСТОЯНИЯ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ ОДД.....		112
ГЛАВА XII. АНАЛИЗ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗУЕМЫХ МЕТОДОВ ОДД.....		113
12.1	Разделение движения в пространстве.....	113
12.2	Разделение движения во времени.....	114
12.3	Формирование однородного транспортного потока и организация пешеходного движения	114
12.4	Оптимизация скоростного режима.....	115
ГЛАВА XIII. АНАЛИЗ ПРИЧИН И УСЛОВИЙ ВОЗНИКНОВЕНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ.....		117
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....		129
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ.....		131
ПРИЛОЖЕНИЯ		133

ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

В настоящем отчете о научно-исследовательской работе применяют следующие обозначения и сокращения:

а/д –	автомобильная дорога
АТП –	автотранспортное предприятие
ВУЗ –	высшее учебное заведение
вх. поток –	входной транспортный поток
ГАТП –	городское автотранспортное предприятие
ГИБДД –	государственная инспекция безопасности дорожного движения
ГК –	гостиничный комплекс
ГП –	городское поселение
ГПТОП –	городской пассажирский транспорт общего пользования
ГСК –	гаражно-строительный кооператив
ГТК –	гостинично-торговый комплекс
д/с –	детский сад
ДОО –	дочернее открытое акционерное общество
ДТП –	дорожно-транспортное происшествие
ЗАО –	закрытое акционерное общество
ИЖС –	индивидуальное жилищное строительство
ИП –	индивидуальный предприниматель
ИФНС –	инспекция федеральной налоговой службы
КСОДД –	комплексная схема организации дорожного движения
МВД –	министерство внутренних дел
МО –	муниципальное образование
НИР –	научно-исследовательская работа
ОАО –	открытое акционерное общество
ОБР –	обратное направление движения маршрутного транспортного средства
ОДД –	организация дорожного движения
ОМВД –	отдел МВД
ООО –	общество с ограниченной ответственностью
ОСТ –	остановка общественного транспорта
ОП –	остановочный пункт
ОТ –	общественный транспорт
пасс. –	пассажиры

ПКРТИ –	программа комплексного развития транспортной инфраструктуры
ПО –	программное обеспечение
ПОДД –	проект организации дорожного движения
ПР –	прямое направление движения маршрутного транспортного средства
р-н –	район
СНТ –	садоводческое некоммерческое товарищество
СО –	светофорный объект
СП –	сельское поселение
СТП –	схема территориального планирования
ТД –	торговый дом
ТП –	транспортный поток
тр-т –	транспорт
ТС –	транспортное средство
ТСОДД –	технические средства организации дорожного движения
УДС –	улично-дорожная сеть

ВВЕДЕНИЕ

В Зеленоградском городском округе как и в Калининградской области и в целом по Российской Федерации продолжается рост автомобилизации населения. В сочетании с тенденцией к незначительному ежегодному увеличению численности населения в Зеленоградском городском округе и в целом по Калининградской области это в последние годы способствует ежегодному приросту транспортных средств в Зеленоградском городском округе на несколько процентов в год.

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

Озвученные проблемы относятся и к объекту исследования данной работы – транспортной системе Зеленоградского городского округа Калининградской области.

Повышение эффективности работы транспорта и максимальное удовлетворение потребностей населения в перевозках достигается при рациональной организации дорожного движения. Оптимальная организация дорожного движения способствует сокращению времени доставки пассажиров и грузов, повышению уровня безопасности дорожного движения и снижению негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду.

В результате проведения научно-исследовательских работ должна быть разработана КСОДД, и, в частности, проведен сбор исходных данных, анализ параметров и существующей организации дорожного движения, а также сформирована оценка аварийности на территории муниципального образования для дальнейшего формирования программы мероприятий, направленной на достижение цели НИР.

Цели разработки КСОДД Зеленоградского городского округа Калининградской области:

1. Обеспечение безопасности дорожного движения.
2. Упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов.

3. Организация пропуска прогнозируемого потока транспортных средств и пешеходов.

4. Повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования.

5. Организация транспортного обслуживания новых или реконструируемых объектов (отдельного объекта или группы объектов) капитального строительства различного функционального назначения.

6. Снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов.

7. Снижение негативного воздействия от автомобильного транспорта на окружающую среду.

Задачами проекта на промежуточном этапе являются:

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

- анализ имеющихся документов территориального и стратегического планирования;

- анализ параметров и условий дорожного движения;

- анализ причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий;

- анализ формирования парковочного пространства.

Результаты решения задач промежуточного этапа принципиально важны для достижения поставленной цели проекта: на них будет основано решение задач заключительного этапа.

В процессе работы были выполнены следующие мероприятия, необходимые для разработки КСОДД Зеленоградского городского округа:

1. Сбор и систематизация официальных документальных статических, технических и других данных, необходимых для разработки КСОДД.

2. Подготовка и проведение транспортных обследований на территории муниципального образования с целью сбора недостающих данных для разработки КСОДД:

1) Подготовка и проведение натурного обследования транспортных потоков (обследование интенсивности движения автомобильного, пассажирского, грузового и транзитного транспорта) ручным методом в ключевых транспортных узлах на территории муниципальных образований Зеленоградского городского округа Калининградской

области.

2) Подготовка и проведение натурного обследования пассажиропотоков на железнодорожном и автобусном пассажирском транспорте на территории населенных пунктов Зеленоградского городского округа Калининградской области.

3) Анализ полученных данных и результатов обследований и оценка существующих параметров УДС и схемы ОДД муниципального образования.

4) Анализ условий безопасности дорожного движения, мест концентрации ДТП и очагов аварийности, с выявлением причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, наличия резервов по снижению количества и тяжести последствий.

5) Проведение обследования парковок и мест размещения индивидуального транспорта (актуализация данных по существующей вместимости парковок, актуализация данных о потребности в местах временного хранения автотранспорта, информация об оборудовании парковок метами для транспорта инвалидов), с фотофиксацией парковок и установленных на них технических средств организации дорожного движения.

6) Анализ существующей системы пассажирского транспорта на территории муниципального образования с учетом характера пассажиропотоков.

7) Оценка уровня транспортной доступности населенных пунктов муниципальных образований Зеленоградского городского округа с учетом транспортных корреспонденций с другими муниципальными образованиями и территориями.

8) Обработка и анализ данных по результатам обследований, формирование отчетов и пояснительной записки. Выявление проблем муниципального образования в области организации дорожного движения и формирование основных целей и задач разработки КСОДД.

Успешная реализация проекта позволит подойти к решению транспортных проблем Зеленоградского городского округа наиболее эффективным на настоящий момент образом – путем оптимизации схемы организации дорожного движения.

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

1.1 Общие сведения о сборе и систематизации исходных данных

В отечественной и зарубежной практике известно большое количество методов исследования, сбора и систематизации исходных данных для составления КСОДД – начиная от простейших, выполнение которых доступно одному исследователю без специального оборудования, и заканчивая трудоемкими, требующих использования высокотехнологичного оборудования.

В целях разработки настоящей КСОДД ООО «Единое мнение» использовало следующий комплекс методов исследования характеристик и условий дорожного движения:

- изучение документов;
- натурные обследования.

Источником исходных данных для документального исследования при разработке проекта КСОДД являлись следующие материалы:

- документы территориального планирования, документация по планировке территорий, документы стратегического планирования на федеральном уровне, на уровне субъекта РФ и на уровне муниципального образования;
- результаты исследования существующих и прогнозируемых параметров дорожного движения;
- общие сведения о территории муниципального образования;
- классификация и характеристика дорог, дорожных сооружений;
- характеристика транспортной инфраструктуры;
- организация дорожного движения;
- данные о ДТП в динамике.

Документальное изучение – изучение исходных данных об объекте без непосредственного выезда на территорию (иначе такой тип исследования называют «камеральным»). Источником исходных данных для документального исследования при разработке проекта КСОДД являлись следующие материалы:

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

- материалы инженерных изысканий, результаты исследования существующих и прогнозируемых параметров дорожного движения;
- общие сведения о территории муниципального образования;
- классификация и характеристика дорог, дорожных сооружений;
- характеристика транспортной инфраструктуры;
- организация дорожного движения;
- данные о ДТП.

Источниками для получения вышеперечисленных исходных данных являлись:

- органы государственной власти и органы местного самоуправления;
- интернет-ресурсы (официальные сайты органов государственной власти).

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

- необходимая информация в открытых достоверных источниках представлена в несистематизированном виде;
- в администрациях муниципальных образований необходимые данные, как правило, отсутствуют в полном объеме, а в некоторых случаях и полностью отсутствуют;
- взаимодействие с властными органами по вопросам предоставления необходимой информации обычно связано со значительными временными затратами;
- значительная часть полученных исходных данных не удовлетворяет требованиям, предъявляемым к ним для использования в целях создания транспортных моделей, и требует дополнительной подготовки.

Подготовка исходных данных, полученных из указанных выше источников, для использования их в транспортном моделировании может вестись по двум направлениям:

- уточнение информации, полученной из открытых достоверных источников, посредством официальных запросов в различные профильные учреждения;
- создание специальных методик получения необходимых исходных данных из имеющихся укрупненных статистических данных, а также данных других типов.

Вариант официального уточнения исходных данных имеет положительные стороны, выражающиеся в высоком качестве информации, однако содержит в себе недостатки, касающиеся в основном сроков исполнения запросов.

Второе направление подготовки данных предусматривает наличие специальных методик, позволяющих оперативно получать необходимые исходные данные из имеющихся укрупненных статистических данных, а также других видов информации, и обладающих неограниченной применимостью и удобством использования.

Натурные обследования заключаются в фиксации конкретных условий и

показателей дорожного движения в течении определенного периода времени. В настоящее время натурные обследования является самым распространенным видом получения исходных данных о характеристиках дорожного движения. Их можно разделить на пассивные и активные. При пассивном исследовании наблюдатель не вмешивается в процесс движения, т.е. получает характеристики существующего положения.

На практике используются три основных пассивных способа сбора информации о транспортном потоке:

- ручной;
- полуавтоматический;
- автоматический.

При ручном способе сбор данных производится непосредственно учетчиками транспорта. Это специально обученные люди, которые стоят на стационарных постах в течении определенного времени суток и проводят замеры интенсивности движения в различных направлениях. Такой способ является весьма трудоемким, а при крупномасштабных исследованиях получается также слишком дорогим.

Суть полуавтоматического способа заключается в том, что сбор информации осуществляется с помощью специального видеоборудования, с помощью которого ведут съемку на обследуемом участке, а затем производят обработку информации вручную в камеральных условиях. Данные вносятся в специальный паспорт, то есть отсутствует этап ввода собранных данных в контрольную карту непосредственно на объекте. При реализации данного метода требуются дополнительные трудозатраты на обсчет полученной в полевых условиях информации, при условии значительного сокращения трудо емкости за счет исключения, по сравнению с ручным способом, звена учетчиков транспорта.

Автоматический способ сбора данных о интенсивности ТП заключается в сборе данных с детекторов учета транспорта. Такой способ актуален для участков улично-дорожной сети, где установлены детекторы учета транспорта различных типов. Главное преимущество этого способа заключается в том, вся информация обрабатывается и заносится в базу данных автоматическим способом, не требуя дополнительных трудовых и временных затрат. Данный способ из-за дороговизны реализации, и специфики размещения и настройки оборудования применяется, как правило, на стационарных постах, организованных на участках автомобильных дорог, для автоматического учета потоков транспортных средств, проходящих через определенное сечение дороги.

В некоторых случаях для проведения исследования ТП начинают использовать

активный способ. Суть его заключается в том, что исследователь проводит активный эксперимент с целью получения новых характеристик ТП. Примером может служить проверка при искусственном увеличении интенсивности за счет сдерживания транспортного потока и, таким образом, увеличения его плотности.

1.2 Общие сведения о территории муниципального образования

До 01 января 2016 г. в границах муниципального образования «Зеленоградский городской округ» существовал Зеленоградский муниципальный район. Границы муниципального образования «Зеленоградский район» были утверждены 26 марта 1999 года постановлением Калининградской областной Думы № 7 «Об утверждении границ административного и муниципального образования «Зеленоградский район».

В соответствии с законом Калининградской области от 27 апреля 2015 года № 420 «Об объединении поселений, входящих в состав муниципального образования «Зеленоградский район» и организации местного самоуправления на объединенной территории» с 01 января 2016 года в результате объединения городского и сельских поселений образовано муниципальное образование «Зеленоградский городской округ».

Структуру органов местного самоуправления городского округа составляют:

- представительный орган городского округа – окружной Совет депутатов муниципального образования «Зеленоградский городской округ»;
- глава городского округа – глава муниципального образования «Зеленоградский городской округ», исполняющий полномочия председателя окружного Совета;
- исполнительно-распорядительный орган городского округа – администрация муниципального образования «Зеленоградский городской округ»;
- контрольно-счетный орган городского округа – контрольно-счетная комиссия муниципального образования «Зеленоградский городской округ».

Муниципальное образование «Зеленоградский городской округ» расположено в северо-западной части Калининградской области. Площадь Зеленоградского городского округа, включая часть Куршского залива в границах муниципального образования, составляет около 201,65 тыс. га (2016,49 кв. км; что составляет около 15 % территории Калининградской области). Площадь территории суши в границах Зеленоградского городского округа – около 81,59 тыс. га, из них: около 55 % (44,98 тыс. га) – это земли сельскохозяйственного назначения, около 23 % (18,67 тыс. га) – земли лесного фонда, около 1,5 % (1,08 тыс. га) – земли водного фонда.

В Зеленоградском городском округе находятся 112 населенных пунктов с общей численностью населения 34725 чел. (данные по населению приведены по состоянию на 01 января 2016 г.): город Зеленоградск с населением 14830 чел. и поселки, трое из которых имеют население свыше 1 тыс. человек: Романово, Переславское и Колосовка. В 65 населенных пунктах муниципального образования (более чем в половине всех поселков муниципального образования) численность населения не превышает 100 чел. Общая площадь земель в границах населенных пунктов по состоянию на 01 января 2016 г. составляла около 9,58 тыс. га.

В соответствии с законодательством Российской Федерации о природных лечебных ресурсах, лечебно-оздоровительных местностях и курортах, согласно постановлению Правительства Российской Федерации от 29 марта 1999 г. № 359 «О признании курортов Зеленоградск и Светлогорск-Отрадное, расположенных в Калининградской области, курортами федерального значения», город Зеленоградск является курортом федерального значения. Площадь округа горно-санитарной охраны курорта федерального значения Зеленоградск, установленная по его внешнему контуру, составляет около 6,06 тыс. га или около 3,0 % общей территории Зеленоградского городского округа, с учетом части акватории Куршского залива.

Территория муниципального образования «Зеленоградский городской округ» с юга примыкает к территории областного центра г. Калининграда, северо-восточная и западная границы Зеленоградского городского округа проходит по береговой полосе Балтийского моря, на северо-западе территория округа отделена от берега Балтийского моря узкими полосами территорий муниципальных образований прибрежной зоны – Пионерского городского округа, поселений Светлогорского муниципального района, на западе – Янтарного городского округа.

Расположение Зеленоградского городского округа на территории Калининградской области показано на Рисунке 1.

Рисунок 1 – Расположение Зеленоградского городского округа на территории Калининградской области



На территории Зеленоградского городского округа развита сеть автомобильных и железных дорог, обеспечивающих связь областного центра г. Калининграда с населенными пунктами и территориями прибрежной зоны Балтийского моря и населенных пунктов прибрежной зоны между собой.

Леса на землях лесного фонда в Зеленоградском городском округе представлены относительно крупными массивами: лесами Люблинским, Зеленым, Долгой Гривой и Светлогорским. Коренные леса в этой части Калининградской области не сохранились, современные представлены преимущественно островными мелко массивными и немногими относительно крупными вторичными насаждениями (такими как леса Светлогорский, Зеленый).

Территория Зеленоградского городского округа по характеристикам обеспеченности местными потенциальными ресурсами поверхностных вод относится к категории, наиболее обеспеченной по сравнению с другими городскими округами, муниципальными районами Калининградской области, по характеру обеспеченности общими потенциальными ресурсами поверхностных вод с учетом стока транзитных вод – к категории относительно обеспеченной.

Зеленоградский городской округ относится к числу муниципальных образований Калининградской области, на территории которого сосредоточено значительное количество полезных ископаемых:

- бурого угля (месторождение Грачевское, детальные поиски 1968-1970 гг. – две залежи (Северная и Южная); проявление Прислово; проявление Светлогорское);
- торфа (месторождения Алексеевское, Бакеленское, Вершинино, Ветровское, Мотевелово, Ягодное, Сычевское, Озерки, Сосновка, Прудное, Топкое, Мельниковское);
- нефти и газа (месторождение Веселовское, проявление Ягодное);
- песчано-гравийных материалов (пос. Ольшанское, пос. Мельниково);
- строительного песка (месторождение Северо-Люблинское, проявления: Кремнево, Мельниково (4 блока), Нельминское, Приморское, Шиповка);
- формовочных песков (месторождение Светлогорское);
- глинистого сырья для производства грубой керамики – кирпичные глины (проявление Приморское, пос. Сокольники);
- минеральных вод и рассолов (месторождение Зеленоградское);
- янтаря (включая смежные территории – месторождения Пальменикенское, Приморское, проявления Надеждинское, Дунаевское, Могайкино, Пионерское, Покровское, Романовское, Тихореченское, Шатровское, Филино);
- соли поваренной (пос. Романово);
- калийно-магниевых солей (проявление Колосовское, проявление Лесенковское);
- металлических полезных ископаемых (Самбийское рудопроявление);
- лечебных грязей (месторождение Горелое);
- пресные подземные воды.

1.3 Социально-экономическая ситуация муниципального образования

В Зеленоградском городском округе по состоянию на 1 января 2018 года проживает 36412 человек, в том числе численность городского населения – 15644, сельского – 20768. Плотность населения составляет 18,06 чел. на 1 кв. км. Городское население составляет 43 %, сельское население – 57 % от общей численности населения Зеленоградского городского округа.

Существующая возрастная структура населения городского округа на 1 января 2017 года следующая:

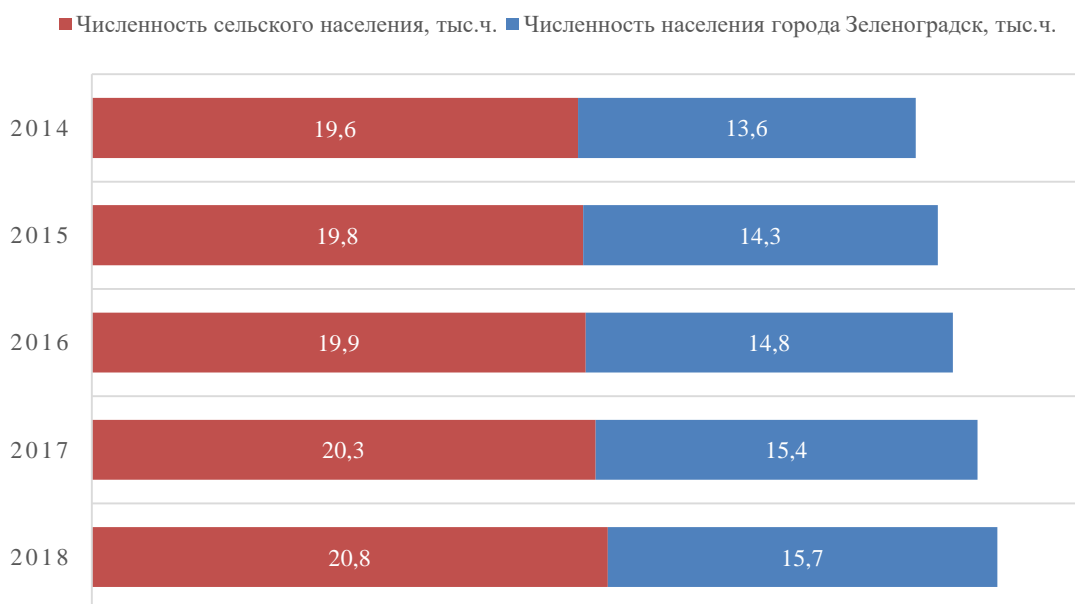
- моложе трудоспособного возраста – 6318 чел. (17,7 %);
- в трудоспособном возрасте – 20811 человек (58,2 %);
- старше трудоспособного возраста – 8625 человек (24,1 %).

В Таблице 1 представлена и на Рисунке 2 графически показана динамика численности населения Зеленоградского городского округа с 2014 по 2018 годы.

Таблица 1 – Динамика численности населения Зеленоградского городского округа за 2014-2018 гг.

Год	2014	2015	2016	2017	2018
Численность населения, тыс. ч.	33,2	34,1	34,7	35,7	36,4
В том числе:					
Численность населения города Зеленоградск	13,6	14,3	14,8	15,4	15,7
Численность сельского населения	19,6	19,8	19,9	20,3	20,8

Рисунок 2 – Динамика численности населения Зеленоградского городского округа 2014-2018 гг.



За последние 5 лет численность населения в муниципальном образовании выросла на 3,3 тыс. чел., чуть меньше, чем на 10 %.

Демографическая ситуация в Зеленоградском городском округе более благоприятна, чем в большинстве муниципальных образований области. В возрастной структуре населения выше доля детей и лиц трудоспособного возраста. Рождаемость несколько выше, а смертность ниже, чем в среднем по области. Миграционное движение характеризуется довольно стабильным миграционным приростом.

Из-за особенностей возрастной структуры населения, определяемой резким снижением уровня рождаемости в 90-е годы, в трудоспособный возраст вступает меньшее количество молодежи. Поэтому миграционный приток совершенно необходим не только для роста, но и для сохранения численности трудовых ресурсов.

Половозрастная структура населения городского округа диспропорциональна и в соотношении возрастов, и в распределении полов. Численность мужчин, проживающих в Зеленоградском городском округе на 1 января 2017 г. составляет 17194 чел. (48,0 %), женщин – 18560 чел. (52,0 %).

Естественное движение населения в Зеленоградском городском округе за период 2013 – 2017 годы выразилось в следующих показателях (таб. 2):

Таблица 2 – Естественное движение населения Зеленоградского городского округа в период 2013-2017 гг.

Показатель	2013	2014	2015	2016	2017
Число родившихся, человек	395	392	403	360	320
Число умерших, человек	406	403	410	361	388
Естественный прирост (убыль)	-11	-11	-7	-1	-68
Число родившихся на 1000 чел.	12,1	11,8	11,8	10,4	9,0
Число умерших на 1000 чел.	12,5	12,1	12,0	10,4	10,9
Естественный прирост на 1000 чел.	-0,4	-0,3	-0,2	0	-1,9

Из приведенной выше таблицы видно, что в последние годы наметилась определенная отрицательная динамика в показателях рождаемости, в этот же период увеличилась естественная убыль населения.

Миграционное движение населения по Зеленоградскому городскому округу за период 2013-2017 годы представлено в Таблице 3.

Таблица 3 – Миграционное движение населения Зеленоградского городского округа 2013-2017 гг.

Показатель	2013	2014	2015	2016	2017
Число прибывших, человек	1562	2060	2042	2371	2153
Число выбывших, человек	886	1099	1455	1341	1427
Миграционный прирост, чел.	+676	+961	+587	+1030	+726
Число прибывших на 1000 чел.	48,0	62,1	59,8	68,3	60,2
Число выбывших на 1000 чел.	27,3	33,1	42,6	38,6	39,9
Миграционный прирост на 1000 чел.	+20,7	+29,0	+17,2	+29,7	+20,3

В Зеленоградском городском округе миграционный прирост населения покрывает естественную убыль и обеспечивает благоприятные показатели общего прироста населения.

Из всего вышесказанного можно сделать следующие выводы:

- численность населения городского округа за последние годы не испытывала резких демографических колебаний, т.е. численность населения стабильна и имеет тенденцию к увеличению;
- рождаемость остается на низком уровне и не обеспечивает простого замещения поколений;
- показатели смертности превышают показатели рождаемости;
- численность населения увеличивается в основном за счет механического движения населения.

Демографическая политика городского округа в значительной степени зависит от успешного решения широкого круга задач социально-экономического развития, включая обеспечение стабильного экономического роста, а значит, роста благосостояния населения; снижение уровня бедности и уменьшение дифференциации по доходам, создание эффективной социальной инфраструктуры (здравоохранение, образование, социальная защита населения), рынка доступного жилья, гибкого рынка труда.

Планируемая численность населения городского округа исходит из прогнозируемых процессов экономического и социального развития, а также зависит от проводимой в области и городе политики экономического развития территории. Прогноз перспективной численности населения зависит от формирования занятости трудовых ресурсов и складывающихся демографических процессов. Проектный подход к определению перспективной численности населения городского округа учитывает развитие территории, создание качественных условий жизнедеятельности населения, предпосылок для организации новых мест приложения труда.

В ближайшее время не предполагается существенный рост рождаемости, но сохранится тенденция к увеличению показателя естественного прироста населения за счет сокращения смертности, а также увеличения количества трудоспособных граждан за счет миграции. При наиболее оптимистичном прогнозе к 2037 году планируется, что численность населения Зеленоградского городского округа может составить около 50 тыс. жителей, из которых около 55-60 % будут составлять люди трудоспособного возраста.

Трудоспособное население Зеленоградского городского округа создает маятниковую миграцию по направлению в город Калининград, что обусловлено достаточным количеством рабочих мест на предприятиях областного центра и более

высоким уровнем заработной платы. Кроме того, население рассматривает территорию Зеленоградского городского округа как благоприятное место для строительства индивидуального жилья из-за непосредственной близости к морскому побережью и городу Калининграду. Этому способствует и участок скоростной автострады «Приморское кольцо» от г. Калининграда до г. Зеленоградска.

В то же время население из поселков городского округа и других муниципальных образований (в том числе и из г. Калининграда) приезжают на работу в Зеленоградский городской округ. Данное направление обусловлено наличием ряда крупных предприятий.

Занятость населения муниципального образования определяется в основном оценочно. Сальдо трудовой миграции городского округа составляет не менее 5 тыс. человек.

Согласно статистическим данным на 2017 год, численность работающих на крупных и средних предприятиях Зеленоградского городского округа – 3,2 тыс. чел, что составляет 9,2 % от всего населения городского округа, из них:

- сельское хозяйство, охота и лесное хозяйство – 140 чел.;
- обрабатывающие производства – 357 чел.;
- строительство – 96 чел.;
- оптовая и розничная торговля; ремонт автотранспортных средств, бытовых изделий и предметов личного пользования – 147 чел.;
- транспорт и связь – 108 чел.;
- государственное управление и обеспечение военной безопасности; обязательное социальное обеспечение – 622 чел.;
- образование – 517 чел.;
- здравоохранение и предоставление социальных услуг – 710 чел.

Данные, приведенные выше, наглядно характеризуют особенность градообразующей базы Зеленоградского городского округа: основная часть населения занята в нематериальном секторе экономики, в то время как материальное производство на территории городского округа развито достаточно слабо.

В материальном производстве наибольшую долю занимают обрабатывающие предприятия.

Суммарно более половины рабочих мест в нематериальной сфере производства приходится на бюджетные организации (образование, здравоохранение, управление) и санаторно – курортные учреждения.

Из всей численности занятого населения:

- в материальном производстве – 11,2 %;

- в нематериальном производстве (в сфере услуг) – 88,8 %.

Уровень безработицы в городском округе сохраняется на низком уровне – на декабрь 2016 года было зарегистрировано 102 чел. (0,3 % от общей численности населения городского округа). Безработица носит структурный характер.

Для увеличения темпов роста экономики округа необходимо развитие рынка труда городского округа на основе баланса интересов работодателей и работников, максимальное обеспечение занятости трудоспособного населения и охраны труда работающих.

Структура экономики Зеленоградского городского округа характерна для курортных регионов: это незначительная часть промышленных предприятий и доминирование отраслей, обеспечивающих функционирование санаторно-курортных учреждений, организации торговли, туризма и отдыха.

В городском округе зарегистрировано 1194 хозяйствующих субъекта, 1007 из которых относятся к частной форме собственности. Негосударственный сектор занимает доминирующее положение в хозяйственном комплексе городского округа.

Одним из приоритетов в развитии Зеленоградского городского округа является интенсивное развитие различных форм малого и среднего бизнеса.

Основными видами деятельности малого предпринимательства являются:

- оптовая и розничная торговля;
- перерабатывающие производства;
- предоставление услуг туристического и рекреационного назначения;
- общественное питание;
- техническое обслуживание и ремонт автотранспортных средств;
- другие.

Предприятия торговли и общественного питания на 75 % сконцентрированы в городе Зеленоградске. Это обусловлено наибольшим количеством жителей населенного пункта, а также наличием интенсивных туристических потоков в летний период.

В условиях Зеленоградского городского округа малое предпринимательство выступает формой массового вовлечения населения муниципального образования в экономическую жизнь округа и региона, одним из основных источников формирования бюджета.

Отраслевая структура малого предпринимательства в Зеленоградском округе представлена следующим образом: торговля – 35 %, общественное питание – 13 %, гостиницы – 27 %, сельское хозяйство – 10 %, производство – 7 %, строительство – 3 %, бытовые услуги – 3 %, аренда – 2 %.

Территориально 40 % МПС расположено в г. Зеленоградске, 18 % – в

планировочном районе «Куршская коса», 20 % – в Переславском планировочном районе, 17 % – в Ковровском планировочном районе, 5 % – в Красноторовском планировочном районе.

Среди причин, негативно воздействующих на инвестиционный климат в городском округе, можно выделить: усложненные процедуры получения разрешений на выделение землеотводов и строительство; неразвитые рыночные и муниципальные институты поддержки и развития бизнеса; отсутствие подготовленных инвестиционных площадок с соответствующей инфраструктурой.

В хозяйственном комплексе городского округа негосударственный сектор занимает доминирующее положение.

Современный производственный потенциал городского округа определяют сельскохозяйственные предприятия, субъекты туризма и отдыха, а также во многом связанные с ними предприятия торговли и общественного питания.

Меньшее значение имеют предприятия традиционных для городского округа легкой и пищевой промышленности, при этом за последние годы на территории городского округа размещены крупные предприятия импортозамещающей промышленности (сборка телевизоров в пос. Переславское, ковровое производство в пос. Каменка, мебельное производство пос. Павлинино, пос. Коврово и др.).

Производственные организации на территории Зеленоградского городского округа осуществляют следующую деятельность (таб. 4):

- пос. Переславское – овощеводство, садоводство, декоративные питомники;
- пос. Романово – выращивание зерновых, бобовых, масленичных культур;
- пос. Васильково – растениеводство;
- пос. Клюквенное – овощеводство;
- пос. Луговское – растениеводство, выращивание зерновых и бобовых культур;
- пос. Кострово – разведение кроликов и пушных зверей;
- пос. Мельниково – разведение свиней;
- пос. им. А. Космодемьянского – разведение сельскохозяйственной птицы;
- город Зеленоградск – сфера гостеприимства, торговли, общественного питания, рекреационные услуги.

Предприятия имеют ориентировочный численный состав сотрудников:

- от 5 до 20 чел. – 70%;
- от 21 до 99 чел. – 23%;
- от 100 и выше – 7%.

Таблица 4 – Предприятия и организации на территории округа

Вид деятельности	2015	2016	2017
ВСЕГО	1103	1154	1194
в том числе по видам экономической деятельности:			
сельское хозяйство, охота и лесное хозяйство	57	59	59
рыболовство, рыбоводство	7	7	6
добыча полезных ископаемых	6	7	6
обрабатывающие производства	98	94	102
производство и распределение электроэнергии, газа и воды	8	11	10
строительство	161	164	161
оптовая и розничная торговля; ремонт автотранспортных средств, мотоциклов, бытовых изделий и предметов личного пользования	259	276	285
гостиницы и рестораны	76	76	77
транспорт и связь	71	80	87
финансовая деятельность	16	14	15
операции с недвижимым имуществом, аренда и предоставление услуг	194	213	227
государственное управление и обеспечение военной безопасности; обязательное социальное обеспечение	31	30	31
образование	29	30	29
здравоохранение и предоставление социальных услуг	19	21	24
предоставление прочих коммунальных, социальных и персональных услуг	70	71	75

В городском округе сконцентрировано до 25 % всех средств размещения учреждений туризма и отдыха Калининградской области (около 4600 мест, из которых 3100 находится в городе Зеленоградске, 1398 – на Куршской косе).

Агропромышленный комплекс округа включает производителей сельскохозяйственной продукции – 17, перерабатывающие предприятия – 5, крестьянские (фермерские) хозяйства – 26, сельскохозяйственные производственные кооперативы – 4.

Структура сельхозугодий городского округа:

- площади, занятые под пашни – 21530 га;
- сенокосы – 4866 га;

- пастбища – 11323 га;
- многолетние насаждения – 1330 га;
- прочие – 4776 га.

Развитие сельского хозяйства, наряду с индустрией туризма, является одним из приоритетов экономической деятельности на территории Зеленоградского городского округа.

Общая площадь земель категории сельскохозяйственного назначения, обработка которых возможна, на территории МО «Зеленоградский городской округ» составляет 43825 га (без учета 1153,70 га неудобий – пойм рек, территорий со сложным рельефом, прочих).

В сельскохозяйственном производстве Зеленоградского городского округа ведущее место занимает растениеводство.

На 2016 год посевная площадь в округе составила 5680 га, заложено 42 га плодовых и 5 га многолетних ягодных насаждений.

В 2016 году всего убрано с посевных площадей 4637 га, в том числе: зерновых и зернобобовых – 37,1 % га, технических – 26,2 % га, картофеля – 14,1 % га, овощей – 4,9 % га, кормовых – 17,7 % га.

Крупнейшим собственником сельхозугодий является ООО «Аграрная инвестиционная компания».

Зеленоградский городской округ на период 2016 года занимал 3 место в области по посевным площадям овощей открытого грунта, 3 место по выращиванию овощей закрытого грунта и 6 место по выращиванию картофеля.

Крупные организации, занимающиеся овощеводством на территории Зеленоградского городского округа:

- ООО «Бизнес Агро» вблизи пос. Корчагино (Ковровский планировочный район) на площади 36 га выращивает 20 видов овощей, из них капуста: савойская, пекинская, цветная, краснокочанная, брокколи, а также кабачки, томаты, зелень и др.;
- ООО «Совместное предприятие «Панона». Планируется выращивание капусты, моркови, помидоров на территории 20 га;
- ООО «Белые росы» в районе поселков Грачевка и Дворики (Красноторовский планировочный район) на площади 265 га выращивает капусту белокочанную, морковь, картофель;
- Агрохолдинг «Долгов Групп».

В 2016 году всеми категориями хозяйств в области животноводства (КФХ, ЛПХ) произведено 2851 тонны молока. Показатели производства молока к уровню прошлого года составляют 106,5 % (в 2015 г. произведено 2677 тонны).

На конец 2017 поголовье скота в хозяйствах всех категорий на территории Зеленоградского городского округа составляет:

- крупный рогатый скот – 1473 голов;
- коровы – 714 голов;
- свиньи – 25246 голов.

Крупным хозяйством по разведению КРС и производству молока является КФХ Тасалиева Д. М. (пос. Холмы – Ковровский планировочный район), которое занимается молочным скотоводством. Здесь насчитывается 310 голов симментальской породы, из них – 116 голов коров, овцы восточно-фризской породы, козы зааненской породы.

В поселке Переславское (Переславский планировочный район) осуществляет свою деятельность ООО «Млековита», которое производит 200 тонн желтых сыров и моцареллы в месяц.

Основным производителем свинины в Зеленоградском городском округе является свиноводческий комплекс ООО «БалтЗангасНефтеоргсинтез» (поселки Мельниково, Луговское – Ковровский планировочный район), производящий 10 процентов свинины Калининградской области (мощность 36 тыс. голов свиней в год). Валовое производство свинины в текущем году увеличилось в сравнении с 2015 годом на 6 %.

В поселке Кострово (Переславский планировочный район) успешно функционирует ОАО «Агрофирма "Прозоровская», деятельность которой направлена на выращивание норки, кроликов, производство меховых изделий и торговля меховыми изделиями. На 01 января 2016 г. поголовье зверьков составило 19669 шт. Рынок сбыта пушнины и меховых изделий – Калининградская область, Российские регионы, ближнее и дальнее зарубежье.

Наиболее значимые производственные предприятия Зеленоградского городского округа: ЗАО «ЕТС», «Балтийский деликатес», «Восходящая звезда» и «МК-Балтика», производящие мясную продукцию, СП «Профра» – выделка и переработка пушно – мехового сырья, ООО «Комфортекс» – производство ковров и напольных покрытий, ООО МПФ «Емельянов» – производство мебели, ООО «Автотор» – производство грузовиков Hyundai, фабрика обоев «Прима Италия» – производство обоев.

Хлебопекарня ИП «Вульферт А.А.» снабжает хлебобулочными и кондитерскими изделиями территорию Зеленоградского городского округа, Светлогорского, Гурьевского районов, некоторые районы города Калининграда. Сейчас производится 88 наименований хлебобулочных и кондитерских изделий.

Рыбопромышленный комплекс представлен рыбоколхозом «Труженик моря», который занимается выловом и переработкой рыбной продукции.

В округе зарегистрировано 14 предприятий, занимающихся строительной деятельностью. Из них самое крупное – ОАО «Зеленоградск-Сельстрой», которое предоставляет ремонтно-строительные, строительно-монтажные услуги, производит товарный бетон, пиломатериалы, столярные изделия.

Туризм – одна из наиболее перспективных отраслей экономики муниципального образования, обеспечивающих развитие ряда сопутствующих отраслей, высокую деятельность населения и достаточно быструю окупаемость вложенных средств. Для развития этой деятельности округ обладает следующими предпосылками: выгодное экономико-географическое положение и удобная транспортная доступность от областного центра, международного аэропорта «Храброво», благоприятные климатические условия, морские песчаные пляжи, лесные массивы, живописные ландшафты, озера, минеральные воды и лечебные грязи, уникальная природа Куршской Косы, наличие большого числа объектов историко-культурного наследия, богатые туристические традиции.

В муниципальном образовании зарегистрированы и функционируют туристические фирмы: ООО «Зеленоградское туристическое бюро» туристическая фирма «Гид», которые предлагают, в том числе, проживание на Балтийском побережье в гостиницах, санаториях и пансионатах. К вниманию отдыхающих представлены многочисленные экскурсии и туры, как по Калининградской области, так и за ее пределами. Все маршруты сертифицированы. В городском округе сконцентрировано до 25 % учреждений лечебно – оздоровительных, туризма и отдыха Калининградской области.

На территории городского округа расположено около 100 объектов гостеприимства – это гостиницы, туристические базы, санатории, гостевые дома. Общее количество мест размещения составляет 4193 места, 2000 из которых находится в г. Зеленоградске, 1750 – на Куршской косе, по территории округа – 443.

В связи с популяризацией в последние годы агротуризма, на территории округа функционируют 14 сельских усадеб, оказывающих гостиничные услуги, а также предоставляющие такие виды отдыха как баня, рыбалка, охота, прогулки по лесу, сбор ягод и грибов.

Более трех десятков различных учреждений отдыха расположены на Куршской косе: турбаза «Дюны» – 630 мест, дом отдыха «Лесное» – 500 мест, пансионат «Балтийские пески», гостиничный комплекс «Альтримо» и др.

Основным потреблением туристско-рекреационных услуг городского округа является Калининградский «туризм выходного дня», «социальный туризм» из других регионов России, ближнего зарубежья.

Ежегодно муниципальное образование принимает 35-40 тысяч туристов без учета

одно-двухдневных визитов (так называемого, однодневного туризма).

На территории муниципального образования «Зеленоградский городской округ» функционирует 10 дошкольных образовательных организаций (4 – городских, 6 – в сельских поселениях), численность воспитанников в которых составляет 1198 детей (665 детей- городские ДООУ, 533 – сельские ДООУ).

В муниципалитете в 8 школах (2 из которых расположены в г. Зеленоградске, 6 – в сельских нас. пунктах) обучаются 2558 детей (1552 – в городе, 1006 – в сельских населенных пунктах).

Сфера культуры муниципального образования «Зеленоградский городской округ», является одной из важных составляющих социальной инфраструктуры. Ее состояние – один из ярких показателей качества жизни населения. В состав муниципального бюджетного учреждения культуры «Культурно-досуговый центр» входят 18 структурных подразделений. Все подведомственные учреждения культуры обслуживают разные слои населения: младшую, среднюю, старшую возрастную категорию, а также обслуживают 1 город и 111 сельских населенных пунктов.

Библиотечное обслуживание населения на территории округа осуществляется муниципальным бюджетным учреждением культуры «Зеленоградское объединение библиотек» в которое входит 16 библиотек.

Сфера здравоохранения муниципального образования «Зеленоградский городской округ» организована на базе Центральной Зеленоградской Районной больницы в составе которой функционирует:

- больниц – 1;
- детских поликлиник – 1;
- фельдшерско-акушерских пунктов – 10;
- амбулаторий – 1;
- офисов врачей общей практики – 2.

ГЛАВА II. Подготовка и проведение транспортных обследований на территории муниципального образования

2.1 Подготовка и проведение натурного обследования интенсивности движения и состава транспортного потока ручным методом в ключевых транспортных узлах

2.1.1 Методика проведения натурного обследования интенсивности движения и состава транспортного потока

Обследование интенсивности движения и состава транспортных потоков в ключевых транспортных узлах является одним из основных источников данных о транспортной ситуации на территории анализируемого муниципального образования.

Целями проведения натурного обследования ТП являются:

1. Определение коэффициента загрузки участков УДС;
2. Определение закономерностей изменения интенсивностей ТП;
3. Определение состава ТП (доли подвижного состава пассажирского транспорта с разбиением на категории, грузового транспорта различной грузоподъемности, легкового транспорта);
4. Определение закономерностей движения различных видов транспорта по УДС:
 - пространственные закономерности (загрузка определенных магистралей УДС движением пассажирского транспорта, грузового транспорта и т.д.);
 - временные закономерности (распределение интенсивности движения транспорта в течение недели, рабочего дня, выходного дня и т.д.).
5. Определение закономерностей распределения ТП на пересечениях и примыканиях (определение преобладающих маневров с целью выявления основных маршрутов движения транспортных средств, расчета режимов светофорного регулирования, оценки загрузки элементов УДС).

Задачей данного обследования является получение актуальной информации об интенсивности и составе транспортных потоков и о существующем состоянии сети (данных о дорожном полотне, его размерах, дорожных знаках, разрешенных направлениях движения, светофорных объектах и других элементах улично-дорожной сети), выявление наиболее загруженных участков УДС, определение соотношения количества автомобилей по видам транспорта, выявление пикового периода загрузки

УДС. Полученная информация будет являться основой для транспортного моделирования и разработки программы мероприятий КСОДД на прогнозные периоды.

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

Точки замеров определяются по следующим признакам:

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

Количество точек и график проведения замеров определяются по следующим параметрам:

- в 1-2 основных точках проводят суточные замеры интенсивности;
- в остальных точках проводят 3 двух- или трехчасовых (определяется параметрами оборудования и графиком) замера;
- техническая возможность размещения оборудования в точке замера;
- возможность частичного дублирования данных соседними камерами;
- необходимость оценки изменения транспортных потоков в будние и выходные дни.

В зависимости от комплекта оборудования, поставленных задач и пр. условий замеры на одной точке можно проводить, следуя тактике:

- «Одна камера – одна точка»: на всем времени проведения замеров на одной точке используется одна камера;

- «Две камеры – одна точка»: в этом случае для проведения замеров в одной точке назначаются две камеры, которые используются по очереди;

- «Суточный замер»: видеосъемка ведется непрерывно на протяжении 24 часов.

Выбирать следует наиболее оптимальную тактику для конкретных условий. Количество и состав ключевых мест УДС для натурного обследования согласовывается с Заказчиком. Количество ключевых узлов зависит от размеров улично-дорожной сети и от ее загруженности.

После выбора ключевых узлов необходимо разработать план замеров. В план замеров входит картограмма точек замеров, расписание установки и снятия каждой камеры по дате и времени и ответственные за выполнение натурного обследования на каждой точке. Также необходимо выбрать точку для проведения суточного замера. Суточный замер выполняется в точке, характеризующей движение транспортных потоков на наиболее загруженной магистрали муниципального образования и служит для выявления периода пиковой загрузки УДС.

Натурное обследование интенсивности дорожного движения может выполняться несколькими методами: полуавтоматическим, автоматическим и ручным.

Полуавтоматический (основной) основан на использовании специального видеоборудования с последующей камеральной обработкой видео, который был успешно применен ООО «Единое мнение» в ходе выполнения ряда научно-исследовательских работ.

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

Съемка перекрестков производится экшн-видеокамерами, как изображено на Рисунке 3, с повышенным уровнем защиты от воздействия окружающей среды и возможностью крепления на опорах электрических сетей, как показано на Рисунке 4.

Рисунок 3 – Экшн-видеокамера с повышенным уровнем защиты от воздействия окружающей среды



Рисунок 4 – Монтаж видеокамеры на столб линии электроосвещения



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

В процессе обследования наряду с интенсивностью выполняется подсчет распределения транспортных потоков по видам транспорта. Приняты их следующие обозначения:

- индивидуальный легковой транспорт (ИТ);
- грузовой транспорт малой грузоподъемности (М ГР);
- грузовой транспорт средней грузоподъемности (С ГР);
- грузовой транспорт большой грузоподъемности (Б ГР);
- общественный транспорт (ОТ).

Результаты обследования сводятся в специальные паспорта пересечений, которые в свою очередь формируют отчетную базу данных. Далее база данных паспортов на все участки используется при транспортном моделировании. Пример формы для заполнения паспорта пересечения приведены в Таблице 5.

Таблица 5 – Форма для заполнения паспорта замера интенсивности и состава ТП

Вх од	Направ- ление	Вид ТС					Итого, прив. ед./ч	Всего, ТС/ч	Вх. поток , ТС/ч
		ИТ, ТС/ч	М ГР, ТС/ч	С ГР, ТС/ч	Б ГР, ТС/ч	ОТ, ТС/ч			
1	1_А								
	1_С								
2	2_А								
	2_С								
3	3_А								
	3_В								

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

2.1.2 Отчет о проведении натурного обследования

При проведении натурного обследования были выделены и согласованы с Заказчиком 6 ключевых точек замеров, которые приведены в Таблице 6.

Таблица 6 – Перечень мест измерения интенсивности ТП

Номер точки	Номер участка	Наименование участков
1	А	27 ОП РЗ 27А-013 «Зеленоградск – Приморск через Светлогорск» в направлении А-217 «Приморское полукольцо»

Номер точки	Номер участка	Наименование участков
	В	27 ОП РЗ 27А-013 «Зеленоградск – Приморск через Светлогорск» в направлении г. Зеленоградска
	С	ул. Окружная п. Вишневое
	Д	ул. Заречная
2	А	ул. Железнодорожная
	В	ул. Ленина от ул. Пушкина до Курортного пр-та
	С	ул. Ленина от ул. Льва Толстого до ул. Пушкина
3	А	ул. Тургенева от Курортного пр-та до ул. Московская
	В	ул. Тургенева от ул. Ткаченко до ул. Окружная
	С	ул. Московская от ул. Тургенева до ул. Герцена
	Д	ул. Ткаченко от ул. Тургенева до ул. Герцена
4	А	ул. Тургенева от ул. Ткаченко до ул. Окружная
	В	27 ОП РЗ 27А-001 «Калининград – Зеленоградск» от ул. Окружная до ул. Луговая
	С	ул. Окружная от ул. Тургенева до 27 ОП РЗ 27А-076 «Зеленоградск – Морское»
5	А	27 ОП РЗ 27А-001 «Калининград – Зеленоградск» от ул. Окружная до ул. Луговая п. Сосновка
	В	27 ОП РЗ 27А-001 «Калининград – Зеленоградск» в направлении А217 «Приморское кольцо»
	С	ул. Луговая в направлении п. Вишневое
	Д	ул. Луговая в направлении п. Вербное
6	А	ул. Окружная от ул. Тургенева до 27 ОП РЗ 27А-076 «Зеленоградск – Морское»
	В	ул. Московская от 27 ОП РЗ 27А-076 «Зеленоградск – Морское» до ул. Герцена
	С	27 ОП РЗ 27А-076 «Зеленоградск – Морское»

Пиковых периодов загрузки может быть несколько: утренний, обеденный и вечерний. Из данных дорожных замеров наибольшая интенсивность движения наблюдается в утренний период, поэтому замеры выполнялись с 11.08.2018 г. по 12.08.2018 г. в период с 8:00 до 9:00. На Рисунке 5 представлена схема расположения

точек замеров.

Рисунок 5 – Схема расположения точек замеров интенсивности дорожного движения



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

После проведения видеосъемки в ключевых местах на УДС Зеленоградского городского округа, была произведена камеральная обработка видеоданных в пиковый период. В результате обработки были получены данные по интенсивности и составу транспортных потоков в ключевых транспортных узлах, которые были оформлены в виде паспортов замеров. Паспорта замеров по каждой точке и участку приведены в

Приложении А.

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

В процесс разработки КСОДД необходимо оценить состояние системы пассажирского транспорта городского округа. Для этого в рамках КСОДД предусмотрен ряд анализов, требующих наличия данных о пассажиропотоках городского пассажирского транспорта общего пользования. Сбор этих данных является главной задачей проведения натурного обследования пассажиропотоков.

В процессе выполнения натурного обследования необходимо оценить определенный ряд параметров, на основании которого будет дана оценка использования пассажирского транспорта населением муниципального образования. Список параметров, которые будут получены в результате обследования:

- количество вошедших в средство городского пассажирского транспорта общего пользования;
- количество вышедших из средства ГПТОП;
- наполненность ТС;
- виды подвижного состава, используемые в системе автомобильного пассажирского транспорта муниципального образования.

Далее необходимо определить способ замеров пассажиропотоков. Основными способами подсчета пассажиропотоков являются подсчет на остановочных объектах ГПТОП или подсчет внутри подвижного состава.

В рамках работы по исследованию пассажиропотоков на маршрутах пассажирского транспорта предполагается применение табличного метода исследования пассажиропотоков. Этот метод заключается в том, что учетчик визуально оценивает параметры, которые необходимо определить в рамках натурного обследования, и записывает их в специально подготовленные таблицы замеров (таб. 7).

Таблица 7 – Табель замеров пассажиропотоков

Название остановки					
№ Маршрута	Время	Вышло	Вошло	Наполнение ТС	Количество оставшихся на остановке

Учетчики определяют пассажиропотоки на основных остановочных пунктах путем подсчета количества вошедших, вышедших и оставшихся на остановке пассажиров (из-за переполнения железнодорожного транспорта и автобусов, и необходимости пересест на другой маршрут), записывают модель транспортного средства, используемого для перевозки пассажиров и, определяют наполнение ТС на каждой остановке примерным подсчетом количества пассажиров, находящихся в поезде или автобусе, а также визуальной оценке.

Для проведения натурного обследования пассажиропотоков необходимо выбрать время проведения замеров, места, в которых будет производиться подсчет пассажиров, а также определить количество учетчиков, необходимых для данного обследования. Время замеров определяется в соответствии с периодом наибольшей загрузки сети общественного транспорта. Период наибольшей загрузки сети можно получить из статистических данных организации-перевозчика, а также от Администрации муниципального образования.

Места проведения обследования определяются на основании исходных данных о размере маршрутной сети, а также о количественной характеристике подвижного состава, полученной от администрации муниципального образования: если количество остановочных объектов ГПТОП значительно превышает количество ТС, обслуживающих маршрутную сеть, то обследование проводится внутри подвижного состава, если количество остановок меньше, чем количество ТС, обслуживающих маршрутную сеть, то обследование проводится на остановочных объектах ГПТОП. Количество учетчиков в случае обследования внутри подвижного состава определяется количеством транспортных средств, внутри которых будет производиться замер: внутри каждого ТС должен находиться как минимум один учетчик, а в случае обследования на остановочных объектах ГПТОП – количеством этих объектов, в этом случае учетчик должен находиться на каждом остановочном объекте.

В случае высокой интенсивности пассажиропотоков на определенных маршрутах ГПТОП, количество учетчиков увеличивается.

Для проведения натурного обследования предварительно оценивались схемы движения общественного транспорта на каждом маршруте, для каждого остановочного пункта назначался учетчик, а также разрабатывался график работы, определялось предварительное количество форм замеров пассажиропотоков, изготавливалось необходимое количество печатных материалов (бланки таблиц, методические документы и т.д.). Каждый учетчик получил необходимое количество специальных таблиц для обследования пассажиропотоков, а также памятку об оценке наполнения по пятибалльной

системе:

- 1-й балл – занято до половины мест для сидения;
- 2-й балл – занято больше половины мест для сидения;
- 3-й балл – заняты все места для сидения и до 50 % мест для стояния;
- 4-й балл – транспорт полностью загружен, но войти можно;
- 5-й балл – транспорт перегружен, войти нельзя.

В рамках обследования пассажиропотоков в Зеленоградском городском округе количество учетчиков, необходимых для выполнения натурального обследования, было равно семи. Учетчики, выделенные для обследования пассажиропотоков, до начала обсчета располагались на стартовых пунктах отправления для каждого маршрута и заполняли реквизиты таблиц обследования.

Стартом замеров являлось начало пикового периода. На остановочном пункте маршрута учетчик записывал в таблицу время прибытия общественного транспорта на остановочный пункт, количество вошедших, вышедших и оставшихся на остановке пассажиров и проставлял глазомерную оценку наполнения поездов и автобусов (по баллам). Учетчик выполнял обследование в течение заранее выбранного промежутка времени. После окончания смены учетчик составил отчет.

Промежуточным результатом обследования пассажиропотоков являются формы замеров, заполненные в процессе подсчета учетчиками. Заполнение табеля формы замеров выполнялось только на остановочных пунктах, на которых осуществлялась посадка или высадка пассажиров, те остановочные пункты, на которых посадка или высадка не осуществлялась в графы формы не записывались. Конечным результатом проведения натурального обследования пассажиропотоков являются первичные данные, занесенные в электронные таблицы.

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

2.3.1 Подготовка натурального обследования

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

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

Места для проведения обследования выбираются исходя из назначения парковки.

По длительности хранения парковки подразделяются на два типа:

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

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

Для обследования мест постоянного хранения ТС в Зеленоградском городском округе выбирались парковки и улицы, на которых расположены объекты притяжения ТП.

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

Для обследования мест временного хранения ТС выбирались парковки у крупных объектов притяжения. Время для проведения обследования выбиралось такое, когда на парковках скапливается максимальное количество припаркованных автомобилей.

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

Время обследования парковок для временного хранения ТС может варьироваться в зависимости от назначения объекта притяжения (объекты культуры, объекты здравоохранения, объекты образования, объекты торговли, объекты спорта, гостиничные комплексы, органы власти и управления, объекты промышленности, транспортные объекты, объекты общественного питания).

В данном проекте натурное обследование проводилось учетчиками: несколько человек проезжали по улицам и снимали на камеру, визуально оценивали места стоянки и остановки транспортных средств и записывали данные в таблицы.

2.3.2 Проведение натурального обследования

Натурное обследование в Зеленоградском городском округе проводилось учетчиками. Обследование осуществлялось с 13.08.2018 г. по 14.08.2018 г.

Натурное обследование проводилось двумя учетчиками, которым выдавалась карта с отмеченными местами для обследования. Учетчики, передвигаясь по маршруту, снимали места парковок вдоль УДС, а потом выполнялась камеральная обработка. В таблицу заносились данные о времени обследования, местоположении парковки, типе парковки, количестве припаркованных автомобилей и общее количество машино-мест на каждой локальной парковке (оценочно).

2.4 Подготовка и проведение исследования общественного мнения и мнения водителей ТС

2.4.1 Методика проведения исследования общественного мнения и мнения водителей ТС

Для проведения исследования общественного мнения местных жителей и водителей ТС применяется социологическое исследование количественным методом.

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

- *постановка цели исследования.* Должно быть четко сформулировано, какие сведения предполагается получить, как использовать и на что направить обобщенные итоги исследования;
- *разработка инструментария исследования (анкеты, вопросники).* Вопросы должны формулироваться четко, быть краткими, не допускающими различных толкований. После набора возможных вариантов ответов «подсказок» обозначается место для других вариантов, не предусмотренных анкетой;
- *подготовка выборки* (число и состав опрашиваемых). При проведении социологического исследования в рамках разработки КСОДД целесообразно использование случайной или стратифицированной выборки. При проведении исследований в городе, округе по проблемам, касающимся всех социальных слоев оптимальное количество опрашиваемых должно составлять 1-1,5 % от общей численности населения. Для получения наиболее объективной информации в число опрашиваемых должны быть включены все категории населения – по национальности, возрасту, (социальному положению, образованию и т.д.);
- *проведение опроса общественного мнения и мнения водителей ТС методом интервьюирования с анкетированием.* Как правило, его проводят анонимно, что повышает достоверность информации. Многое зависит от интервьюеров, насколько они настроят, подготовят людей на откровенные высказывания своих взглядов, позиций,

мнений.

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

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

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

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

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

2.4.2 Отчет о проведении натурного обследования общественного мнения и мнения водителей ТС

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

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

Так как в ходе обследования опрашиваются сразу несколько слоев населения, в

том числе работающие, учащиеся и пенсионеры в качестве даты и времени проведения интервьюирования были выбраны два дня в период с 10.08.2018 г. по 11.08.2018 г. с диапазоном часов от 08:00 до 16:00, что позволило привлечь необходимый широкий круг людей и мнений.

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

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

В рамках проведения исследования общественного мнения и мнения водителей ТС было опрошено 360 человек, что составило 1 % от общего количества жителей МО «Зеленоградский городской округ». В Таблице 8 представлены результаты социологического опроса жителей Зеленоградского городского округа.

Таблица 8 – Результаты социологического опроса жителей Зеленоградского городского округа

Вопрос	Варианты ответа
Велосипедный транспорт	
Используете ли велосипедный транспорт?	Да – 39%; Нет – 61%.
При условии развития велоинфраструктуры станете ли его использовать?	Из 61 % не использующих велосипедный транспорт, стали бы его использовать – 68 %, не стали бы использовать – 32 %.
С какой целью совершаете перемещение совершаемые по округу на велосипедном транспорте?	На работу – 14 %, в среднем 1800 м, в среднем 15 мин; Прогулка – 26 %, в среднем 4000 м, в среднем 45 мин; На учебу – 17 %, в среднем 1200 м, в среднем 10 мин; В магазин – 43 %, в среднем 700 м, в среднем 7 мин.

Вопрос	Варианты ответа
Индивидуальный транспорт	
Используете ли индивидуальный транспорт?	Да – 91 %; Нет – 9 %.
С какой целью совершаете перемещение совершаемые по округу на индивидуальном транспорте?	На работу – 56 %, в среднем 3800 м, в среднем 5 мин; На учебу – 7 %, в среднем 1200 м, в среднем 2 мин; В магазин – 23 %, в среднем 1000 м, в среднем 2 мин; В областной центр – 14 %.
Существуют ли проблемы с парковкой и стоянкой?	Да – 72 %; Нет – 28 %.
Где расположены наиболее проблемные места с парковкой и стоянкой?	У медицинских организаций – 18%; У магазинов – 25%; У образовательных организаций – 14 %; В центре города – 30 %; Прочее – 13 %.
Пешеходное движение	
С какой целью совершаете перемещение совершаемые по округу пешком до места назначения?	На работу – 9 %, в среднем 1500 м, в среднем 30 мин; Прогулка и места отдыха – 44 %, в среднем 2000 м, в среднем 45 мин; На учебу – 27 %, в среднем 1200 м, в среднем 10 мин; В магазин – 20 %, в среднем 500 м, в среднем 7 мин.
Как считаете, где не хватает тротуаров и пешеходных дорожек?	ул. Гагарина, ул. Окружная.

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

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

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

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

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

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

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

движения транспортных средств и пешеходов.

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

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

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

Действующее законодательство, в том числе федеральные законы № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Градостроительный кодекс и Земельный кодекс, не позволяют четко распределять обязанности и ответственность субъектов организации дорожного движения на всех уровнях, установить их функциональные связи, координировать их деятельность, рационально планировать осуществление комплексных мероприятий в данной сфере. Таким образом, местные власти, уполномоченные Федеральным законом «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» заниматься вопросами муниципального дорожного строительства, содержанием объектов транспортной инфраструктуры, а также созданием условий для предоставления транспортных услуг населению и организации его транспортного обслуживания,

остаются один на один с проблемами, порожденными перегруженностью улично-дорожных сетей. При этом, за редким исключением, они не располагают ни правовыми, ни институциональными, ни финансовыми, ни методическими, ни кадровыми ресурсами.

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

I. Федеральный уровень:

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

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

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

II. Региональный уровень:

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

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

III. Местный уровень:

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

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

Для проведения современной политики в области ОДД используются следующие принципы:

1. Отношение к пропускной способности дорожных сетей как к ограниченному, но жизненно необходимому ресурсу, пользующемуся повышенным спросом. Его дефицит приводит к транспортным заторам, что эквивалентно очередям за

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

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

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

4. Непрерывность планирования, мониторинга реализации планов, и их корректировки.

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

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

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

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

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

- учетом транспортной составляющей при градостроительной деятельности

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

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

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

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

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

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

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

3.1.3 Ведение учета основных параметров дорожного движения на территории муниципального образования

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

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

3.1.4 Содержание технических средств организации дорожного движения на автомобильных дорогах

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

направляющие устройства и иные сооружения и устройства, необходимые для технического обеспечения организации дорожного движения).

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

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

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

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

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

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

- ГОСТ Р 52605-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения» (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 11 декабря 2006 г. № 295-ст);

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

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

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

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

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

3.1.5 Ведение реестра парковок общего пользования на территориях муниципальных образований

Министерство Транспорта Российской Федерации определяет:

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

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

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

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

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

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

Уставом муниципального образования «Зеленоградский городской округ», принятым решением сессии Совета депутатов муниципального образования «Зеленоградский городской округ» Калининградской области от 30 сентября 2015 г. № 283, к вопросам местного значения муниципального образования относится дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения в границах городского округа и обеспечение безопасности дорожного движения на них, включая создание и обеспечение функционирования парковок (парковочных мест), осуществление муниципального контроля за сохранностью автомобильных дорог местного значения в границах городского округа, а также осуществление иных полномочий в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Таким образом, задачи деятельности по ОДД на территории МО «Зеленоградский городской округ» фактически решают органы местного самоуправления муниципального образования.

Во исполнение Поручения Президента РФ № Пр-637 (пункт «4б») данного на заседании Президиума Госсовета РФ по вопросам безопасности дорожного движения, состоявшегося 14 марта 2016 года в г. Ярославле, согласно которому органам местного самоуправления РФ предписано в срок до 01 декабря 2018 года разработать КСОДД на территориях муниципальных образований, администрацией МО «Зеленоградский городской округ» была инициирована разработка настоящего проекта. На основе утвержденного документа по итогам разработки, в целях физической реализации мероприятий КСОДД по организации дорожного движения, органы местного самоуправления муниципального образования МО «Зеленоградский городской округ» могут организовывать разработку ПОДД.

С целью решения вопросов, связанных с обеспечением достаточного парковочного пространства, рекомендуется организовать работу по ведению реестра парковок общего пользования на территории МО «Зеленоградский городской округ».

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Существенным правовым пробелом является и то обстоятельство, что на законодательном уровне не содержится четкой системы разграничения ответственности и

полномочий государственных органов исполнительной власти в области организации дорожного движения.

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

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

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

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

- Поручение Президента РФ № Пр-637, данное на заседании Президиума Госсовета РФ по вопросам безопасности дорожного движения, состоявшегося 14 марта 2016 года в г. Ярославле, согласно пункту «4б» которого органам местного самоуправления РФ предписано в срок до 1 декабря 2018 года разработать КСОДД на

территориях муниципальных образований;

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

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

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

- организационно-технический, предназначенный для информирования участников дорожного движения об изменениях в установленной схеме организации дорожного движения на территории МО «Зеленоградский городской округ», вводимых на временной основе в целях обеспечения безопасного проведения различных мероприятий;

- общеинформационный, предназначенный для ознакомления населения города о состоянии, проблемах и перспективах развития транспортной системы МО «Зеленоградский городской округ», включающий в себя отчеты, доклады органов местного самоуправления по данной тематике, аналитические и справочные материалы, форумы и т.п.

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

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

В качестве инструментов информационного обеспечения деятельности местных органов власти МО «Зеленоградский городской округ» в сфере организации дорожного движения используются следующие ресурсы:

1. Официальное печатное издание – газета «Волна».

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

3. Также обо всех изменениях существующих положений можно узнать на официальном сайте Администрации МО «Зеленоградский городской округ».

4. Теме организации дорожного движения, а также повышения безопасности на дорогах органами власти региона и муниципальных образований уделяется постоянное и пристальное внимание. Она ежегодно затрагивается в отчете о результатах деятельности органов исполнительной власти Калининградской области. Также эта тема находит отражение и в ежегодных докладах Главы Администрации МО «Зеленоградский городской округ» о результатах деятельности.

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

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

5.1 Анализ документов территориального планирования и документации по планировке территории

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

Документы территориального планирования подразделяются на:

- документы территориального планирования Российской Федерации;
- документы территориального планирования двух и более субъектов российской Федерации, документы территориального планирования субъекта Российской Федерации;
- документы территориального планирования муниципальных образований.

Целью работы по территориальному планированию является пространственная организация территории на базе ресурсного и социально-экономического потенциалов развития республики со взаимосвязью и согласованием федеральных, межрегиональных, региональных и межотраслевых интересов.

Основными задачами СТП являются:

- оценка современного уровня социально-экономической и территориальной развитости региона;
- совершенствование региональной и местной систем расселения, развитие городских агломераций, городских и сельских поселений;
- формирование принципов развития социальной сферы и подготовка предложений по основным экономико-градостроительным параметрам (жилищное, культурно-бытовое строительство, развитие туризма);
- выявление ресурсов территории по долгосрочному отраслевому развитию производственного комплекса;
- усиление региональных и межрегиональных транспортных связей;
- определение основных мероприятий по защите территории от

чрезвычайных ситуаций;

- определение границ земельных участков, предоставляемых для объектов капитального строительства;

- выявление «точек роста» - опорных территорий роста экономики и качества жизни населения.

Основные задачи территориального планирования в сфере транспортной инфраструктуры: создание условий для обеспечения единого экономического и транспортного пространства, свободы перемещения населения и товаров по округу и за его пределы путем сохранения и модернизации существующих базовых объектов транспортной инфраструктуры между населенными пунктами в границах городского округа.

СТП предусматривает мероприятия по реконструкции и капитальному ремонту существующих и строительству новых автомобильных дорог. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры подразделяются на три уровня: федеральный, региональный и местный.

Документами территориального планирования Российской Федерации являются схемы территориального планирования Российской Федерации в пяти основных областях.

В области транспортной инфраструктуры действует «Схема территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения» (СТП РФ Транспорт), утвержденная Распоряжением Правительства Российской Федерации от 19.03.2013 № 384-р. Мероприятия на территории Зеленоградского городского округа СТП РФ Транспорт содержит следующие мероприятия:

- строительство обхода Калининградского узла протяженностью 50 км;
- строительство морского терминала по приему, хранению и регазификации сжиженного природного газа в районе г. Зеленоградска мощностью 2,3 млн тонн.

Согласно Приложению, к постановлению Правительства Калининградской области от 31 августа 2015 года № 517 «Изменения, вносимые в схему территориального планирования Калининградской области» на территории Зеленоградского городского округа планируются следующие мероприятия:

- реконструкция кольцевого маршрута в районе Приморской рекреационной зоны (Северный обход города Калининграда);
- реконструкция автодороги «Зеленоградск – Морское»;
- строительство автодороги «Гурьевск – Зеленоградск – Сосновка»;

- реконструкция автодороги «Романово – Калининград»;
- строительство велодорожек по трассе международного веломаршрута от Куршской косы до Балтийской косы (120 км), в том числе I очередь строительства – от города Зеленоградска (контрольно-пропускной пункт на Куршскую косу) до городского поселения «Поселок Приморье» Светлогорского района (51 км)»;
 - строительство велодорожки по территории Куршской косы»;
 - строительство морского терминала по приему, хранению и регазификации сжиженного природного газа в районе города Зеленоградска»;
 - строительство причальных стенок в городе Зеленоградске»;
 - строительство малого пассажирского терминала в городе Зеленоградске (Куршский залив).

Согласно Проекту генерального плана МО «Зеленоградский городской округ» – Положение о территориальном планировании, редакция 29.03.2018, планируются следующие мероприятия:

- строительство 7 и 9 очереди Кольцевого маршрута в районе Приморской рекреационной зоны и реконструкции Северного и Южного обходов г. Калининграда (завершение строительства: 3, 6, 8, 7 и 9, 10, 11 очереди Кольцевого маршрута);
- реконструкция автодороги «Зеленоградск – Морское»;
- реконструкция и строительство участка автодороги «Заостровье – Куликово – Сокольники»;
- реконструкция автодороги «Романово – Калининград»;
- реконструкция автодороги «Зеленоградск – Приморск» через Светлогорск»;
- реконструкция автодороги «Березовка – Храброво – Жемчужное», 2,05-10,65 км;
- размещение велосипедной дорожки от «Косы до косы»;
- размещение велосипедной дорожки по Куршской косе.

Для общего понимания развития улично-дорожной сети населенных пунктов, в связи с отсутствующими на момент разработки КСОДД утвержденными нормативно-правовыми актами: схемой территориального планирования Зеленоградского городского округа и Генерального плана Зеленоградского городского округа, необходимо также рассмотреть документы упраздненных территориальных образований – Зеленоградского муниципального района и Генеральные планы поселений района.

На территории города Зеленоградска предлагается сохранение сложившейся структуры городской улично-дорожной сети с развитием ее в районы нового строительства:

- строительство широтной магистральной улицы общегородского значения для связи существующей территории города с западным районом нового строительства (дублер ул. Ленина). Протяженность строительства на I очередь – 4,5 км;
- строительство меридиональной улицы районного значения, проходящей от ул. Ленина в район п. Вишневое. Общая протяженность – 3 км (I очередь – 1,5 км);
- строительство меридиональной улицы районного значения, проходящей от района Клиновка в район п. Малиновка. Протяженность строительства на I очередь – 1,2 км;
- строительство магистральной улицы районного значения, проходящей вдоль железнодорожной линии в районе Малиновка - Вишневое. Протяженность строительства на I очередь – 2,5 км;
- строительство основных улиц местного значения в районе нового строительства Малиновка - Вишневое. Общая протяженность строительства на I очередь – 7,5 км;
- строительство основных улиц местного значения в районе нового строительства Клиновка. Общая протяженность – 6,5 км;
- отвод территорий для размещения гаражей боксового типа для легкового автотранспорта: в коммунальных зонах вдоль железнодорожных линий, в коммунальных зонах жилых районов и на площадках существующих гаражей за счет их расширения;
- отвод территорий для строительства многоуровневых гаражей-стоянок: по ул. Железнодорожной, ул. Окружной и проектируемой широтной магистральной улицы общегородского значения;
- размещение сети автостоянок для иногороднего автотранспорта, прибывающего в курортную зону города, на резервируемых территориях вдоль основной проектируемой широтной магистрали общегородского значения (ул. Окружная – проектируемая магистраль в западный район);
- развитие сети автостоянок у объектов массового посещения в общественных центрах;
- размещение въездных автосервисных комплексов – со стороны Калининграда на территории у р. Тростянка, со стороны Светлогорска – в районе Клиновка;
- организация сети автобусного сообщения по внутригородским маршрутам с резервированием территорий для конечных оборотных пунктов в районах нового строительства поселков Малиновка, Моховое, Вишневое;
- резервирование территории для пассажирского автопредприятия в восточной

части ул. Окружной;

- строительство автостанции в районе железнодорожного вокзала с организацией подъездов от ул. Тургенева и от проектируемой широтной магистрали.

Для обеспечения транспортных связей на территории бывшего Ковровского сельского округа планируется строительство автодорог местного значения с твердым покрытием, соединяющих:

- пос. Рогачево, пос. Калиново, пос. Ольшанка, пос. Светлово, пос. Сальское (через туннель под трассой кольцевого маршрута в районе Приморской рекреационной зоны);

- пос. Обухово – пос. Александровка;

- пос. Сокольники – садоводческое товарищество «Рощино»;

- пос. Молочное, пос. Зеленый Гай, пос. Геройское;

- пос. Васильково, пос. Рощино, пос. Родники;

- пос. Звягинцево, пос. Вершинино, пос. Сиренево;

- пос. Федорово, пос. Кудринка, пос. Корчагино, пос. Мельниково, пос.

Озерово;

- пос. Надеждино, пос. Широкополье, пос. Луговское;

- пос. Иркутское, пос. Привольное, пос. Дачное.

На территории бывшего Красноторовского сельского округа планируется реконструкция автодорог местного (муниципального значения):

- автоподъезды: к пос. Осокино 0,5 км; к пос. Морозовка 0,3 км; к пос. Путилово 1,0 км; к пос. Гусевка 0,6 км; к пос. Майскому 0,4 км; к пос. Кленовое и пос. Сараево 1,0 км; к пос. Сычево 0,66 км; к хуторам пос. Путилово 1,8 км; к пос. Круглово 0,2 км;

- автодорога «Ольховое – Красновка», 0,2 км;

- автодорога Дворики – Дружба (участок от п. Дворики до а/д «Шатрово – Логвино» 1К-160, 2,0 км;

- автодорога «Грачевка – Ракитное», 0,9 км;

- строительство автодороги местного (муниципального значения) с асфальтобетонным покрытием от п. Поваровка в сторону рекреационной зоны с игорным сегментом по трассе существующего проезда с обустройством переезда с автоматической сигнализацией через железную дорогу, 1,0 км;

- строительство автодороги местного (муниципального значения) с асфальтобетонным покрытием от п. Поваровка до п. Сычево, 1,8 км.

В поселке Рыбачий планируется реконструкция дополнительного въезда в

рекреационную зону поселка со стороны автодороги III технической категории по существующей автодороге с твердым покрытием, с целью упорядочения и увеличения пропускной способности въезда в поселок.

В поселках Лесное и Морское предполагается обустройство:

- надземных пешеходных переходов;
- стоянок индивидуального легкового автотранспорта;
- стоянок поселкового транспорта (ведомственного, экскурсионного транспорта, такси); обустройство променадов с оборудованными смотровыми (и для отдыха) площадками, спусками на пляжи – к Балтийскому морю и к Куршскому заливу. Предлагается обустройство пристани для яхт и маломерных прогулочных судов, обустройство велодорожек для прогулок и экскурсий.

Планируется обустройство подъездных путей и транспортных развязок для въезда на территорию речного грузопассажирского многостороннего пункта пропуска Рыбачий.

В Зеленоградском городском округе также была разработана Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Зеленоградский городской округ» на период 2017-2027 годы. В ней были предусмотрены ряд мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры городского округа.

1. Строительство станции для заправки электромобилей ул. Тургенева парковка Физкультурного оздоровительного комплекса за счет средств АО «Янтарьэнерго»;

2. Строительство автомобильной газонаполнительной компрессорной станции (АГНКС) в п. Вишневое за счет средств ООО «Газпром газомоторное топливо»;

3. Повышение доступности приоритетных объектов и услуг в приоритетных сферах жизнедеятельности инвалидов и других маломобильных групп населения (формирование доступной среды) в муниципальном образовании «Зеленоградский городской округ» на 2015-2025 годы» утв. постановлением администрации муниципального образования «Зеленоградский городской округ» от «24» февраля 2016 года № 195:

- обеспечение доступности для инвалидов объектов и услуг в части транспортного обслуживания;

- оборудование остановочных пунктов с заниженными тротуарными бордюрами;

- выделение на стоянках для автомобилей мест для транспортных средств инвалидов;

- оборудование дополнительным освещением пешеходных переходов.

4. Реконструкция существующего причала в г. Зеленоградске на реке Тростянка протяженностью 350 м, планируется построить апартамент-отель где будет размещен речной

вокзал, билетные кассы и зал ожидания для того, чтобы можно было организовать функционирование морских транспортных путей. Объект будет расположен в месте пересечения автомобильной трассы А-191 «Калининград — Зеленоградск» и реки Тростянка;

5. Строительство автовокзала в г. Зеленоградске на ул. Тургенева;

6. Строительство велодорожек в г. Зеленоградске.

Программой комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Зеленоградский городской округ» также предусмотрен ремонт и строительство автомобильных дорог (таб. 9)

Таблица 9 – Перечень мероприятий по проектированию, строительству и реконструкции дорог

№ п/п	Адрес	Наименование работ/ пог. метров
1	пос. Куликово	ремонт дорожного покрытия / 1154
2	пос. Колосовка, ул. Центральная	ремонт дворовых территорий и подъездов к домам / 200
3	пос. Рыбачий, ул. Пограничная	ремонт дорожного покрытия / 680
4	пос. Заостровье, ул. Прибрежная	ремонт дорожного полотна / 150
5	пос. Дружное	ремонт дорожного покрытия / 1154
6	пос. Грачевка, ул Школьная	ремонт дорожного покрытия / 600
7	пос. Охотное	ремонт дорожного покрытия / 700
8	пос. Баркасово-Сторожевое	ремонт дорожного покрытия / 1800
9	пос. Сосновка – пос. Вербное (а/б маршрут)	ремонт дорожного полотна / 1000
10	пос. Красноторовка, ул. Школьная	ремонт дорожного покрытия / 600
11	пос. Мельноково, ул. Енисейская	ремонт дорожного покрытия / 200
12	пос. Рыбачий, ул. Победы	ремонт дорожного покрытия / 900
13	автодорога пос. Морское	ремонт дорожного покрытия / 1003
14	пос. Кумачево, ул. Молодежная	ремонт дорожного покрытия / 484
15	пос. Муромское, ул. Центральная 2-6	ремонт дорожного покрытия / 200

№ п/п	Адрес	Наименование работ/ пог. метров
16	пос. Васильково, ул. Озерная	ремонт дорожного покрытия / 1000
17	пос. Рыбачий, ул. Первомайская	ремонт дорожного покрытия / 600
18	пос. Мельниково, ул. Полевая	ремонт дорожного полотна / 275
19	пос. Куликово, ул. Лесная	ремонт дорожного покрытия / 200
20	пос. Лесной, ул. Взморье	ремонт дорожного покрытия / 930
21	пос. Поваровка, пер. Каштановый	ремонт дорожного покрытия / 500
22	пос. Откосово, ул. Зеленая и ул. Прохладная	ремонт дорожного покрытия / 1053
23	пос. Куликово, ул. Лесная	ремонт дорожного покрытия / 500
24	автодорога пос. Морское	ремонт дорожного покрытия / 1000
25	пос. Горбатовка, ул. Садовая	новое строительство / 800
26	пос. Низовка	ремонт дорожного полотна / 700

Программой комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Зеленоградский городской округ» предусмотрено строительство и реконструкция, ремонт следующих объектов дорожного сервиса и парковочного пространства Зеленоградского городского округа, указанных в Таблице 10.

Таблица 10 – Мероприятия по ремонту, строительству и реконструкции объектов дорожного сервиса и новых парковочных мест

№ п/п	Наименование объекта	Основные характеристики объекта
1	Станция для заправки электромобилей в г. Зеленоградске, ул. Тургенева (парковка физкультурно-оздоровительного комплекса)	--
2	Автозаправочная станция (АЗС) на Куршской косе	с возможностью зарядки двух электромобилей
3	Автозаправочная станция (АЗС) на Куршской косе	с возможностью зарядки двух электромобилей

№ п/п	Наименование объекта	Основные характеристики объекта
4	Автомобильная газонаполнительная компрессорной станции (АГНКС) в п. Вишневое	--
5	Стоянка личного автотранспорта в г. Зеленоградске, ул. Приморская	500-700 машино-мест
6	Стоянка личного автотранспорта в г. Зеленоградске, ул. Железнодорожная	200 машино-мест
7	Стоянка личного автотранспорта в пос. Клинцовка	3000 машино-мест

5.2 Анализ документов стратегического планирования

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

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

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

Цели Транспортной стратегии:

- формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры;
- обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны;
- обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами;
- интеграция в мировое транспортное пространство, реализация транзитного

потенциала страны;

- повышение уровня безопасности транспортной системы;
- снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду.

В сфере развития автомобильного транспорта Транспортная стратегия не содержит предложений в части Зеленоградского городского округа.

«Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года (с изменениями на 11 февраля 2017 года)» (утверждена распоряжением Правительства РФ от 17 ноября 2008 года № 1662-р) – это национальная социально-политическая государственная концепция, целью которой является проведение комплекса мероприятий по улучшению уровня жизни граждан страны, укреплению системы обороны, развития и унификаций экономических методов производства.

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

В соответствии с этой целью в Концепции сформулированы основные направления долгосрочного социально-экономического развития страны с учетом вызовов предстоящего периода, стратегия достижения поставленных целей, включая способы, направления и этапы. Документ устанавливает общие тенденции и подходы к решению стратегических задач на федеральном уровне, но не содержит конкретных мероприятий по их решению.

Актуальный стратегическим планом дальнейшего развития Зеленоградского городского округа является «Стратегия социально-экономического развития муниципального образования «Зеленоградский городской округ» до 2026 года».

Главной стратегической целью развития муниципального образования «Зеленоградский городской округ» является рост уровня жизни населения и повышение качества человеческого капитала вследствие социально ориентированного развития Зеленоградского городского округа на основе оптимального использования конкурентных преимуществ территории и природно-экономического потенциала.

Приоритеты социально-экономического развития вытекают из главной стратегической цели с учетом системы стратегических направлений, учитывающих проблематику комплексного развития Зеленоградского городского округа.

Стратегические направления:

- улучшение демографической ситуации;
- качественное развитие социальной сферы;
- рост жизненных стандартов населения округа;
- охрана окружающей среды;
- увеличение обеспеченности населения жильем и повышение его доступности;
- обеспечение безопасности жизни в муниципальном образовании;
- развитие экономики в округе;
- развитие туристической отрасли;
- дальнейшее развитие производственной и транспортной инфраструктуры в Зеленоградском городском округе.

Каждому стратегическому направлению соответствует комплекс стратегических целей, сформулированных с учетом развития и совершенствования экономики, социальной сферы, муниципального управления и общественных отношений.

Стратегические ориентиры Зеленоградского городского округа сформированы на основе принципов устойчивого развития. Суть планирования сводится к пониманию первостепенной роли человека и его благополучия в настоящем и будущем. Понятие устойчивое развитие неразрывно связывает сбалансированное решение социально-экономических проблем с сохранением благоприятной окружающей среды. С данной позиции развитие рассматривается как согласованность процессов экологической, экономической и социальной политики с законами природы.

Безусловной стратегической целью национального уровня на всей территории страны является обеспечение реализации прав нынешнего и будущих поколений на пользование природно-ресурсным потенциалом и благоприятную окружающую среду.

В отношении территории Зеленоградского городского округа актуальными в долгосрочной перспективе, исходя из стратегии развития, являются следующие точки экономического роста:

- создание на территории округа рекреационно-туристического курорта международного уровня, который предполагает повышение эффективности индустрии туризма и отдыха на основе создания специализированного на туристических услугах кластера;
- развитие отраслей агропромышленного комплекса;
- повышение производительности труда на существующих производственных объектах;

- стимулирование деловой активности в неосвоенных рыночных сегментах, в том числе активизация производства высокомаржинальных продуктов.

Особое внимание уделяется развитию агропромышленного комплекса как одной из основных сфер, формирующих основу продовольственной безопасности. Агропромышленный комплекс для МО «Зеленоградский городской округ» является не только одним из основных секторов экономики округа, но и традиционно сложившейся системой ведения хозяйства и организации сельской жизни для 60% населения округа. С учетом активного развития рекреационно-туристической сферы на приморских территориях округа, в среднесрочной перспективе необходимость ускоренного развития аграрного сектора повысится, поскольку резко возрастут потребности в обеспечении местного населения, туристов и отдыхающих высококачественными продуктами питания.

Критериями устойчивого развития сельских территорий являются повышение эффективности сельского хозяйства, увеличение объемов производства сельскохозяйственной продукции и рациональное использование земель.

Реализация приоритетных направлений по развитию агропромышленного комплекса способствует достижению к 2026 году следующих положительных результатов:

- повышение доли используемых по назначению сельскохозяйственных угодий (прежде всего, за счет увеличения посевных площадей);
- повышение урожайности сельскохозяйственных культур и продуктивности животноводства;
- рост средней заработной платы в сельском хозяйстве (до 23,7 тысяч рублей в месяц);
- насыщение продовольственного рынка округа собственной продукцией.

Одним из приоритетных стратегических целей является содействие развитию малого и среднего бизнеса. Необходимо соблюдение комплекса целенаправленных мер и организация конструктивного диалога с предпринимательским сообществом. Приоритетной стратегической задачей является формирование благоприятной внешней среды для становления, развития и повышения конкурентоспособности предпринимательства на территории Зеленоградского городского округа. Для этого необходимо выполнить ряд задач:

- изменение структуры отраслей экономики посредством стимулирования стратегически приоритетных секторов;
- создание локальных промышленных зон и технопарков;

- развитие малого и среднего предпринимательства;
- повышение инвестиционной привлекательности округа;
- обеспечение квалифицированными кадрами экономики округа;
- создание современной и развитой производственной инфраструктуры, отвечающей запросам растущей экономики округа.

Стратегической перспективой и очевидной точкой экономического роста является производство высокомаржинальных продуктов, выручка от реализации, которых способна существенно превзойти совокупные издержки. Множество сфер деятельности для развития самозанятости предполагает формирование и регулярную актуализацию руководства для предпринимателей по вопросам открытия и ведения бизнеса на территории округа.

Реализация приоритетных направлений по развитию предпринимательства способствует достижению к 2026 году следующих положительных результатов:

- создание большого количества новых рабочих мест (рекреационно – туристическая сфера обеспечивает большую занятость);
- увеличение реальных доходов населения (высокооплачиваемые отрасли);
- рост производительности труда;
- рост общей налогооблагаемой базы (высокая рентабельность, сильная материально-техническая база), а, следовательно, и увеличение доходной части бюджета;
- создание новых инвестиционных площадок;
- предоставление льгот группам инвесторов, реализующих проекты в приоритетных отраслях экономики;
- рост числа субъектов малого и среднего предпринимательства;
- снижение административных барьеров;
- повышение пропускной способности транспортной инфраструктуры;
- развитие энергетической инфраструктуры;
- расширение газотранспортной системы;
- развитие телекоммуникационной инфраструктуры.

Особенностью стратегического развития является понимание особой роли человека в социально-экономическом развитии округа, признание значимости развития и приумножения человеческого капитала. Зеленоградский городской округ в стратегическом будущем – уникальное место, отличающееся богатым природно-ресурсным потенциалом, место для жизни предприимчивых, патриотичных людей, занимающих активную жизненную позицию и реализующих творческий и трудовой потенциал на благо городского округа.

Под человеческим капиталом понимается совокупность качеств, формирующих человека как развитую, наполненную и гармоничную личность, обладающую комплексом знаний, умений и навыков, реализация которых способна приносить социальную и экономическую пользу. Человеческий капитал – один из долгосрочных факторов развития и основа будущей экономики.

В борьбе за качественный человеческий капитал одна из ведущих функций отводится обеспечению комфортных условий проживания и созданию условий, в которых человек может реализоваться. В целом человеческий капитал воспроизводится в социальной сфере и его качество зависит от качества функционирования социальной сферы. Формирование и накопление человеческого капитала, в данном контексте, представляет собой целенаправленную деятельность.

В стратегии также уделено внимание вопросам повышения качества жизни и безопасности в Зеленоградском городском округе.

Комфортность и качество жизни неразрывно связаны с обеспечением безопасности жизнедеятельности, функционированием сфер жилищно-коммунального комплекса и развитием инфраструктуры в поселениях округа. Вопросы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций, профилактики правонарушений, безопасности дорожного движения, обеспечения экологического благополучия территории и улучшения инфраструктуры поселений являются результирующими в повышении качества жизни и становлении устойчивого социально-экономического развития на территории городского округа.

Создание условий для устойчивого и комфортного развития территорий поселений, обеспечение высокого качества предоставляемых жилищно-коммунальных услуг, предоставление возможности улучшения жилищных условий, внедрение энергосберегающих технологий в жилищном фонде и на объектах социальной сферы, благоприятная экологическая обстановка – это важнейшие показатели благосостояния населения, социальной и экономической стабильности округа.

Реализация приоритетных направлений по повышению безопасности жизнедеятельности населения должна способствовать достижению к 2026 году следующих положительных результатов:

- уменьшение смертности по причине вредной зависимости;
- уменьшение преступлений, совершенных на почве асоциальных явлений, в том числе несовершеннолетними.

Функционирование жилищно-коммунального комплекса определяет качество жизни в его традиционном понимании. От того, насколько слаженно и оперативно службы

отрасли осуществляют свою ежедневную деятельность, реагируют на штатные и внештатные ситуации зависит обеспечение бытового комфорта жителей.

Реализация приоритетных направлений совершенствования жилищно-коммунального комплекса и развития инфраструктуры в поселениях округа должны быть достигнуты следующие результаты:

- строительство полигонов твердых бытовых отходов на территории округа;
- строительство новых линий электроснабжения;
- реконструкция действующих и строительство новых объектов водорассольного комплекса, водозабора и сброса рассола в Балтийское море;
- доля жителей, положительно оценивающих уровень благоустройства населенных пунктов, составит не менее 80 % (от числа опрошенных);
- наличие заключенных концессионных соглашений в отношении объектов тепло- и водоснабжения в поселениях округа.

Миссия (основная цель) МО «Зеленоградский городской округ» – обеспечение динамичного устойчивого развития городского округа и доведение на этой основе благосостояния и жизненных стандартов населения до высокого качественного уровня.

Динамичное устойчивое развитие предполагает развитие и максимальное использование имеющегося потенциала для достижения высокой конкурентоспособности экономики МО «Зеленоградский городской округ» в Калининградской области, России и в Балтийском регионе. Перспективные направления экономического развития:

- создание на территории муниципального образования рекреационно-туристического комплекса европейского уровня;
- развитие эффективного сельского хозяйства (обеспечивающего потребности городов морского побережья и Калининграда в экологически чистой продукции);
- размещение на территории округа ряда высокотехнологичных инновационных предприятий, входящих в состав Калининградского индустриального узла.

Высокий уровень благосостояния и жизненных стандартов означает:

- рост уровня доходов населения;
- снижение уровня социальной дифференциации, расширение слоя среднего класса и уменьшение бедности;
- снижение уровня заболеваемости и смертности, повышение средней продолжительности жизни (не менее чем на 10 лет);
- повышение обеспеченности жильем (до 35 кв. м на человека), улучшение его качества;
- рост уровня и качества общего и профессионального образования;

- повышение культурного уровня населения.

Согласно прогнозным документам, основные показатели социально-экономического развития муниципального образования «Зеленоградский городской округ» до 2026 года указаны в Таблице 11.

Таблица 11 – Изменение индикаторов социально-экономического развития

Наименование показателя	2017	2020	2022	2024	2026
Численность постоянного населения, тыс. ч.	35,7	36,8	37,8	38,8	39,9
Продолжительность жизни	62,7	66	68	70	72
Рождаемость на 1000 населения	9,0	18,2	19,2	20,2	21
Общая смертность на 1000 населения	10,9	10	9	9	8
Удельный вес латентной безработицы к экономически активному населению, %	5	4	4	3	3

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

Развитие транспортной системы является важнейшим условием экономического развития Зеленоградского городского округа. С созданием эффективной транспортной сети появляется возможность углубления и расширения товарного обмена, преобразования условий жизнедеятельности и хозяйствования. Устойчивое развитие транспортной системы обеспечивает свободное перемещение товаров и услуг и улучшает условия и уровень жизни населения. Развитие дорожной сети позволит обеспечить приток трудовых ресурсов, развитие производства, а это в свою очередь приведет к экономическому росту поселения.

Улично-дорожная сеть спроектирована в увязке с существующими улицами и дорогами. Рельефом, инженерными сетями, связывает жилые территории с общественными центрами, производственными территориями и обеспечивает выход на внешние магистрали.

Дорожная сеть Зеленоградского городского округа состоит из дорог федерального, регионального и местного значения.

Автомобильные дороги федерального значения составляют 23 км, представлены участком автомобильной дороги А-217 «Приморское кольцо», которая связала областной центр международный аэропорт «Храброво» и г. Зеленоградск, время проезда на личном транспорте от г. Калининграда до г. Зеленоградска сократилось с 35 до 15 минут.

Строительство автодороги «Приморское кольцо» дало существенный толчок в развитии округа, как города курорта, в том числе за счет существенного увеличения туристического потока.

Дороги регионального и межмуниципального значения составляют 302,8 км (таб. 13), автомобильные дороги местного значения – 210,6 км (таб. 12), а также 84,8 км железных дорог, плотность дорожной сети – 0,31 км/кв. км.

В транспортной системе Зеленоградского городского округа сеть автомобильных дорог является одним из важнейших элементов, успешное функционирование и устойчивое развитие которой оказывает огромное влияние на стабилизацию и подъем экономики округа, обеспечение транспортных и пассажирских перевозок, повышение уровня и условий жизни населения, эффективное использование трудовых, производственных и инвестиционных ресурсов.

Автомобильные дороги местного значения Зеленоградского городского округа

представлены дорогами, обеспечивающими связь между населенными пунктами муниципального образования и не являющимися автодорогами федерального значения, и автодорогами регионального значения Калининградской области, более 70 % дорог местного значения имеют асфальтовое покрытие (таб. 12).

Таблица 12 – Автомобильные дороги местного значения по типам покрытия на территории МО «Зеленоградский городской округ»

№ п/п	Наименование автомобильной дороги		Протяженность, м
Переславский территориальный отдел			
1	Автомобильная дорога	п. Кострово, ул. Школьная	577
2	Автомобильная дорога	п. Кострово, ул. Звероводческая	460
3	Автомобильная дорога	п. Кострово, ул. Советская	217
4	Автомобильная дорога	п. Кострово, ул. Прохладная	647
5	Автомобильная дорога	п. Кострово, ул. Зеленая	498
6	Автоподъезд к п. Серегино	п. Серегино	80
7	Автоподъезд к п. Подорожное	п. Подорожное	50
8	Автоподъезд к п. Дорожный	п. Дорожный	100
9	Автомобильная дорога	п. Кузнецкое, ул. Садовая	397
10	Автомобильная дорога	п. Кузнецкое, ул. Новая	2154
11	Автомобильная дорога	п. Кузнецкое, ул. Полевая	230
12	Автомобильная дорога	п. Кузнецкое, ул. Озерная	270
13	Автомобильная дорога	п. Кузнецкое, х. Морозовка	140
14	Автомобильная дорога	п. Дружное	1154
15	Автомобильная дорога	п. Логвино, ул. Школьная	285
16	Автомобильная дорога	п. Логвино, ул. Центральная	718
17	Автомобильная дорога	п. Логвино, ул. Кольцевая	689
18	Автомобильная дорога	п. Логвино, ул. Хуторская	438
19	Автомобильная дорога	п. Логвино, ул. Молодежная	306
20	Автомобильная дорога	пос. Медведево	307
21	Автомобильная дорога	п. Куликово, ул. Озерная	1054
22	Автомобильная дорога	пос. Куликово, ул. Еловая	160
23	Автомобильная дорога	пос. Алексеевка	500
24	Автомобильная дорога	пос. Холмогоровка, ул. Гвардейская	430
25	Автомобильная дорога	пос. Холмогоровка, ул. Лесная	670
26	Автомобильная дорога	пос. Холмогоровка, пер. Садовый	517
27	Автомобильная дорога	пос. Холмогоровка, ул. Лесопарковая	520

№ п/п	Наименование автомобильной дороги		Протяженность, м
28	Автомобильная дорога	пос. Холмогоровка, ул. Животноводческая	470
29	Автомобильная дорога	пос. Холмогоровка, ул. Новостроевская	380
30	Автомобильная дорога	пос. Холмогоровка, ул. Молодежная	577
31	Автомобильная дорога	пос. Холмогоровка, ул. Солнечная	670
32	Автомобильная дорога	пос. Холмогоровка, ул. Рассветная	790
33	Автомобильная дорога	пос. Холмогоровка, ул. Дружбы	730
34	Автомобильная дорога	пос. Холмогоровка, ул. Благодатная	220
35	Автомобильная дорога	пос. Холмогоровка, ул. Воздушная	360
36	Автомобильная дорога	пос. Холмогоровка, ул. Парковая	250
37	Автомобильная дорога	пос. Холмогоровка, ул. Лисья Гора	150
38	Автомобильная дорога	пос. Холмогоровка, пер. Южный	290
39	Автомобильная дорога	пос. Холмогоровка, пер. Северный	320
40	Автомобильная дорога	пос. Переславское, ул. Гвардейская	1024
41	Автомобильная дорога	пос. Кумачево, ул. Октябрьская	1020
42	Автомобильная дорога	пос. Кумачево, ул. Садовая	250
43	Автомобильная дорога	пос. Кумачево, ул. Первомайская	288
44	Автомобильная дорога	пос. Кумачево, ул. Озерная	783
45	Автомобильная дорога	пос. Кумачево, ул. Молодежная	484
46	Автомобильная дорога	пос. Переславское, 20 км, ул. Зеленая	936
47	Автомобильная дорога	пос. Переславское, 20 км, ул. Вишневая	820
48	Автомобильная дорога	пос. Переславское, 20 км, ул. Садовая	790
49	Автомобильная дорога	пос. Переславское, 20 км, ул. Луговая	130
50	Автомобильная дорога	пос. Переславское, 20 км, ул. Белорусская	280
51	Автомобильная дорога	пос. Переславское, 20 км, ул. Железнодорожная	300
52	Автомобильная дорога	пос. Переславское, 20 км, пер. Солнечный	100
53	Автомобильная дорога	пос. Переславское, 20 км, пер. Светлый	130
54	Автомобильная дорога	пос. Переславское, 20 км, пер. Дружный	700
55	Автомобильная дорога	пос. Переславское, 20 км, пер. Цветочный	240
56	Автомобильная дорога	пос. Колосовка, ул. Гагарина	1239
57	Автомобильная дорога	пос. Колосовка, ул. Зеленая	1078

№ п/п	Наименование автомобильной дороги		Протяженность, м
58	Автомобильная дорога	пос. Колосовка, ул. Парусная	190
59	Автомобильная дорога	пос. Колосовка, ул. Титова	218
60	Автомобильная дорога	пос. Колосовка, пер. Школьный	180
61	Автомобильная дорога	пос. Колосовка, пер. Садовый	186
62	Автомобильная дорога	пос. Колосовка, ул. Звездная	340
63	Автомобильная дорога	пос. Павлинино, ул. Железнодорожная	125
64	Автомобильная дорога	пос. Павлинино, ул. Цветочная	360
65	Автомобильная дорога	пос. Павлинино, ул. Солнечная	200
66	Автомобильная дорога	пос. Откосово, ул. Советская	200
67	Автомобильная дорога	пос. Откосово, ул. Зеленая	393
68	Автомобильная дорога	пос. Откосово, ул. Прохладная	660
Итого по Переславскому ТО			32419
Ковровский ТО			
69	Автомобильная дорога	п. Муромское, ул. Полевая	400
70	Автомобильная дорога	п. Муромское, ул. Сиреневая	400
71	Автомобильная дорога	п. Муромское, ул. Тихая	400
72	Автомобильная дорога	п. Муромское, ул. Зеленая	600
73	Автомобильная дорога	п. Муромское, ул. Каштановая	400
74	Автомобильная дорога	п. Муромское, пер. Цветочный	300
75	Автомобильная дорога	п. Муромское, ул. Строителей	450
76	Автомобильная дорога	п. Муромское, ул. Новая	600
77	Автомобильная дорога	п. Муромское, ул. Мастерская	400
78	Автомобильная дорога	п. Муромское, ул. Пионерская	900
79	Автомобильная дорога	п. Муромское, ул. Железнодорожная	700
80	Автомобильная дорога	п. Муромское, ул. Садовая	750
81	Автомобильная дорога	п. Муромское, ул. Вокзальная	500
82	Автомобильная дорога	п. Муромское, ул. Кленовая	375
83	Автомобильная дорога	п. Муромское, ул. Солнечная	350
84	Автомобильная дорога	п. Муромское, ул. Школьная	650
85	Автомобильная дорога	п. Мельниково, ул. Садовая	100
86	Автомобильная дорога	п. Мельниково, ул. Полевая	275
87	Автомобильная дорога	п. Мельниково, ул. Енисейская-1	200
88	Автомобильная дорога	п. Мельниково, ул. Енисейская-2	200
89	Автомобильная дорога	п. Мельниково, ул. Мастерская	100
90	Автомобильная дорога	п. Мельниково, ул. Первомайская	200
91	Автомобильная дорога	п. Мельниково, ул. Новая	500
92	Автомобильная дорога	п. Мельниково, ул. Молодежная	200
93	Автомобильная дорога	п. Мельниково, ул. Букетная	100
94	Автомобильная дорога	п. Мельниково, ул. Каштановая	200
95	Автомобильная дорога	п. Мельниково, ул. Центральная	200

№ п/п	Наименование автомобильной дороги		Протяженность, м
96	Автомобильная дорога	п. Сиренево, ул. Новая	800
97	Автомобильная дорога	п. Каштановка, ул. Новая	200
98	Автомобильная дорога	п. Каштановка, ул. Строительная	300
99	Автомобильная дорога	п. Каштановка, ул. Зеленая	200
100	Автомобильная дорога	п. Каштановка, ул. Солнечная	300
101	Автомобильная дорога	п. Каштановка, ул. Полевая	150
102	Автомобильная дорога	п. Луговское, ул. Кольцевая	600
103	Автомобильная дорога	п. Луговское, ул. Полевая	250
104	Автомобильная дорога	п. Луговское, ул. Новая	450
105	Автомобильная дорога	п. Луговское, ул. Луговая	200
106	Автомобильная дорога	п. Александровка, ул. Пионерская	1100
107	Автомобильная дорога	п. Веткино, ул. Полевая	100
108	Автомобильная дорога	п. Геройское, ул. Садовая	100
109	Автомобильная дорога	п. Зеленый Гай, ул. Молодежная	2000
110	Автомобильная дорога	п. Заостровье, ул. Набережная	600
111	Автомобильная дорога	п. Заостровье, ул. Приморская	200
112	Автомобильная дорога	п. Заостровье, ул. Цветочная	300
113	Автомобильная дорога	п. Заостровье, ул. Садовая	300
114	Автомобильная дорога	п. Заостровье, ул. Зеленая	200
115	Автомобильная дорога	п. Заостровье, ул. Лесная	400
116	Автомобильная дорога	п. Заостровье, ул. Комсомольская	300
117	Автомобильная дорога	п. Заостровье, ул. Молодежная	410
118	Автомобильная дорога	п. Заостровье ул. Балтийская	350
119	Автомобильная дорога	п. Заостровье, ул. Прибрежная	150
120	Автомобильная дорога	п. Заостровье, пер. Пляжный	250
121	Автомобильная дорога	п. Калиново, ул. Калиновая	150
122	Автомобильная дорога	п. Куликово, ул. Пионерская	1200
123	Автомобильная дорога	п. Куликово, ул. Лесная	500
124	Автомобильная дорога	п. Куликово, ул. Зеленая	750
125	Автомобильная дорога	п. Куликово, ул. Хуторская	150
126	Автомобильная дорога	п. Куликово, ул. Морская	150
127	Автомобильная дорога	п. Молочное, ул. Лесная	200
128	Автомобильная дорога	п. Обухово, ул. Дачная	200
129	Автомобильная дорога	п. Ольшанка, ул. Липовая	300
130	Автомобильная дорога	п. Романово, ул. Школьная	600
131	Автомобильная дорога	п. Романово, ул. Офицерская	600
132	Автомобильная дорога	п. Романово, ул. 1-я Звездная	200
133	Автомобильная дорога	п. Романово, ул. 2-я Звездная	200
134	Автомобильная дорога	п. Романово, ул. Комсомольская	200
135	Автомобильная дорога	п. Романово, ул. Новая	250
136	Автомобильная дорога	п. Романово, ул. Цветочная	300
137	Автомобильная дорога	п. Романово, ул. Луговая	650

№ п/п	Наименование автомобильной дороги		Протяженность, м
138	Автомобильная дорога	п. Романово, ул. Озерная	900
139	Автомобильная дорога	п. Романово, ул. 1-я Хуторская	250
140	Автомобильная дорога	п. Романово, ул. 2-я Хуторская	200
141	Автомобильная дорога	п. Дунаевка, ул. Носова	150
142	Автомобильная дорога	п. Дунаевка, ул. Игошева	100
143	Автомобильная дорога	п. Дунаевка, ул. Каменная	300
144	Автомобильная дорога	п. Дунаевка, пер. Песочный	100
145	Автомобильная дорога	п. Сальское, ул. Садовая	1200
146	Автомобильная дорога	п. Светлово, ул. Светлая	300
147	Автомобильная дорога	п. Горбатовка, ул. Хуторская	150
148	Автомобильная дорога	п. Горбатовка, ул. Садовая	800
149	Автомобильная дорога	п. Горбатовка, ул. Уральская	440
150	Автомобильная дорога	п. Горбатовка, ул. Лесопарковая	420
151	Автомобильная дорога	п. Горбатовка, ул. Солнечная	190
152	Автомобильная дорога	п. Горбатовка, ул. Цветочная	150
153	Автомобильная дорога	п. Горбатовка, ул. Гаражная	210
154	Автомобильная дорога	п. Горбатовка, ул. Новая	320
155	Автомобильная дорога	п. Горбатовка, ул. Лесная	190
156	Автомобильная дорога	п. Горбатовка, ул. Яблочная	330
157	Автомобильная дорога	п. Горбатовка, ул. Березовая	350
158	Автомобильная дорога	п. Моховое, ул. Новосельская	500
159	Автомобильная дорога	п. Моховое, ул. Молодежная	300
160	Автомобильная дорога	п. Каменка, ул. Дачная	100
161	Автомобильная дорога	п. Каменка, ул. Заводская	500
162	Автомобильная дорога	п. Сокольники, ул. Донская	450
163	Автомобильная дорога	п. Коврово, ул. Заводская	1350
164	Автомобильная дорога	п. Коврово, ул. Балтийская	2000
165	Автомобильная дорога	п. Коврово, ул. Школьная	500
166	Автомобильная дорога	п. Коврово, ул. Кольцевая	500
167	Автомобильная дорога	п. Коврово, ул. Строительная	450
168	Автомобильная дорога	п. Коврово, ул. Луговая	200
169	Автомобильная дорога	п. Коврово, ул. Крейсерская	100
170	Автомобильная дорога	п. Коврово, ул. Монетная	500
171	Автомобильная дорога	п. Коврово, пер. Южный	350
172	Автомобильная дорога	п. Коврово, пер. Северный	350
173	Автомобильная дорога	п. Васильково, ул. Озерная	1000
174	Автомобильная дорога	п. Васильково, ул. Весенняя	300
175	Автомобильная дорога	п. Васильково, ул. Каштановая	600
176	Автомобильная дорога	п. Васильково, ул. Липовая Аллея	200
177	Автомобильная дорога	п. Родники, ул. Красная	50
178	Автомобильная дорога	п. Рощино, ул. Цветочная	250
179	Автомобильная дорога	п. Рощино, ул. Береговая	450

№ п/п	Наименование автомобильной дороги		Протяженность, м
180	Автомобильная дорога	п. Рощино, ул. Тенистая Аллея	300
181	Автомобильная дорога	п. Шумное, ул. Песочная	450
182	Автомобильная дорога	п. Дубровка, ул. Зеленая	1400
183	Автомобильная дорога	п. Озерово	1000
184	Автомобильная дорога	п. Лужки	500
185	Автомобильная дорога	п. Безымянка	500
186	Автомобильная дорога	п. Вольное	100
187	Автомобильная дорога	п. Краснофлотское	1000
188	Автомобильная дорога	п. Искрово	200
189	Автомобильная дорога	п. Кудринка	3000
190	Автомобильная дорога	п. Корчагино	150
191	Автомобильная дорога	п. Федорово	150
192	Автомобильная дорога	п. Вершинино	450
193	Автомобильная дорога	п. Звягинцево	150
194	Автомобильная дорога	п. Киевское	1400
195	Автомобильная дорога	п. Дачное	100
196	Автомобильная дорога	п. Широкополье	100
197	Автомобильная дорога	п. Новосельское	800
198	Автомобильная дорога	п. Иркутское	200
199	Автомобильная дорога	п. Надеждино	400
200	Автомобильная дорога	п. Привольное	400
201	Автомобильная дорога	п. Холмы, ул. Вишневая	1100
202	Автомобильная дорога	п. Холмы, ул. Сиреневая	1400
203	Автомобильная дорога	п. Коврово, ул. Лесная	475
204	Автомобильная дорога	п. Горбатовка, ул. Янтарная	200
205	Автомобильная дорога	п. Куликово, ул. 3-й Лесной проезд	270
206	Автомобильная дорога	п. Куликово, ул. Сосновая	170
207	Автомобильная дорога	п. Аральское, ул. Светлогорское шоссе	680
Итого по Ковровскому ТО			62355
Красноторовское ТО			
208	Автомобильная дорога от а/д «Донское – Янтарный» - п. Прислово		3800
209	Автоподъезд к п. Сторожевое и п. Баркасово		1800
210	Автоподъезд к п. Майский	п. Майский	300
211	Автомобильная дорога	п. Красноторовка, ул. Школьная	1300
212	Автомобильная дорога	п. Красноторовка, ул. Новая	200
213	Автомобильная дорога	п. Красноторовка, пер. Школьный	100
214	Автоподъезд в п. Орехово	п. Орехово	200

№ п/п	Наименование автомобильной дороги		Протяженность, м
215	Автоподъезд п. Кленовое, Сараево	п. Кленовое	1000
216	Автоподъезд Путилово	п. Путилово	1800
217	Автоподъезд Путилово	п. Путилово	1200
218	Автоподъезд п. Морозовка	п. Морозовка	500
219	Автоподъезд п. Сычево	п. Сычево	1500
220	Автомобильная дорога	п. Поваровка, ул. Полевая	700
221	Автомобильная дорога	п. Поваровка, ул. Озерная	750
222	Автомобильная дорога	п. Поваровка, ул. Заречная	1100
223	Автомобильная дорога	п. Поваровка, пер. Каштановый	500
224	Автоподъезд к п. Осокино	п. Осокино	400
225	Автоподъезд к п. Вершково	п. Вершково	1000
226	Подъезд к кладбищу п. Русское		800
227	Подъезд к п. Круглово	п. Круглово	100
228	Автомобильная дорога от п. Дворики до п. Дружба		600
229	Подъезд к п. Лесенково	п. Лесенково	350
230	Подъезд к п. Гусевка	п. Гусевка	700
231	Автомобильная дорога «Сальское – Красноторовка» до п. Богатое		500
232	Автомобильная дорога	п. Грачевка, ул. Кузнецкая	500
233	Автомобильная дорога	п. Грачевка, ул. Новая	500
234	Автомобильная дорога	п. Грачевка, ул. Молодежная	700
235	Автомобильная дорога	п. Грачевка, ул. Садовая	350
236	Автомобильная дорога	п. Грачевка, ул. Зеленая	150
237	Автомобильная дорога	п. Грачевка, ул. Школьная	600
238	Автомобильная дорога	п. Дворики, ул. Строительная	300
239	Автомобильная дорога	п. Дворики, ул. Молодежная	400
240	Подъезд к кладбищу п. Клюквенное	п. Клюквенное	300
241	Автомобильная дорога от п. Ольховое до п. Красновка		2200
242	Автомобильная дорога «Клюквенное-Ракитное» - п. Грачевка		2200
243	Автомобильная дорога от п. Дворики до трассы		1500
244	Автомобильная дорога «Шатрово-Дунаевка-Кумачево»-«Гусевка-Дворики»		1500
245	Автомобильная дорога	п. Русское, ул. Новая	600
246	Автомобильная дорога	п. Русское, ул. Победы	300
Итого по Красноторовскому ТО			33300

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Протяженность, м
ТО Куршская Коса		
247	Автомобильная дорога общего пользования местного значения «Зеленоградск-Клайпеда» - п. Морское	1003
248	Автомобильная дорога п. Лесной, ул. Взморья	930
249	Автомобильная дорога п. Лесной, ул. Невского	650
250	Автомобильная дорога п. Лесной, ул. Лесная	610
251	Автомобильная дорога п. Лесной, ул. Ветеранов	290
252	Автомобильная дорога п. Лесной, ул. Зеленая	220
253	Автомобильная дорога п. Лесной, ул. Набережная	370
254	Автомобильная дорога п. Лесной, ул. Парковая	250
255	Автомобильная дорога п. Лесной, ул. Сосновая	90
256	Автомобильная дорога п. Лесной, переулок Гостинный	150
257	Автомобильная дорога п. Рыбачий, ул. Победы	900
258	Автомобильная дорога п. Рыбачий, ул. Гагарина	380
259	Автомобильная дорога п. Рыбачий, ул. Зеленая	250
260	Автомобильная дорога п. Рыбачий, ул. Школьная	330
261	Автомобильная дорога п. Рыбачий, ул. Первомайская	600
262	Автомобильная дорога п. Рыбачий, ул. Набережная	590
263	Автомобильная дорога п. Рыбачий, ул. Пограничная	680
264	Автомобильная дорога п. Рыбачий, ул. Заречная	450
265	Автомобильная дорога п. Рыбачий, ул. Степная	450
266	Автомобильная дорога п. Морское, ул. Строителей	180
267	Автомобильная дорога п. Морское, ул. Первомайская	1200
268	Автомобильная дорога п. Морское, ул. Набережная	350
269	Автомобильная дорога п. Морское, ул. Морская	200
270	Автомобильная дорога п. Морское, ул. Дачная	200
Итого по ТО Куршская Коса		11323
Итого по всем ТО		139397
271	«Калининград-Балтийск» - пос. Прохладное	1700
272	«Петрово-Кузнецкое» - пос. Кузнецкое (хут. Морозовка)	1100
273	«Зеленоградск-Светлогорск-Приморск» - пос. Горбатовка	2000
274	«Калининград-Зеленоградск» - пос. Вольное	1000
275	«Вишневое-Сосновка-Вербное-Гусево»- пос. Надеждино	3000
276	«Луговское-Киевское-Некрасово» - пос. Иркутское	1000
277	«Романово-Пионерский-Сальское-Александровка» - пос. Обухово	2000

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Протяженность, м
278	«Низовка-Каштановка» - пос. Кудринка	2000
279	п. Котельниково - п. Космодемьянского	2050
280	п. Дунаевка - п. Калиново	600
281	п. Дубровка - п. Веткино	1900
282	п. Сальское - п. Светлово	2000
283	п. Романово - п. Геройское	1700
284	п. Кузнецкое - п. Звягинцево	3700
285	п. Мельниково - п. Федорово	2200
286	«Калининград-Зеленоградск» - пос. Вершинино	1350
287	«Романово – Калининград» - пос. Молочное	2700
Итого		32000
Общая протяженность дорог:		171397
г. Зеленоградск, улицы		
288	Ленина	1110
289	Курортный проспект	665
290	Гагарина	1527
291	Тургенева	1776
292	Московская	1493
293	Толстого	155
294	Володарского	507
295	Балтийская	350
296	Октябрьская, пер. Октябрьский, 2-й Октябрьский пер.	751
297	3-й Московский пер.	150
298	Осипенко	187
299	Лермонтова	365
300	Подлесная	260
301	Пограничная	287
302	Железнодорожная	701
303	Горького	175
304	1-й Пугачевский пер.	106
305	Ткаченко	430
306	2й Московский пер	125
307	Пушкина	161
308	Потемкина	291
309	Саратовская, 1-й Саратовский пер., 2-й Саратовский пер.	420
310	Крымская	250
311	Пугачева-Полищука	530
312	Чкалова, 1-й Октябрьский пер.	320
313	Первомайский пер.	161
314	Герцена	530
315	Крымский пер.	117

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Протяженность, м
316	1-й Садовый пер.	295
317	Первомайская	485
318	Пионерская	240
319	Победы	481
320	Бровцева	440
321	Сибирякова	515
322	Садовая	467
323	2-й Приморский пер.	155
324	Крылова	510
325	1-й Железнодорожный пер.	360
326	Вокзальная (Проезд к вокзалу)	94
327	Приморская	250
328	Зеленая	760
329	Лесопарковая	370
330	Солнечная	365
331	Окружная	1493
332	М. Расковой	385
333	Автомобильная	95
Итого по г. Зеленоградску		21660
п. Клинцовка		
334	Зеленая	1200
335	Садовый переулок	90
336	Северный переулок	90
337	Центральная	450
338	Пограничная	390
339	Лесопарковая	330
340	Цветочный переулок	120
Итого по п. Клинцовка		2670
п. Сосновка		
341	Заречная	286
342	Луговая	1100
343	Новая	230
344	Озерная	245
345	Парковая	170
346	Фабричная	170
347	Цветочная	450
348	Школьная	250
349	Перспективная	75
350	Живописная	75
351	Березовая	35
352	Магистральная	80
353	Дачная	100

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Протяженность, м
354	Светлая	65
Итого по п. Сосновка		3331
п. Малиновка		
355	Полевая	700
356	Прибрежная	547
357	1-й Прибрежный переулок	60
358	2-й Прибрежный переулок	60
359	3-й Прибрежный переулок	60
360	Приморская	270
361	Морская	1750
362	Красная	90
363	Речная	150
364	Сиреневая	254
365	Цветочная	302
366	Калиновая	300
367	переулок Калиновый	80
368	Песочная	150
369	Парусная	120
370	Приморский переулок	100
371	Казачья	200
372	Пруская	200
373	Рябиновая	35
374	Дюнная	60
375	Кленовая	300
376	Вишневая	160
377	Тихая	120
378	Летняя	100
379	Прохладная	100
380	Степная	120
Итого по п. Малиновка		6388
п. Вишневое		
381	Заречная	458
382	1-й Заречный переулок	50
383	2-й Заречный переулок	50
384	Звездная	175
385	Зеленоградская	300
386	Лиственная	120
387	Радужная	150
388	Каштановая	140
389	Курортная	315
390	Лесная	300
391	Пригородная	510

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Протяженность, м
392	Окружная	2490
393	Вольная	116
Итого по п. Вишневое		5174
Итого по г. Зеленоградску		39223
Итого по Зеленоградскому городскому округу		210620

Перечень и характеристика автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения Зеленоградского городского округа представлен в Таблице 13.

Таблица 13 – Перечень и характеристика автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения

№ п/п	Категория	Наименование автомобильных дорог	Протяженность, км
1	IV	27 ОП РЗ 27А-076 «Зеленоградск – Морское»	48,5
2	16/III	27 ОП РЗ 27А-001 «Калининград – Зеленоградск»	2,0 / 16,5
3	IV	27 ОП РЗ 27К-044 «Березовка – Храброво – Жемчужное»	2,6
4	IV	27 ОП РЗ 27К-211 «Вишневое – Сосновка – Вербное – Гусево»	10,8
5	V	27 ОП РЗ 27К-282 «Каштановка – Краснофлотское»	1,6
6	V	27 ОП РЗ 27К-303 «Луговское – Киевское – Некрасово»	6,9
7	V	27 ОП РЗ 27К-382 «Сосновка – Куршская Коса»	1,7
8	III	27 ОП РЗ 27А-013 «Зеленоградск – Приморск через Светлогорск»	53,8
9	III	27 ОП РЗ 27А-032 «Романово – Калининград»	19,8
10	IV	27 ОП РЗ 27К-063 «Донское – Синявино – Янтарный»	9,8
11	IV	27 ОП РЗ 27К-100 «Клюквенное – Лесное»	6,0

№ п/п	Категория	Наименование автомобильных дорог	Протяженность, км
12	IV	27 ОП РЗ 27К-101 «Клюквенное – Русское»	9,3
13	IV	27 ОП РЗ 27К-129 «Низовка – Каштановка»	6,3
14	IV	27 ОП РЗ 27К-159 «Романово – Пионерский – Сальское – Янтарный»	27,5
15	IV	27 ОП РЗ 27К-179 «Холмогоровка – Коврово»	15,0
16	V	27 ОП РЗ 27К-228 «Горьковское – Красновка»	9,0
17	V	27 ОП РЗ 27К-229 «Горьковское – Красновка» – Дунаевка»	0,6
18	V	27 ОП РЗ 27К-230 «Грачевка – Дунаевка»	2,5
19	V	27 ОП РЗ 27К-244 «Зеленоградск – Приморск через Светлогорск» - Куликово – Заостровье»	8,1
20	V	27 ОП РЗ 27К-278 «Каменка – Прибой»	1,7
21	V	27 ОП РЗ 27К-283 «Коврово – Рошино»	1,9
22	V	27 ОП РЗ 27К-317 «Муромское – Озерово»	2,4
23	V	27 ОП РЗ 27К-322 «Низовка – Родники – Шумное»	6,0
24	V	27 ОП РЗ 27К-333 «Ольховое – Водное – Богатово	5,0
25	V	27 ОП РЗ 27К-335 «Откосово – Алексеевка»	3,1
26	V	27 ОП РЗ 27К-336 «Откосово – Павлинино»	2,5
27	V	27 ОП РЗ 27К-341 «Петрово – Кузнецкое»	4,0

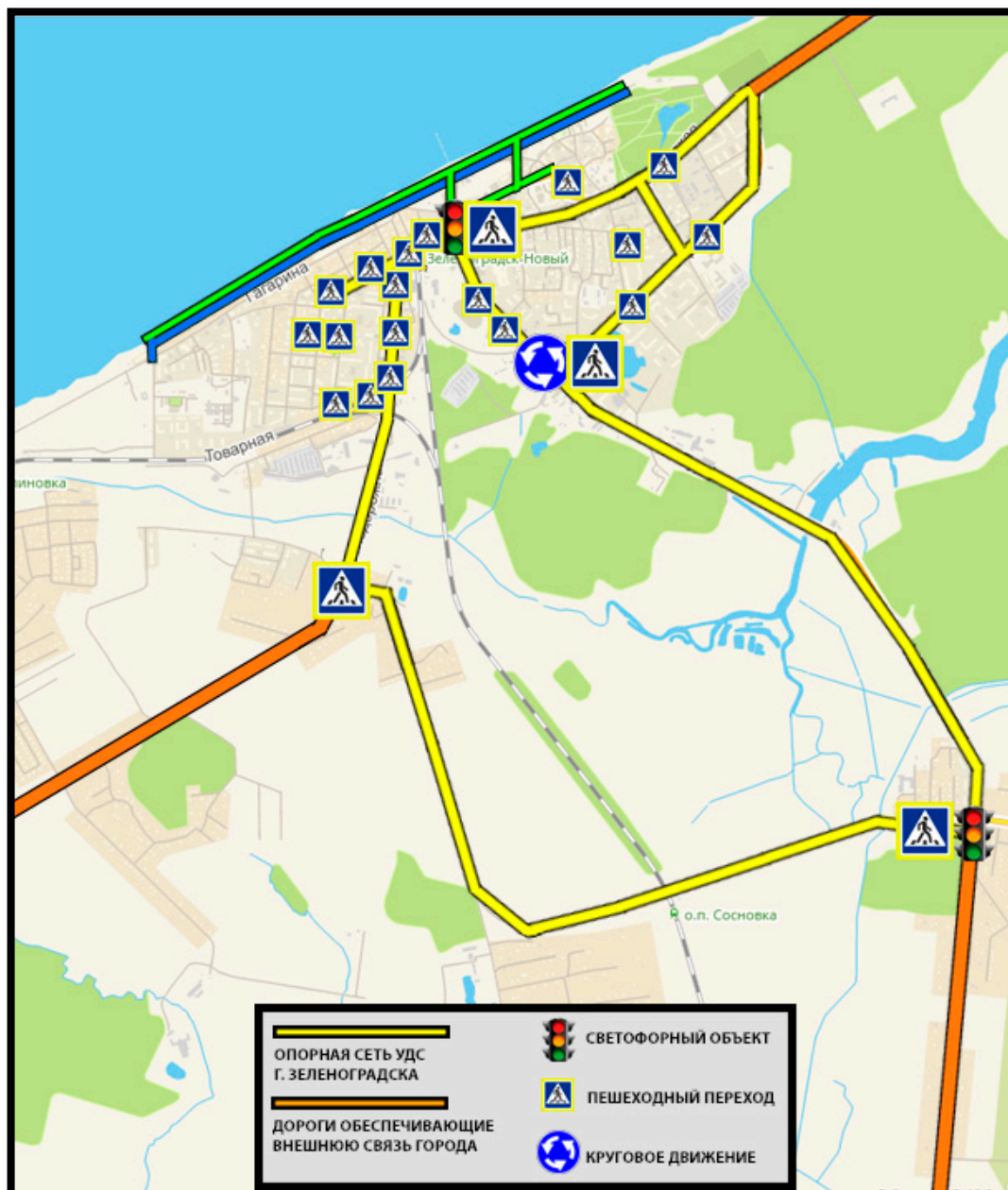
№ п/п	Категория	Наименование автомобильных дорог	Протяженность, км
28	V	27 ОП РЗ 27К-343 «Переславское – Хрустальное»	3,0
29	V	27 ОП РЗ 27К-355 «Приморье – Донское»	4,9
30	V	27 ОП РЗ 27К-364 «Романово – Калининград» - Зеленый Гай	1,4
31	V	27 ОП РЗ 27К-365 «Романово – Пионерский – Сальское – Янтарный» - общество «Пионерский»	1,5
32	V	27 ОП РЗ 27К-367 «Русское – Янтарный»	4,6
33	V	27 ОП РЗ 27К-400 «Холмы – Моховое»	2,5
Всего:			302,8

Светофорные объекты установлены на ул. Тургенева (г. Зеленоградск) и в пос. Сосновка на пересечение автодорог 27 ОП РЗ 27А-001 «Калининград – Зеленоградск» и 27 ОП РЗ 27К-211 «Вишневое – Сосновка – Вербное – Гусево».

На пересечении ул. Тургенева и ул. Окружная в г. Зеленоградске организовано круговое движение.

Опорная сеть города Зеленоградска состоит из магистральных улиц общегородского значения (рис. 6).

Рисунок 6 – Опорная сеть города Зеленоградска



Одним из главных показателей экономичности транспортной системы является коэффициент непрямолинейности, который соответствует отношению расстояния между двумя точками пространства по улично-дорожной сети к расстоянию между ними по воздушной линии.

Для расчета коэффициента непрямолинейности в Зеленоградском городском округе в качестве центральных точек были выбраны точки притяжения транспортных потоков, а именно административный центр округа – г. Зеленоградск, обеспечивающие внешние транспортные связи по направлению к г. Калининграду, г. Светлогорску, г. Балтийску, аэропорту «Храброво» (таб. 14).

Таблица 14 – Коэффициенты непрямолинейности

№	Характерная точка	Коэффициент непрямолинейности в направлении			
		город Калининград	город Светлогорск	город Балтийск	аэропорт «Храброво»
1	город Зеленоградск	1,23	1,29	1,33	1,24

Состояние дорожной сети в округе не везде соответствует нормативным транспортно-эксплуатационным характеристикам. Необходимо обеспечить доступность каждого населенного пункта по дорогам с твердым покрытием и при комфортных условиях. Проблема некачественных дорог и бездорожья особенно обострилась в последнее время в связи с недостаточным для сохранения существующей сети дорог, а тем более для ее развития, финансированием.

Серьезным недостатком дорожной сети является недостаточная прочность дорожного покрытия на большинстве существующих дорог.

Из-за низкого качества дорог основная часть средств расходуется на ремонт и поддержание дорог в проезжем состоянии. Вследствие недостаточного финансирования дорожных работ на протяжении ряда лет, количество дорог, требующих ремонта, увеличивается из года в год.

Некачественные дороги – наличие трещин, ямочности, колейности и других деформаций на покрытии, неудовлетворительное состояние обочин, отсутствие линий разметки, барьерных ограждений – существенно влияют на число дорожно-транспортных происшествий.

Увеличение количества автотранспортных средств у населения и увеличение интенсивности их эксплуатации будет обострять проблему безопасности дорожного движения и при сохранении сложившихся тенденций увеличивать человеческие и экономические потери. Рост парка автотранспортных средств также ускоряет износ автомобильных дорог общего пользования. Все эти факторы будут препятствовать социально-экономическому развитию. В настоящее время из-за недостатка средств по ремонту автомобильных дорог местного значения не обеспечивают восстановления ежегодного износа, что увеличивает последующие расходы на восстановление их сети. Развитие автомобильных дорог общего пользования является ключевой задачей снятия инфраструктурных ограничений экономического роста.

Все населенные пункты МО «Зеленоградский городской округ» имеют устойчивую автотранспортную связь с административным центром.

В настоящее время грузоперевозки в Зеленоградском городском округе очень востребованы. От их своевременности и безопасности зависит работа не только предприятий, но и частных предпринимателей.

Автомобильный транспорт используется как для внутренних перевозок, так и для доставки грузов между населенными пунктами округа.

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

7.1 Организация движения транспортных средств

Зеленоградский городской округ характеризуется низкой плотностью расселения, и соответственно, невысокими интенсивностями дорожного движения на большей части улично-дорожной сети. Транспортную инфраструктуру округа образуют линии, сооружения и устройства транспорта. Основными структурными элементами транспортной инфраструктуры являются: сеть улиц и дорог и сопряженная с ней сеть пассажирского транспорта.

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

7.2 Организация пешеходного движения

Пешее передвижение является основным и наиболее распространенным видом передвижения во всех общественных группах в мире. Фактически любой маршрут начинается и заканчивается пешей ходьбой. На некоторых маршрутах ходьба является единственным способом передвижения, независимо от того, идет ли речь о дальних походах или о короткой прогулке в магазин. На других маршрутах человек может проходить пешком один или несколько отрезков пути – например, добираясь пешком до автобусной остановки и от нее и проезжая на автобусе какое-то расстояние между этими двумя пешеходными участками.

Пешеходный переход – место, где пересекаются пешеходные и транспортные потоки на одном уровне. Следовательно, он представляет повышенную опасность для всех участников дорожного движения.

На территории административного центра округа – города Зеленоградска – имеется развитая сеть оборудованных пешеходные дорожек и тротуаров, общая протяженность которых составляет 28,3 км, их перечень представлен в Таблице 15.

Таблица 15 – Перечень тротуаров и пешеходных дорожек в городе Зеленоградске

№ п/п	Наименование участка	Расположение тротуара	Протяженность, м
1	ул. Заречная	с одной стороны	500
2	ул. Звездная	с одной стороны	160
3	ул. Лазаревская	с одной стороны	440
4	ул. Железнодорожная	с одной стороны	885
5	ул. Железнодорожная	с двух сторон	555
6	1-й Железнодорожный пер.	с одной стороны	1100
7	ул. Приморская	с двух сторон	415
8	ул. Пионерская	с одной стороны	320
9	ул. Сибиряков	с двух сторон	450
10	ул. Бровцева	с одной стороны	450
11	ул. Победы	с одной стороны	455
12	ул. Ленина	с одной стороны	1100
13	ул. Льва Толстого	с двух сторон	210
14	ул. Пушкина	с двух сторон	240
15	ул. Горького	пешеходная улица	230
16	аллея Дружбы	пешеходная улица	500
17	ул. Крымская	с двух сторон	120
18	ул. Тургенева	с двух сторон	2000
19	ул. Калининградская	с двух сторон	1630
20	ул. Окружная	с одной стороны	770
21	Курортный проспект	пешеходная улица	390
22	Курортный проспект	с двух сторон	130
23	Курортный пер.	с одной стороны	140
24	ул. Московская	с одной стороны	560
25	ул. Московская	с двух сторон	320
26	ул. Ткаченко	с одной стороны	240
27	ул. Ткаченко	с двух сторон	200
28	ул. Балтийская	с одной стороны	180
29	2-й Московский пер.	пешеходная улица	140
30	3-й Московский пер.	пешеходная улица	170

№ п/п	Наименование участка	Расположение тротуара	Протяженность, м
31	ул. Саратовская	с одной стороны	200
32	ул. Саратовская	с двух сторон	140
33	ул. Пугачева	с одной стороны	130
34	ул. Пограничная	с одной стороны	240
35	ул. Пограничная	с двух сторон	140
36	2-й Саратовский пер.	с одной стороны	200
37	2-й Саратовский пер.	с двух сторон	90
38	ул. Потемкина	с одной стороны	360
39	ул. Потемкина	с двух сторон	190
40	ул. Марии Расковой	с одной стороны	340
41	ул. Марии Расковой	с двух сторон	160
42	ул. Октябрьская	с одной стороны	320
43	2-й Октябрьский пер.	с одной стороны	120
44	ул. Володарского	с одной стороны	240
45	ул. Володарского	с двух сторон	140
46	ул. Володарского	с одной стороны	240
47	ул. Володарского	с двух сторон	140
48	ул. Подлесная	с одной стороны	170
49	набережная, променад	пешеходная улица	2400
Всего:			20960

7.3 Размещение мест стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса

В ходе проведения работ собрана и систематизирована информация о существующем парковочном пространстве в наиболее важных районах. Информация о существующих парковочных мощностях была получена на основании натурных обследований и геоинформационных сервисов в сети интернет. На первом этапе данного проекта собрана и систематизирована информация о существующем парковочном пространстве в наиболее важных районах. Анализ полученной информации позволил оценить степень удовлетворения спроса на парковочное пространство и порождаемую им нагрузку на дорожную сеть. Анализ полученной информации позволит оценить степень

удовлетворения спроса на парковочное пространство и порождаемую им нагрузку на дорожную сеть.

Хранение автотранспорта на территории муниципального образования осуществляется в пределах участков объектов притяжения (в основной доле, туристами) – временное хранение, и на приусадебных (значительно реже, во дворах) участках жителей (в основной доле, местным населением) – постоянное хранение. В Зеленоградском городском округе большая часть города селитебной территории занята частной жилой застройкой малоэтажного типа. На придомовой территории расположено по 2-3 машино-места, расчет мест для хранения автомобилей в районах индивидуальной застройки не осуществляется, поскольку предполагается, что хранение ТС осуществляется на индивидуальных земельных участках, и обеспеченность составляет 100 %.

В Таблице 16 приведена информация о местах нахождения временных парковок транспортных средств и площадок отдыха водителей:

Таблица 16 – Места нахождения парковок транспортных средств и площадок отдыха водителей

№ п/п	Наименование	Количество машино-мест	Адрес
1	Бесплатная парковка (возле здания администрации)	25	г. Зеленоградск, ул. Крымская, 5а
2	Бесплатная парковка (возле Информационного-туристского центра)	65	г. Зеленоградск, ул. Тургенева, 10б
3	Бесплатная парковка (на въезде в город)	75	г. Зеленоградск, ул. Железнодорожная
4	Бесплатная парковка (в районе въезда в Национальный парк Куршская коса)	200	г. Зеленоградск, ул. Окружная
5	Бесплатная парковка (в районе кафе Гудвин)	100	п. Лесной, ул. Взморье
6	Бесплатная парковка (в районе автовокзала)	15	г. Зеленоградск, ул. Ленина
7	Бесплатная парковка (возле поликлиники)	25	г. Зеленоградск, ул. Лесопарковая
8	Бесплатная парковка	15	г. Зеленоградск,

№ п/п	Наименование	Количество машино-мест	Адрес
	(в районе магазина «Сосед»)		ул. Лесопарковая
9	Бесплатная парковка (возле ФОКа), летом платная	100	г. Зеленоградск, ул. Тургенева
10	Бесплатная парковка (возле дома №19)	15	г. Зеленоградск, ул. Победы
11	Платная парковка (в районе кладбища)	200	г. Зеленоградск, ул. Московская
12	Платная парковка (в районе входа в городской парк)	65	г. Зеленоградск, ул. Володарского
13	Парковка у МАУ ДО Детско-юношеская спортивная школа «Янтарь»	132	г. Зеленоградск, ул. Тургенева, 9а
14	Парковка у кафе-автомойка «Еда и бар»	20	г. Зеленоградск, ул. Тургенева, 12б
15	Парковка у магазина «Eurospar»	15	г. Зеленоградск, ул. Окружная, 15
16	Парковка у магазина «Виктория»	40	г. Зеленоградск, ул. Окружная, 5
17	Парковка у универсама «Семья»	16	г. Зеленоградск, ул. Лесопарковая, 5а
18	Парковка у «Зеленоградская центральная районная больница»	26	г. Зеленоградск, ул. Лесопарковая, 1
19	Парковка у ЖК «Прибалтийский силуэт» и ЖК «Прибалтийская ривьера»	400	г. Зеленоградск, 1-й Железнодорожный пер.
Всего:		1549	

В целом по результатам анализа парковочного пространства на территории Зеленоградского городского округа, можно сделать вывод о том, что в целом дефицит парковочных мест, оборудованных в соответствии с действующими нормативами, отмечается у объектов притяжения (здравоохранения, образования, культуры, спорта, магазинов и промышленных объектов) и вдоль улично-дорожной сети. В зоне жилой застройки требуется преобразование существующей хаотичной парковки в

организованную «зеленую» экопарковку и приведения существующего парковочного пространства к нормативному состоянию.

Задача эффективной организации парковочного пространства в настоящее время имеет высокую актуальность. Усредненные статистические данные показывают, что обеспеченность местами для парковки по месту проживания жителей в городах России не превышает 40 %. В местах тяготения статистика еще хуже: 25 % от необходимого количества.

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

При организации парковочного пространства следует учитывать следующие факторы:

- для сокращения заторов на дорогах и повышения качества городского пространства чрезвычайно важно сокращать уровень ежедневного автомобилепользования;
- в текущей ситуации недопустимо увеличивать предложение бесплатных парковочных мест, так как это приведет к ускорению роста автомобилизации и не приведет к сокращению автомобилепользования;
- для приведения спроса и предложения к точке равновесия необходимо планомерно сократить спрос;
- единственный и главный способ воздействия на спрос – это регулирование стоимости парковочных лотов;
- платная парковка не будет пользоваться спросом (в том числе многоуровневые паркинги), пока не отточены механизмы контроля за нарушением правил парковки;
- невозможно навести порядок с парковкой по всему городу сразу, поэтому целесообразно начать с пилотного проекта платной парковки в местах с наибольшим спросом (центр города).

В результате исследования парковочного пространства Зеленоградского городского округа и анализа исходных данных были выявлены следующие недостатки:

- недостаток парковок у мест проживания, мест приложения труда и отдыха;
- хаотичная парковка индивидуальных автомобилей в центре города Зеленоградска;
- слабый контроль существующего парковочного пространства;
- большое количество индивидуальных транспортных средств, находящихся в

неисправном состоянии и занимающих парковочное машино-место длительные периоды.

На автодорогах Зеленоградского городского округа функционируют АЗС в количестве 7 шт., из них 2 шт. являются МТЗС (многотопливные заправочные станции) и 2 СТО.

7.4 Организация движения маршрутных транспортных средств

Пассажи́рские перевозки по территории Зеленоградского городского округа осуществляются, в основном, автобусами ООО «Зеленоградск-Транс», ООО "Регион-экспресс», ООО «Тотем 7», ООО «Светлогорскавто», ООО «Кранцавтотур», АО «Клайпедский АГП» (Литва), а также транспортными средствами частных предпринимателей. Пассажи́рские автоперевозки в границах Зеленоградского городского округа осуществляются автотранспортными предприятиями по маршрутам (согласно действующему расписанию):

- маршрут № 140 «Калининград – Зеленоградск» (по Приморскому кольцу, через пл. Василевского, Сосновку);
- маршрут № 141 «Калининград – Зеленоградск» (через Петрово, Сокольники);
- маршрут № 114 «Калининград – Зеленоградск» (через Орловку, Муромское);
- маршрут № 593 «Калининград – Морское» (через Зеленоградск, Лесное, Дюны, Рыбачий);
- маршрут № 123 «Калининград – Колосовка» (через Холмогоровку, Павлинино);
- маршрут № 19 «Зеленоградск – Храброво» (через Сосновку, Вербное, Киевское, Луговское);
- маршрут № 22 «Зеленоградск – Краснофлотское» (через Сосновку, Муромское, Мельниково);
- маршрут № 200 «Зеленоградск – Дворики»;
- маршрут № 210 «Зеленоградск – Морское»;
- маршрут № 587 «Балтийск – Зеленоградск» (через Янтарный, Светлогорск, Пионерский);
- маршрут № 596 «Светлогорск – п. Морское» (через Пионерский, Зеленоградск);
- маршрут № 243Э «Донское – аэропорт» (через Светлогорск, Пионерский, Зеленоградск) (с мая по сентябрь).

На территории муниципального образования проходят трассы трех однопутных железных дорог: Калининград – Зеленоградск – Светлогорск; Калининград – Колосовк – Пионерский курорт; Калининград – Прохладное – Приморск. Из общего объема перевозок по железной дороге 76 процентов составляют перевозки пассажиров на кратковременный отдых в Зеленоградск и Светлогорск. Пассажирские перевозки по железной дороге осуществляются электропоездами по маршрутам:

- «Калининград – Зеленоградск – Светлогорск» (через Пионерский);
- «Калининград – Светлогорск» (через Переславское);
- «Калининград – Зеленоградск».

Всего на территории Зеленоградского городского округа находится 4 станции и 10 остановочных пунктов:

- участок «Калининград – Зеленоградск – Пионерский Курорт» – 1 станция (Зеленоградск) и 8 остановочных пунктов (Каштановка, Муромское, Сосновка, Малиновка, Сокольники-1, Сокольники-2, Рощино, Куликово);
- участок «Калининград – Переславское – Светлогорск» – 3 станции (Дружное, Колосовка, Переславское) и 2 остановочных пункта (о. п. 20 км, Романово).

7.5 Организация движения грузовых транспортных средств

Грузовые перевозки осуществляются автомобильным и железнодорожным транспортом предприятий, организаций и частных лиц. Грузовое движение ТС не носит на территории округа интенсивный характер, наиболее часто производится перевозка строительных материалов к новым объектам жилищного строительства, необходимо отметить ООО «Автотор» за п. Переславское, а также ООО «Фабрика обоев «Прима Италияна», ООО «МК-Балтика», ООО «Восходящая звезда», ООО «Комфортекс», ООО «МПФ Емельянов», где происходит наиболее заметное движение грузовых ТС и транзитные грузовые потоки по Куршской косе в направлении Литвы.

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

8.1 Анализ параметров движения индивидуального транспорта

Анализ параметров дорожного движения предусматривает исследование скорости, плотности и интенсивности движения транспортных и пешеходных потоков, уровня загрузки дорог движением, задержки в движении транспортных средств и пешеходов, иных параметров в точках, на которых выполнено натурное обследование, а также на дорожной сети Зеленоградского городского округа. Максимально разрешенная скорость вне населенных пунктов 90 км/ч, в населенных пунктах – 60 км/ч. Средняя фактическая скорость движения транспортных средств по региональным дорогам с усовершенствованным покрытием составляет 75 км/ч. Средняя скорость движения по местным дорогам значительно ниже и составляет 40 км/ч.

Плотность транспортного потока является пространственной характеристикой, определяющей степень стесненности движения (загрузки полосы дороги). Ее измеряют количеством транспортных средств, приходящихся на 1 км протяженности полосы дороги. В результате натурного обследования точек замеров была получена средняя плотность транспортных потоков на улицах, входящих в состав пересечений, на которых выполнялись замеры. На основании интенсивности транспортных потоков производится оценка уровня загрузки отдельных (основных) участков УДС. Уровень загрузки рассчитывается как отношение приведенной интенсивности транспортного потока к пропускной способности участка дорожной сети.

Результаты расчета плотности транспортного потока и коэффициента загрузки наиболее загруженных участков УДС Зеленоградского городского округа, на которых проводились замеры, а также другие параметры движения индивидуального транспорта представлены в Таблице 17.

Таблица 17 – Параметры движения на УДС Зеленоградского городского округа

Название улицы/дороги	№ точки замеров	Интенсив., прив. ед./ч	Интенсив., прив. ед./сутки	Интенс. движения	Пропуск. сп-ть дороги, прив.	Фактическая скорость, км/ч	Плотность ТП, ТС/км	Коэф. загрузки
27 ОП РЗ 27А-001 «Калининград – Зеленоградск»	5	1998	20380	--	8800	75	26,7	0,23
27 ОП РЗ 27А-076 «Зеленоградск – Морское»	6	1419	13973	--	3600	40	35,5	0,39
ул. Окружная	4, 6	1398	14260	низк.	3600	40	35	0,39
ул. Заречная	2	1172	11954	низк.	2800	40	29,3	0,04
ул. Ленина	2	1172	11954	сред.	2800	40	29,3	0,42
ул. Тургенева	3	1086	11077	сред.	2600	30	36,2	0,42
ул. Железнодорожная	2	844	8609	низк.	2800	40	21,1	0,31
27 ОП РЗ 27А-013 «Зеленоградск – Приморск через Светлогорск»	1	599	6058	--	3600	75	7,9	0,17
ул. Луговая	5	373	3804	--	3600	40	9,3	0,10
ул. Ткаченко	3	305	2850	низк.	1200	30	10,2	0,25
ул. Окружная п. Вишневое	1	291	2621	--	3600	45	6,5	0,08
ул. Московская (в одном направлении)	3	219	2153	низк.	1200	30	7,3	0,18
ул. Московская (в двух направлениях)	6	89	756	низк.	2400	35	21,6	0,04

Оценивая параметры дорожного движения, можно сделать вывод о том, что дорожная сеть Зеленоградского городского округа имеет резерв пропускной способности

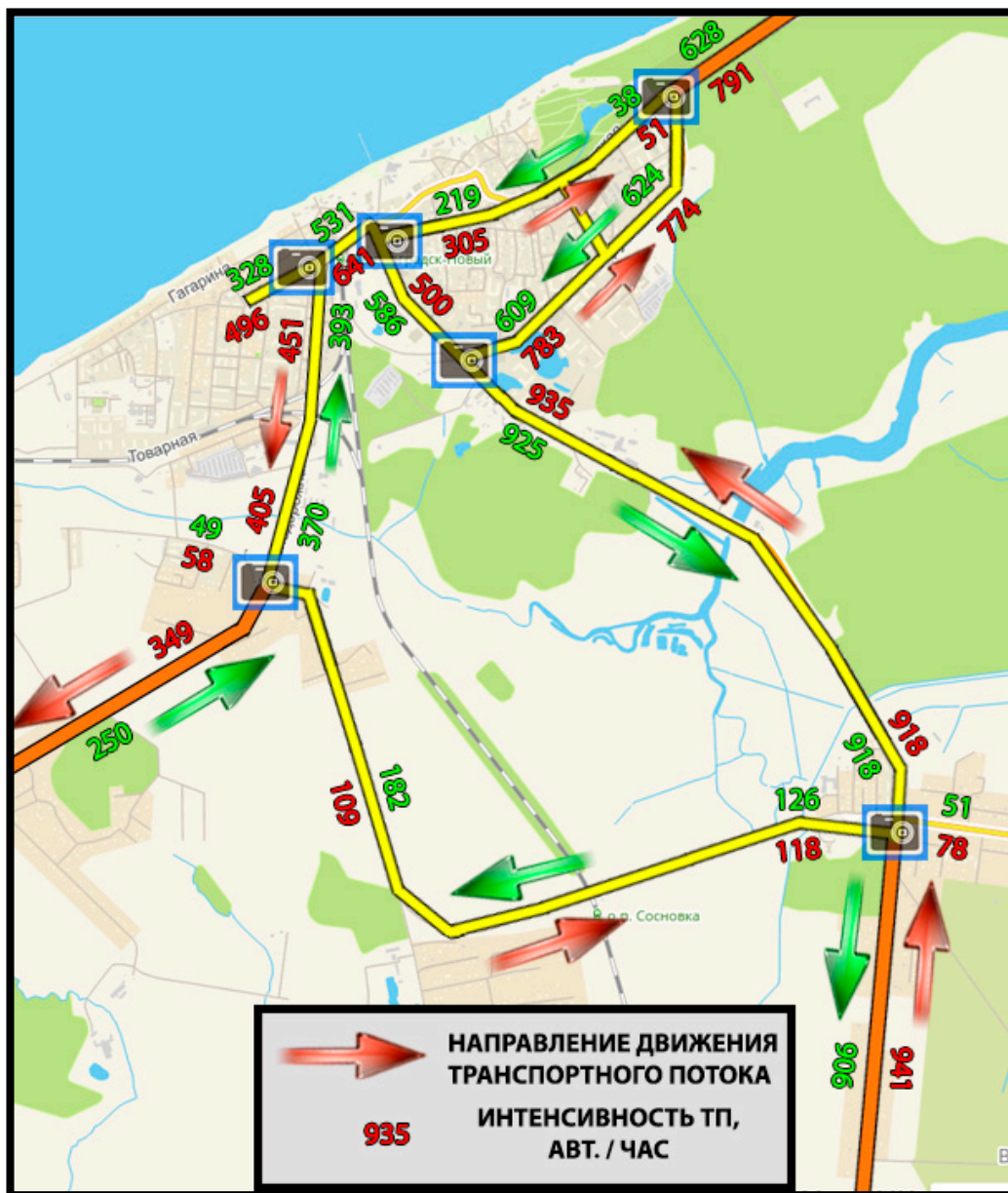
на большей части дорог и улиц, максимальная загрузка наблюдаются на ул. Ленина и на ул. Тургенева, на которых уровень загрузки составляет 42 % от пропускной способности дороги. В среднем загрузка улично-дорожной сети города Зеленоградска находится в диапазоне от 20 % до 40 %.

Суточные интенсивности автомобильных дорог Зеленоградского городского округе превышают расчетных значений, все пересечения УДС имеют большой запас пропускной способности.

Тротуары в Зеленоградском городском округе в большинстве своем не оборудованы тактильной плиткой для маломобильных групп населения. На большинстве участков УДС минимальное расстояние между пешеходными переходами соответствует нормативному.

Картограммы интенсивности транспортного потока представлены на Рисунке 7.

Рисунок 7 – Картограмма интенсивности транспортных потоков в г. Зеленоградске



8.2 Анализ параметров движения маршрутного транспорта

Анализ параметров движения маршрутных транспортных средств включает оценку частоты движения маршрутов общественного транспорта, наполненность подвижного состава, объем парка транспортных средств и иные параметры пассажирского транспорта.

Подвижной состав организации включает транспортные средства малой, средней и крупной вместимости – микроавтобусы, автобусы и электропоезда.

На территории Зеленоградского городского округа фактическая частота движения маршрутных транспортных средств соответствует частоте движения, указанной

в расписании движения на маршрутах, а средняя наполненность подвижного состава в часы-пик составляет не более 90 %, что указывает на наличие резерва провозной способности маршрутного транспорта и удовлетворении потребностей населения в пассажирских перевозках.

8.3 Анализ параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств

Анализ полученной информации по параметрам размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств позволит оценить степень удовлетворения спроса на парковочное пространство и порождаемую им нагрузку на дорожную сеть.

В рамках анализа параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств необходимо определить наличие дефицита парковочного пространства как для постоянного, так и для временного хранения ТС.

Потребность в местах для постоянного хранения ТС отсутствует ввиду того, что существующая жилая застройка на территории округа преимущественно индивидуальная и хранение ТС осуществляется на приусадебных участках жителей округа, а новые и строящиеся жилые кварталы предусматривают парковку автомобилей на своей дворовой территории. Парковочные места вдоль улично-дорожной сети, оборудованные в соответствии с действующими нормативами, практически отсутствуют.

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

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

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

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

предоставления услуг пассажирским общественным транспортом.

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

Прогноз уровня автомобилизации на расчетный срок – 2033 г. по Зеленоградскому округу представлен в Таблице 18.

Таблица 18 – Значения уровней автомобилизации в 2018– 2033 гг.

	2018 г.	2023 г.	2028 г.	2033 г.
Уровень автомобилизации Зеленоградского городского округа, авт./1000 чел.	367,7	408,1	463,3	503,8

Согласно полученным данным, уровень автомобилизации в Зеленоградском городском округе может быть принят на уровне 504 легковых автомобилей на 1000 населения на 2033 год. Таким образом, в перспективе количество ТС, используемое жителями Зеленоградского городского округа, будет стремительно расти.

В целях проведения анализа по определению дефицита парковочного пространства полученные данные были сведены в Таблицу 19.

Таблица 19 – Анализ парковочного пространства по выявлению дефицита машино-мест для временного хранения ТС на территории Зеленоградского городского округа

№	Местонахождение	Мероприятие	Дефицит машино-мест
1	МАУ ДО Детско-юношеская спортивная школа «Янтарь»	Расширение	28
2	Бесплатная парковка (возле Информационного туристского центра)	Расширение	30

№	Местонахождение	Мероприятие	Дефицит машино-мест
3	Зеленоградская центральная районная больница	Расширение	20
4	Бесплатная парковка (в районе въезда в Национальный парк Куршская коса), ул. Окружная	Расширение	60
5	Платная парковка (в районе кладбища)	Расширение	25
6	Платная парковка (в районе входа в городской парк)	Расширение	12
7	Бесплатная парковка (в районе автовокзала)	Расширение	5
8	Парковка на ул. Железнодорожная возле строящегося магазина «SPAR»	Строительство	40
9	Парковка на пересечении ул. Гагарина и ул. Приморская	Строительство	70
10	Парковка у ЖК «Прибалтийская ривьера»	Строительство	80
11	Автостоянка в м-не Байконур – п. Вишневое	Строительство	90
12	Автостоянка в районе «Сокольники Делюкс»	Строительство	150
13	Автостоянка в п. Малиновка, ул. Прусская	Строительство	200
14	Автостоянка на ул. Железнодорожная	Строительство	200
15	Автостоянка на ул. Подлесная	Строительство	50
Всего:			1518

В результате анализа выявлена низкая обеспеченность местами для стоянки и остановки транспортных средств. Дефицит парковочного пространства отмечается для временного хранения автомобилей, что связано с высоким уровнем автомобилизации на расчетный срок, значительным числом мест притяжения и отсутствием полностью обустроенных парковок.

ГЛАВА IX. Анализ пассажиро- и грузопотоков

9.1 Оценка пассажиропотоков

Исходной информацией для проведения анализа пассажиропотоков являются данные о пассажиропотоках, наполняемости и вместимости подвижного состава на имеющихся маршрутах регулярных пассажирских перевозок по территории Зеленоградского городского округа.

Перевозки пассажиров по внутримunicipальным маршрутам осуществляются с использованием подвижного состава малой и средней вместимости, по межмunicipальным – средней и крупной вместимости, а также электропоездами.

По данным натурных обследований были рассчитаны коэффициенты по использованию вместимости транспортных средств общественного транспорта в разрезе маршрутов.

Определены следующие показатели:

- 1) коэффициент использования вместимости ТС на конечных пунктах – 0,75;
- 2) коэффициент использования вместимости ТС на маршруте – 0,89;
- 3) усредненная вместимость ТС – 60 (автомобильный) – 800 (железнодорожный) человек;
- 4) суммарное количество рейсов в сутки – 257 единиц.

Согласно данным натурного обследования, суммарный суточный пассажиропоток на территории Зеленоградского городского округа составляет более 20 тыс. человек.

Анализ пассажиропотока показывает, что средняя наполняемость подвижного состава на маршрутах общественного транспорта не превышает 90 %. Это позволяет сделать вывод о том, что существующие провозные возможности пассажирского транспорта общего пользования Зеленоградского городского округа отвечают имеющемуся спросу на услуги по перевозке пассажиров.

Согласно предоставленным данным остановочные пункты Зеленоградского городского округа обладают достаточной пропускной способностью.

В целом, проведенное исследование пассажиропотоков показывает, что на данный момент пассажирский транспорт общего пользования справляется с имеющимся уровнем загрузки. Корреспонденции населения по территории округа с использованием общественного транспорта носят в подавляющем большинстве туристический характер и нестабильны в течение года.

9.2 Оценка параметров движения грузового транспорта

Исходными данными для анализа грузопотоков являются результаты натурных замеров интенсивности движения и состава транспортного потока в ключевых транспортных узлах, приведенные ниже в Таблице 20.

Таблица 20 – Интенсивность грузового транспорта

Точка замера	Интенсивность среднего грузового транспорта	Интенсивность большого грузового транспорта	Интенсивность автопоездов
№ 1	2	0	0
№ 3	5	2	0
№ 4	28	6	0
№ 5	31	6	1
№ 6	28	6	0

Исходя из полученных данных, можно сделать вывод о том, что основная часть грузового транспорта через Зеленоградский городской округ проходит по а/д 27 ОП РЗ 27А-001 «Калининград – Зеленоградск» и 27 ОП РЗ 27А-076 «Зеленоградск – Морское», соединяя город Калининград с Куршской косой. В результате присутствия незначительного количества грузовых ТС на УДС Зеленоградского городского округа не возникает износа дорожной одежды.

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

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

В Зеленоградском городском округе показатель плотности дорожной сети составляет 0,31 км/кв. км, что показывает относительно хорошую разветвленность сети в целом. Дорожная сеть города Зеленоградска преимущественно выполнена по смешанной системе планировки. Такая схема лишена четкой геометрической характеристики и представляет собой функционально связанные, но изолированные друг от друга жилые зоны, соединенные автомобильными дорогами.

Свободные условия проезда транспорта, преимущественно отсутствие заторов, ограничений движения транспорта, разделения населенных пунктов округа преградами, его относительная компактность создают удовлетворительные условия дорожного движения для индивидуального транспорта. Обследование основных пересечений и примыканий автомобильных дорог показало соответствие параметров узлов категории пересекаемых дорог.

На территории Зеленоградского городского округа размещено 2 работающих светофорных объекта: на ул. Тургенева между ул. Московская и ул. Ленина и в п. Сосновка на пересечении ул. Калининградская и ул. Луговая.

СО на ул. Тургенева работает в две фазы по 45 и 15 секунд соответственно:

- I фаза – разрешает движение автотранспорта по ул. Тургенева;
- II фаза – пешеходная.

СО в п. Сосновка работает в две фазы по 60 и 30 секунд соответственно:

- I фаза – разрешает движение автотранспорта и пешеходное движение по ул. Калининградская;
- II фаза – разрешает движение автотранспорта и пешеходное движение по ул. Луговая.

Анализ интенсивности транспортных потоков, выполненный на основании

данных, полученных по результатам натурного обследования, не выявил необходимости на настоящий момент введения регулирования на пересечениях дорог округа, в виду отсутствия заторов, вызванных задержками в движении транспорта на других участках УДС Зеленоградского городского округа.

Затраты времени на передвижение населения Зеленоградского городского округа к местам приложения труда не превышают часа, по административному центру – не более 15 минут, что соответствует нормативам.

Основные велосипедные потоки двигаются по набережной (променаду), а также по наиболее туристически привлекательным районам административного центра округа, как по проезжей части, так и по тротуарам. Одновременное движение велосипедистов и автомобильного транспорта с высокой интенсивностью и скоростью повышает риск возникновения ДТП. Движение велосипедистов по тротуарам и пешеходным дорожкам с высокой интенсивностью пешеходных потоков также увеличивает риск возникновения ДТП с участием пешехода и велосипедиста. В Российской практике к настоящему времени отмечено множество случаев подобных столкновений, приведших к гибели их участников. Поэтому в целях повышения уровня безопасности дорожного движения необходимо более комплексное создание велосипедной инфраструктуры: составление схемы основных велосипедных маршрутов, строительство велодорожек, выделение дополнительных велосипедных полос, организация велопарковок и т.д.

ГЛАВА XI. Анализ эксплуатационного состояния технических средств ОДД

Организация дорожного движения – это комплекс организационно-правовых, организационно-технических мероприятий и распорядительных действий по управлению движением на дорогах. Анализ эксплуатационного состояния технических средств ОДД опорной сети МО «Зеленоградский городской округ» был произведен на основании натурных обследований.

По полученным данным, 4 % дорожных знаков находятся в неудовлетворительном состоянии и 17 % дорожной разметки требует обновления.

На опорной сети округа установлены светофорные объекты, искусственные дорожные неровности, соответствующие нормативным требованиям и дорожные ограждения.

Таким образом, большая часть применяемых ТСОДД на УДС ГО «Зеленоградский городской округ» находится в нормативном состоянии.

ГЛАВА XII. Анализ эффективности используемых методов ОДД

Организация дорожного движения – это комплекс организационно-правовых, организационно-технических мероприятий и распорядительных действий по управлению движением на дорогах. Анализ эффективности используемых методов ОДД позволит оценить существующую организацию дорожного движения, выявить основные проблемы и в дальнейшем использовать данную информацию при разработке мероприятий, повышающих эффективность используемых методов.

Организация дорожного движения в МО «Зеленоградский городской округ» осуществляется при помощи следующих основных методов:

- разделение движения в пространстве (канализированное движение, устройство дорожной развязки в разных уровнях, введение одностороннего движения, маршрутное ориентирование водителей);
- разделение движения во времени (установление приоритета на пересечениях, светофорное регулирование движения, регулирование движения на железнодорожных переездах);
- формирование однородного транспортного потока (выделение пешеходных дорог);
- оптимизация скоростного режима (ограничение и контроль скоростного режима);
- организация пешеходного движения (оборудование пешеходных переходов, создание пешеходных и жилых зон).

12.1 Разделение движения в пространстве

Движение канализированное — разделение или регулирование пересекающихся потоков движения по нескольким полосам движения при помощи направляющих островков или разметки проезжей части. На территории Зеленоградского городского округа в большинстве случаев применяется на пересечениях региональных и межмуниципальных дорог.

Устройство дорожной развязки в разных уровнях применяется на пересечениях дороги федерального значения «Приморское полукольцо» с дорогами регионального и межмуниципального значения.

Одностороннее движение применяется для повышения пропускной способности, а

также для исключения конфликта встречных транспортных потоков при недостаточной ширине проезжей части. Наряду с описанными преимуществами, режим одностороннего движения обладает рядом недостатков, прежде всего вынуждает участников дорожного движения совершать перепробеги, иногда весьма существенные. Это особенно актуально для жителей, проживающих на этих улицах, поскольку им приходится совершать перепробеги ежедневно. При слабом контроле соблюдения этого режима со стороны органов ГИБДД, именно жители округа в первую очередь становятся нарушителями. Применяется на УДС г. Зеленоградска: участок ул. Московская (от дома № 1 до дома № 37), ул. Ткаченко, ул. Пугачева, ул. Саратовская, ул. Володарского, 3-й Московский проспект, ул. Пограничная, ул. Октябрьская, 2-й Октябрьский пер., ул. Марины Расковой.

12.2 Разделение движения во времени

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

На территории Зеленоградского городского округа размещено 2 работающих светофорных объекта (СО): на ул. Тургенева на участке между ул. Московская и ул. Ленина и в п. Сосновка на пересечении ул. Калининградская и ул. Луговая.

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

12.3 Формирование однородного транспортного потока и организация пешеходного движения

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

Пешеходное движение в Зеленоградском городском округе происходит по пешеходным дорожкам и тротуарам, а также по 44 пешеходным переходам.

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

Отсутствие тротуаров на ул. Гагарина г. Зеленоградска создает неудобства для жителей и гостей ГО, а также повышает вероятность возникновения ДТП с участием пешеходов. Следует отметить, что во время транспортного обследования на этой улице было отмечено интенсивное движение пешеходов.

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

Велосипедное движение является наиболее эффективным и перспективным видом транспорта в виду его малозатратности, полезности для здоровья, отсутствия вредного влияния на окружающую среду. Организация велосипедных маршрутов создает безопасную среду для велосипедных передвижений, что в свою очередь делает город более удобным и комфортным для жителей.

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

Велотранспортная инфраструктура на территории городского округа в большей части присутствует только на набережной города Зеленоградска. Результаты опроса населения города показали, что у значительной части имеется велосипедный транспорт, и они активно им пользуются.

Организация велосипедного движения в городе находится на среднем уровне.

Существует потребность в развитии велотранспортной и совершенствовании пешеходной инфраструктуры.

12.4 Оптимизация скоростного режима

Ограничение скоростного режима способствует повышению уровня безопасности дорожного движения, но наряду с этим повышает время совершения транспортных корреспонденций, снижая транспортную доступность территории муниципального образования. Данный метод может осуществляться при помощи следующих технических средств ОДД: дорожными знаками, средствами фото/видеофиксации нарушений (расположены на региональных дорогах на подъездах к г. Зеленоградску и г. Светлогорску на региональных автомобильных дорогах), искусственными дорожными неровностями.

Дорожные знаки 3.24 «Ограничение максимальной скорости» установлены перед

искусственными дорожными неровностями.

Анализ статистики аварийности показал почти полное отсутствие смертельных случаев в ДТП с участием пешеходов, что позволяет сделать вывод об эффективности применения данного метода организации дорожного движения.

ГЛАВА XIII. Анализ причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий

Всесторонний анализ данных о ДТП является одной из наиболее важных составляющих частей работы по организации и обеспечению безопасности дорожного движения.

Анализ дорожно-транспортных происшествий выполнен согласно ОДМ 218.6.015-2015 «Рекомендации по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации».

Анализ распределения ДТП по протяженности дорог и улиц проводят с целью:

- 1) выявления мест концентрации ДТП;
- 2) изучения условий и причин возникновения мест концентрации ДТП, а также отдельных ДТП, в местах совершения которых выявлены недостатки транспортно-эксплуатационного состояния УДС;
- 3) назначения мероприятий по ликвидации мест концентрации ДТП и профилактике возникновения ДТП из-за недостатков транспортно-эксплуатационного состояния УДС.

Анализ ДТП включает:

- 1) оценку тенденций изменения основных показателей аварийности;
- 2) установление недостатков транспортно-эксплуатационного состояния УДС в местах совершения ДТП, оценку изменения числа ДТП из-за недостатков транспортно-эксплуатационного состояния УДС, в результате реализации мер по их профилактике;
- 3) выявление мест концентрации ДТП и определение их характеристик;
- 4) оценку изменения показателей аварийности после реализации мероприятий по обеспечению БДД на аварийно-опасных участках.

Для более детальной оценки состояния аварийности, выявления особенностей ее формирования на отдельных дорогах и улицах проводят анализ сведений:

- 1) о ДТП различных видов и тяжести их последствий;
- 2) об объектах УДС в местах совершения ДТП;
- 3) о состоянии проезжей части в местах совершения ДТП;
- 4) об освещении в местах совершения ДТП;
- 5) о недостатках транспортно-эксплуатационного состояния УДС в местах совершения ДТП;

6) о факторах, оказывающих влияние на режим движения, в местах совершения ДТП;

7) об основных показателях аварийности на участках автомобильных дорог вне населенных пунктов и в их пределах;

8) о видах ДТП, в местах совершения которых установлены недостатки транспортно-эксплуатационного состояния УДС;

9) о местоположении мест концентрации ДТП;

10) о недостатках транспортно-эксплуатационного состояния дорог в местах ДТП на участках их концентрации.

На основе результатов анализа сведений о ДТП определяют:

1) адреса и сроки планируемых мероприятий по профилактике возникновения ДТП из-за недостатков транспортно-эксплуатационного состояния УДС;

2) адреса и сроки планируемых мероприятий по профилактике и устранению мест концентрации ДТП.

За 12 месяцев 2017 года в Зеленоградском городском округе произошло 18 учетных дорожно-транспортных происшествий. В результате данных ДТП 3 человек погибло, 23 человек получили ранения. Тяжесть последствий, рассчитываемая как доля погибших в ДТП от общего числа пострадавших (погибшие и раненые), за 2017 год составила 11,5%.

Число погибших в результате дорожно-транспортных происшествий на 100 тыс. жителей (социальный риск), человек – относительный показатель, характеризующий число погибших в результате дорожно-транспортных происшествий в расчете на 100 тыс. жителей Зеленоградского городского округа Калининградской области. Рассчитывается по формуле

$$P_H = (P_A / C_{Ж}) \times 100000,$$

где: P_H – число погибших в результате дорожно-транспортных происшествий на 100 тыс. жителей, человек;

P_A – число погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, человек;

$C_{Ж}$ – среднегодовая численность жителей, человек.

Данный показатель за 2017 год равен 17,1.

С участием детей ДТП зарегистрировано – 2.

ДТП с участием водителей в состоянии алкогольного опьянения на территории

округа зарегистрировано – 6.

Виды дорожно-транспортных происшествий за 3-х летний период:

Опрокидывание – вид дорожно-транспортного происшествия, при котором движущееся транспортное средство совершило опрокидывание. Часто опрокидывание возникает по причине того, что водитель пытался избежать другого дорожно-транспортного происшествия. Например, резкий поворот руля при движении на высокой скорости – одна из наиболее частых причин опрокидывания (а именно это действие инстинктивно предпринимают многие водители при внезапном появлении препятствия на проезжей части в непосредственной близости от автомобиля). Иногда автомобиль опрокидывается по причине заноса на скользкой дороге, особенно когда часть колес находятся на скользком покрытии, а часть — на нормальном.

Столкновение – происшествие, при котором движущиеся ТС столкнулись между собой или с подвижным составом железных дорог.

Наезд на стоящее ТС – происшествие, при котором движущееся ТС наехало на стоящее ТС, а также прицеп или полуприцеп.

Наезд на пешехода – происшествие, при котором ТС наехало на человека или он сам натолкнулся на движущееся ТС.

Наезд на велосипедиста – происшествие, при котором ТС наехало на велосипедиста или он сам натолкнулся на движущееся ТС.

Иной вид ДТП – происшествия, не относящиеся к указанным выше видам. Сюда относятся падение перевозимого груза или отброшенного колесом предмета на человека, животное или другое ТС, наезд на лиц, не являющихся участниками дорожного движения, наезд на внезапно появившееся препятствие (упавший груз, отделившееся колесо).

В Таблице 21 представлены ДТП по видам за первое полугодие 2018 года.

Таблица 21 – Виды ДТП за первое полугодие 2018 года

Вид ДТП	Количество
Опрокидывание	1
Наезд на пешехода	1
Наезд на препятствие	5
Столкновение	2

Вид ДТП	Количество
Наезд на велосипедиста	1
Иной вид ДТП	1

Ниже в Таблице 22 представлены наиболее аварийные автодороги в Зеленоградском городском округе за первое полугодие 2018 года.

Таблица 22 – Места ДТП в первом полугодии 2018 года

№	Наименование автомобильных дорог	Количество ДТП
1	«Зеленоградск – Приморск через Светлогорск»	6
2	«Зеленоградск – Морское»	2
3	«Переславское – Круглово»	4
4	«Романово – Калининград»	3
5	«Холмогоровка – Коврово»	1
6	А-217 «Приморское полукольцо»	2
7	«Романово – Пионерский – Сальское – Янтарный»	1
8	г. Зеленоградск	2
9	п. Русское	1
10	п. Романово	1

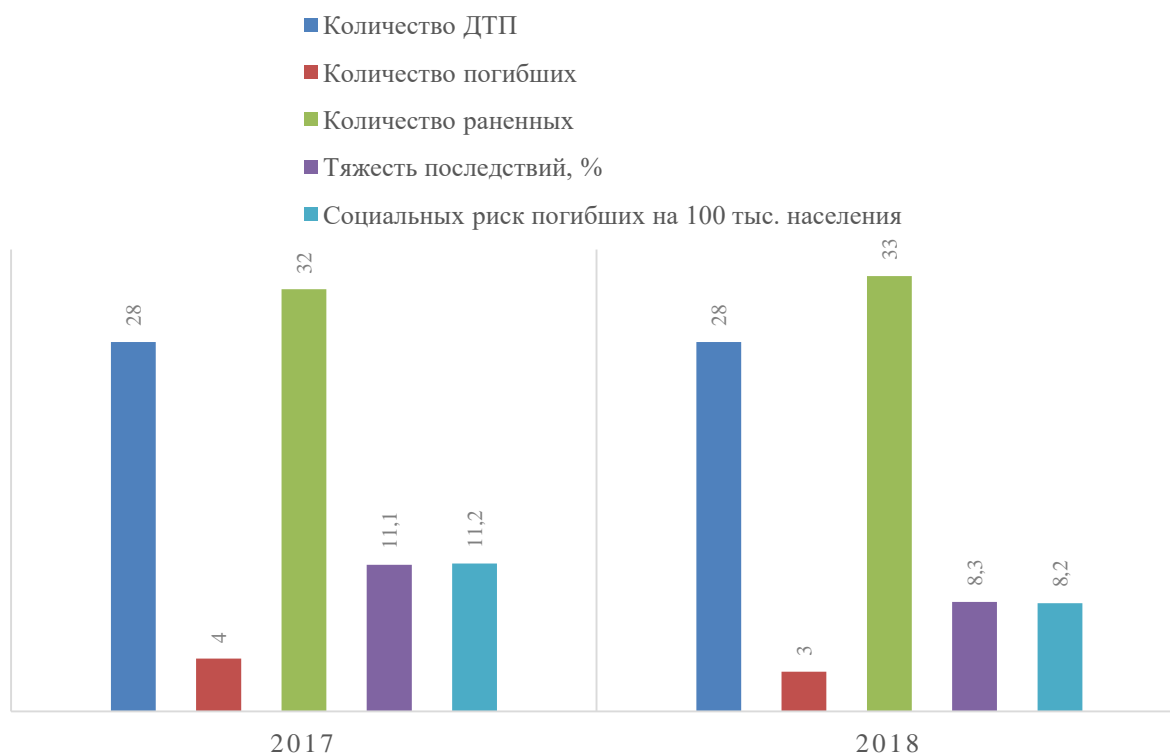
Анализ данных ДТП за последние 2 года (2017-2018 гг.) представлен в Таблице 23 и показан графически на Рисунке 8.

Таблица 23 – Статистика ДТП в Зеленоградском городском округе за 2017 - 2018 гг.

Общие данные	2017	2018
Количество зарегистрированных ДТП	28	28
Количество погибших, чел.	4	3
Количество раненных, чел.	32	33
Тяжесть последствий, %	11,1	8,3

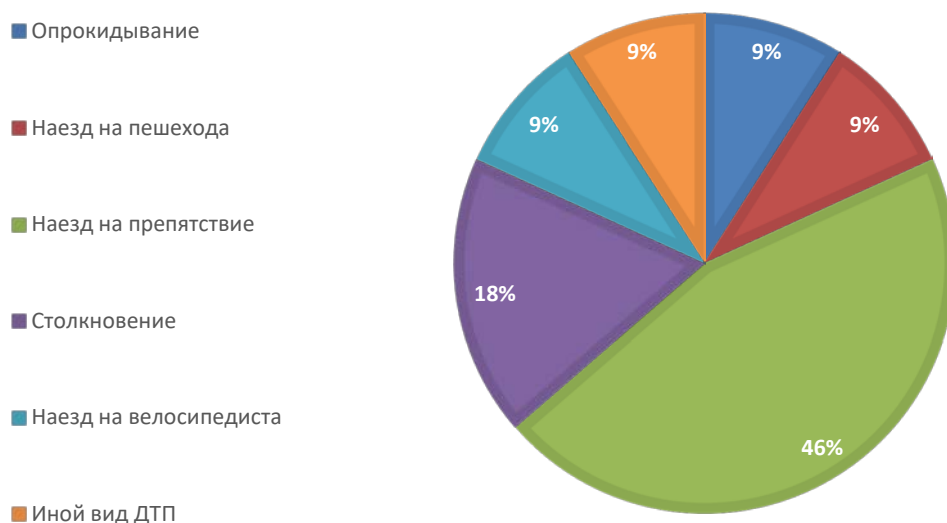
Общие данные	2017	2018
Социальный риск погибших на 100 тыс. населения	11,2	8,2

Рисунок 8 – Статистика аварийности зарегистрированных ДТП за 2017-2018 гг.



Основным видом учетных ДТП в Зеленоградском городском округе за первое полугодие 2018 года является наезд на препятствие (5 ДТП), графическое соотношение видов ДТП показано на Рисунке 9.

Рисунок 9 – Распределение ДТП по видам за первое полугодие 2018 года



Ниже в Таблице 24 и Таблице 25 представлены анализ аварийности по дням недели и по времени суток.

Таблица 24 – Анализ аварийности по дням недели за первое полугодие 2018 года

ПН	ВТ	СР	ЧТ	ПТ	СБ	ВС
1	3	1	1	1	4	3

Таблица 25 – Анализ аварийности по времени суток за первое полугодие 2018 года

07	08	09	12	13	14	15	16	17	18	19	21	22	01
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
08	09	10	13	14	15	16	17	18	19	20	22	23	02
2	4	2	1	0	5	4	2	2	0	2	0	3	0

Основные причины ДТП на основании данных анализа ДТП по видам:

- нарушение правил расположения ТС на проезжей части;
- несоответствие скорости конкретным условиям движения;
- выезд на полосу встречного движения;
- несоблюдение очередности проезда;
- нарушение правил перестроения;
- нарушение правил проезда пешеходных переходов;

- неправильный выбор дистанции;
- переход через проезжую часть в неустановленном месте;
- неожиданный выход из-за ТС;
- ходьба вдоль проезжей части попутного направления вне населенного пункта при удовлетворительном состоянии обочины.

Неблагоприятные дорожные условия, способствующие возникновению ДТП для соответствующего вида, представлены в Таблице 26.

Таблица 26 – Выявление дорожных условий, способствующих возникновению ДТП

№ п/п	Преобладающий вид ДТП	Неблагоприятные дорожные условия, способствующие возникновению ДТП данного вида
1	Столкновения	Несоответствие ширины проезжей части, радиуса кривой в плане, расстояния видимости нормам для дорог рассматриваемой категории; превышение фактического уровня загрузки дороги движением оптимального его значения; отсутствие разделительной полосы, несоответствие типа пересечений и примыканий интенсивности движения транспортных потоков, отсутствие переходно-скоростных полос на въездах и съездах
2	Опрокидывания	Отсутствие или несоответствие поперечного уклона виража на кривых в плане нормам на проектирование, несоответствие радиуса кривой в плане и величины уширения нормам для дорог данной категории, отсутствие ограждений в необходимых местах, неудовлетворительное состояние и отсутствие укрепления обочин, отсутствие твердого покрытия на примыкающих дорогах, крутое заложение откосов
3	Наезды на транспорт	Близкое расположение к кромке проезжей части

№ п/п	Преобладающий вид ДТП	Неблагоприятные дорожные условия, способствующие возникновению ДТП данного вида
		деревьев, не огражденных опор светильников и иных препятствий, неудовлетворительное
4	Наезд на стоящий транспорт	Несоответствие ширины обочин остановочных полос и расстояния видимости нормам для дорог данной категории, отсутствие площадок отдыха, отсутствие оборудованных стоянок у объектов дорожного сервиса
5	Наезды на пешеходов	Отсутствие оборудованных пешеходных переходов в необходимых местах, отсутствие или неудовлетворительное состояние тротуаров и пешеходных дорожек в населенных пунктах, несоответствие расстояния видимости нормам для дорог данной категории, неудовлетворительное содержание автобусных остановок или их отсутствие в необходимых местах

Дефекты и несоответствия нормативным требованиям элементов и параметров дорог, рассматриваются в числе возможных причин формирования участков концентрации ДТП. Поэтому в местах ДТП произведено обследование технико-эксплуатационного состояния дорог.

Для ликвидации и профилактики возникновения ДТП в общем случае рекомендуется предусматривать один из четырех вариантов совершенствования дорожных условий:

- доведение параметров геометрических элементов дороги до требований норм на проектирование автомобильных дорог или (и) повышение категории дороги, совершенствование показателей технического уровня дорог (стратегия А);
- доведение транспортно-эксплуатационных качеств дороги до нормативных требований (без изменения параметров геометрических элементов трассы), повышение уровня инженерного оборудования и обустройства дороги (стратегия В);

- обеспечение необходимого уровня содержания дорог и искусственных сооружений (стратегия С);
- совершенствование организации движения, введение регламентирования режимов движения.

Стратегия А направлена на совершенствование показателей технического уровня дорог и задача ликвидации участков концентрации ДТП.

Данная стратегия предусматривает приведение параметров элементов поперечного профиля дороги и плана трассы в соответствие с нормами проектирования за счет проведения работ по реконструкции и капитальному ремонту. В число возможных объектов реконструкции или капитального ремонта рекомендуется также включать стабильные или мигрирующие участки концентрации ДТП, на которых фактический уровень безопасности движения характеризуется как низкий.

Стратегия В направлена на совершенствование показателей эксплуатационного состояния дорог (без изменения параметров геометрических элементов дорог) и позволяет обеспечить допустимый уровень безопасности движения, при этом ожидается снижение уровня аварийности на участках концентрации ДТП или частичная их ликвидация.

В рамках данной стратегии предусматривается приведение транспортно-эксплуатационных качеств дороги в соответствие с нормативными требованиями, повышение уровня инженерного оборудования и обустройства дороги, за счет проведения работ по ремонту.

При планировании дорожных работ в число возможных объектов ремонта рекомендуется включать участки концентрации ДТП, на которых для данного типа дорог фактический уровень безопасности движения характеризуется как предельный или допустимый.

Стратегия С направлена на обеспечение высокого уровня содержания дорог и дорожных сооружений и позволяет обеспечивать допустимый уровень безопасности движения на участках концентрации ДТП. В рамках данной стратегии предусматривается в приоритетном порядке осуществлять работы по содержанию дороги.

Участки улиц и дорог, к которым прилагаются вышеуказанные стратегии представлены в Таблице 27. Описание стратегий совершенствования дорожных условий и соответствующих мероприятий по устранению и профилактике возникновения мест концентрации ДТП представлено в Таблице 28.

Таблица 27 – Участки улиц и дорог, к которым предлагаются стратегии

№	Место ДТП	Стратегия
1	«Зеленоградск – Приморск» (через Светлогорск)	С
2	«Переславское – Круглово»	С
3	«Романово – Калининград»	С

Таблица 28 – Таблица ОДМ 218.4.004 2009

Стратегия совершенствования дорожных условий	Мероприятия по устранению и профилактике возникновения мест концентрации ДТП
А	Полная перестройка существующей дороги
	Частичная перестройка земляного полотна и дорожной одежды в связи с изменением продольного профиля
	Уширение земляного полотна и дорожной одежды
	Ремонт земляного полотна
	Устройство виража
	Устройство переходно-скоростных полос на пересечениях и примыканиях
	Усиление дорожной одежды асфальтобетонных покрытий
	Устройство двухслойного асфальтобетонного покрытия на цементобетонном покрытии
	Устройство асфальтобетонного покрытия на щебеночных (гравийных) покрытиях
	Устройство а/б покрытия на щебеночных (гравийных) покрытиях
	Устройство и ремонт автобусных остановок
	Устройство тротуаров и пешеходных дорожек
	Ремонт площадок отдыха

Стратегия совершенствования дорожных условий	Мероприятия по устранению и профилактике возникновения мест концентрации ДТП
	Устройство электроосвещения
	Исправление системы водоотвода
	Устройство нового покрытия с использованием существующей дорожной одежды в качестве основания
	Ремонт земляного полотна
	Исправление системы водоотвода
В	Устройство выравнивающего слоя асфальтобетонного покрытия
	Устройство поверхностной обработки на дорогах с асфальтобетонным покрытием, щебеночным (гравийным)
	Обработка вяжущим щебеночных (гравийных) покрытий
	Кирковка с дополнительной обработкой битумом на щебеночных (гравийных) покрытиях, обработанных вяжущим
	Замена разрушенных плит цементнобетонных покрытий
	Ремонт обочин
	Ремонт автобусных остановок
	Ремонт тротуаров и пешеходных дорожек
	Ремонт площадок отдыха
	Устройство электроосвещения
Ремонт подземных переходов	
С	Ямочный ремонт асфальтобетонных покрытий, щебеночных обработанных вяжущим (гравийных)
	Заливка трещин асфальтобетонных покрытий, щебеночных обработанных вяжущим (гравийных)
	Ремонт швов и трещин цементнобетонных покрытий

Стратегия совершенствования дорожных условий	Мероприятия по устранению и профилактике возникновения мест концентрации ДТП
	Профилирование щебеночных (гравийных) покрытий
	Профилирование грунтовых дорог
	Ремонт обочин
	Ремонт и замена дорожных знаков
	Ремонт и замена ограждений
	Уширение земляного полотна и дорожной одежды

Также для снижения аварийности на дорогах Зеленоградского городского округа планируется организовать следующие мероприятия:

1. Привлечение общественных объединений, организаций к пропагандистским мероприятиям, акциям по негативному отношению к нарушениям ПДД, опасному поведению на дорогах.
2. Пропагандистские мероприятия, направленные на сообщения гражданами о водителях управляющих в состоянии опьянения.
3. Пропагандистские мероприятия, направленные на использование сертифицированных детских удерживающих устройств при перевозке детей, а также популяризацию использования светоотражающих элементов в темное время суток гражданами.
4. Усиление работы УФССП в целях неотвратимости наказания за нарушение в области БДД.
5. Дополнительная установка баннеров на дорогах регионального значения для популяризации безопасности дорожного движения.
6. Увеличение числа баннеров наглядной демонстрации социальной рекламы о последствиях ДТП.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

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

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

- мобильные компьютеры со специализированным программным обеспечением;
- персональные ЭВМ и офисное программное обеспечение для выполнения НИР;
- экшн-камеры Texet DVR-905S.

Большая часть исходных данных, необходимых для разработки проекта получена в документарном виде от Заказчика проекта, а также из официальных источников, открытых данных.

Путем проведения натурных обследований были получены следующие данные:

- интенсивность и состав транспортных потоков (ТП) на дорожной сети округа;
- загрузка ключевых узлов на дорожной сети городского округа;
- подвижность населения;
- распределение населения по сферам деятельности;
- оценка работы транспортной системы округа населением.

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

- анализ имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования;
- анализ параметров дорожного движения, параметров движения маршрутных транспортных средств, параметров размещения мест для остановки и стоянки транспортных средств;
- анализ условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием;
- анализ статистики аварийности с выявлением причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, наличия резервов по снижению количества и тяжести последствий;
- анализ пассажиро- и грузопотоков на территории городского округа.

Собранные исходные данные позволят успешно решить последующие задачи данного проекта. Кроме того, в рамках следующего этапа проекта планируется продолжить работу по сбору и уточнению полученных данных.

Анализ статистики аварийности за 2018 год показывает снижение социального риска, количества погибших и тяжести последствий относительно уровня 2017 г.

Анализ существующей организации движения пассажирского транспорта общего пользования показал соответствие движения маршрутов установленному расписанию и отсутствие переполненности подвижного состава.

В результате анализа параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств в Зеленоградском городском округе выявлен дефицит парковочного пространства для временного хранения ТС.

Слабо развитая организация велосипедной инфраструктуры и пешеходного движения в Зеленоградском городском округе создают неудобства для жителей округа и повышают вероятность возникновения ДТП с участием велосипедистов и пешеходов, особенно в темное время суток.

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

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Градостроительный кодекс РФ от 29.12.2004 № 190-ФЗ.
2. Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации».
3. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».
4. Федеральный закон от 13.07.2015 №220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».
5. Распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р «Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года».
6. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».
7. Распоряжение Министерства транспорта РФ от 31.01.2017 № НА-19-р «Об утверждении социального стандарта транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом».
8. Приказ Министерства транспорта РФ от 26.05.2016г. № 131 «Об утверждении порядка осуществления мониторинга разработки и утверждения программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».
9. Приказ Министерства транспорта РФ от 17.03.2015 № 43 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения».
10. Пункт 4 «б» Перечня поручений Президента РФ по итогам заседания президиума Государственного совета от 14 марта 2016 г. № Пр-637.
11. Схема территориального планирования Зеленоградского городского округа Калининградской области.
12. Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс].
13. СП 113.13330.2012. «Стоянки автомобилей. Актуализированная редакция СНиП 21-02-99*» с изменением № 1 [Текст]. - Взамен СНиП 21-02- 99*; введ. 2013-01-01.

- М.: Минстрой России: ФАУ «ФЦС», 2015.

14. СП 34.13330.2012. Свод правил. «Автомобильные дороги. Актуализированная редакция СНиП 2.05.02-85*» (утв. Приказом Минрегиона России от 30.06.2012 N 266).

15. СП 42.13330.2016. Свод правил «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89* (утв. приказом Министерства строительства и жилищно- коммунального хозяйства РФ от 30 декабря 2016 г. N 1034/пр).

16. Постановление Правительства РФ от 28.09.2009 № 767 «О классификации автомобильных дорог в Российской Федерации».

ПРИЛОЖЕНИЯ

Паспорта замеров транспортных потоков в ключевых точках

1. Общая информация

В данном приложении отображены результаты замеров часовой интенсивности транспортных потоков с 11.08.2018 по 12.08.2018 в период с 8:00 до 9:00 – часы пиковой загрузки улично-дорожной сети Зеленоградского городского округа. В таблицах с результатами замеров используется следующая классификация типов ТС и коэффициенты приведения согласно ВСН 45-68, ОН 025270-66 и СП 34.13330.2012:

- индивидуальный транспорт (ИТ), коэффициент приведения – 1;
- общественный транспорт особо малой и малой вместимости (ОТ), коэффициент приведения – 1;
- малый грузовой транспорт (грузоподъемность до 2 т) – (М ГР), коэффициент приведения – 1,3;
- средний грузовой транспорт (грузоподъемность до 8 т) – (СР ГР), коэффициент приведения – 1,6;
- большой грузовой транспорт (грузоподъемность более 8 т, исключая автопоезда) – (Б ГР), коэффициент приведения – 1,8;
- автопоезда (АП), коэффициент приведения – 2,7;
- мотоциклы (Мото), коэффициент приведения – 1,0;
- велосипеды (Вело), коэффициент приведения – 1,0.

2. Паспорт перекрестка точка № 1

Вход	Направление	ИТ, ТС	ОГ, ТС					МГР, ТС	СР ГР, ТС	БГР, ТС	АП, ТС	МОТО, ТС	ВЕЛО, ТС	Итого, ТС/час	Приведенная интенсивность, прив. ед./час			
			ОМВ	МВ	СВ	БВ	ЭА								грузовая	общая	вход	выход
-	-	1	1	1,4	2,5	4,6	3	1,3	1,6	1,8	2,7	1	1	-	-	-	-	-
А	А D	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	16	0	16	250	349
	А В	190	0	0	1	0	0	12	1	0	0	0	1	205	17	211		
	А С	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23	0	23		
В	В А	268	0	0	2	0	0	6	1	0	0	2	2	281	9	286	405	370
	В D	38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	38	0	38		
	В С	78	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	81	1	81		
С	С А	46	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	47	0	47	182	109
	С В	129	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	131	1	131		
	С D	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4		
D	D А	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	16	0	16	49	58
	D В	27	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	28	0	28		
	D С	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	5		
Всего:		834	0	0	3	0	0	20	2	0	0	4	12	875	28	886	886	886

3. Паспорт перекрестка точка № 2

Вход	Направление	ИТ, ТС	ОТ, ТС					М ГР, ТС	СР ГР, ТС	Б ГР, ТС	АП, ТС	МОТО, ТС	ВЕЛО, ТС	Итог, ТС/час	Приведенная интенсивность, прив. ед./час			
			ОМВ	МВ	СВ	БВ	ЭА								грузовая	общая	вход	выход
-	-	1	1	1,4	2,5	4,6	3	1,3	1,6	1,8	2,7	1	1	-	-	-	-	-
А	А В	345	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	1	355	12	358	393	451
	А С	26	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	2	33	7	35		
В	В А	237	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	238	1	238	531	641
	В С	278	0	0	0	0	0	11	0	0	0	0	1	290	14	293		
С	С А	208	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	212	5	213	496	328
	С В	273	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	2	281	8	283		
Всего:		1367	0	0	0	0	0	36	0	0	0	0	6	1409	47	1420	1420	1420

4. Паспорт перекрестка точка № 3

Вход	Направление	ИТ, ТС	ОТ, ТС					МГР, ТС	СРГР, ТС	БГР, ТС	АП, ТС	МОТО, ТС	ВЕЛО, ТС	Итого, ТС/час	Приведенная интенсивность, прив. ед./час			
			ОМВ	МВ	СВ	БВ	ЭА								грузовая	общая	вход	выход
-	-	1	1	1,4	2,5	4,6	3	1,3	1,6	1,8	2,7	1	1	-	-	-	-	-
А	А D	196	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	3	205	8	207	663	491
	А В	433	0	1	3	0	0	9	0	0	0	0	2	448	12	456		
В	В А	384	0	2	2	0	0	7	0	0	0	0	1	396	9	402	500	586
	В D	97	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	98	1	98		
С	С А	86	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	88	3	89	219	-
	С В	125	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	129	3	130		
-	D	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	305
Всего:		1321	0	3	5	0	0	27	0	0	0	0	8	1364	36	1382	1382	1382

5. Паспорт перекрестка точка № 4

Вход	Направление	ИТ, ТС	ОТ, ТС					МГР, ТС	СРГР, ТС	БГР, ТС	АП, ТС	МОТО, ТС	ВЕЛО, ТС	Итог, ТС/час	Приведенная интенсивность, прив. ед./час			
			ОМВ	МВ	СВ	БВ	ЭА								грузовая	общая	вход	выход
-	-	1	1	1,4	2,5	4,6	3	1,3	1,6	1,8	2,7	1	1	-	-	-	-	-
А	А В	384	0	1	3	0	0	11	0	0	0	0	2	401	14	409	607	443
	А С	178	0	0	1	0	0	9	0	0	0	0	6	194	12	198		
В	В А	338	0	1	2	0	0	3	0	0	0	0	2	346	4	350	935	925
	В С	465	0	0	2	0	0	48	20	4	0	1	12	552	102	585		
С	С А	78	0	1	1	0	0	3	0	0	0	0	7	90	4	93	609	783
	С В	467	0	1	1	0	0	19	8	2	0	2	2	502	41	516		
Всего:		1910	0	4	10	0	0	93	28	6	0	3	31	2085	177	2151	2151	2151

6. Паспорт перекрестка точка № 5

Вход	Направление	ИТ, ТС	ОТ, ТС					МГР, ТС	СРГР, ТС	БГР, ТС	АП, ТС	МОТО, ТС	ВЕЛО, ТС	Итог, ТС/час	Приведенная интенсивность, прив. ед./час			
			ОМВ	МВ	СВ	БВ	ЭА								грузовая	общая	вход	выход
-	-	1	1	1,4	2,5	4,6	3	1,3	1,6	1,8	2,7	1	1	-	-	-	-	-
А	А D	45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	45	0	45	918	918
	А В	778	0	2	3	0	0	27	8	2	1	2	1	824	54	846		
	А С	23	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	26	3	27		
В	В А	729	0	0	2	0	0	46	20	4	0	4	2	807	99	839	941	906
	В D	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	7		
	В С	93	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	94	2	95		
С	С А	32	0	0	0	0	0	4	2	0	0	0	1	39	8	41	118	126
	С В	47	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	50	3	51		
	С D	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	26		
D	D А	34	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	37	3	38	51	78
	D В	7	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	9	1	9		
	D С	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4		
Всего:		1825	0	2	5	0	0	84	31	6	1	9	5	1968	173	2028	2028	2028

7. Паспорт перекрестка точка № 6

Вход	Направление	ИТ, ТС	ОТ, ТС					МГР, ТС	СРГР, ТС	БГР, ТС	АП, ТС	МОТО, ТС	ВЕЛО, ТС	Итог, ТС/час	Приведенная интенсивность, прив. ед./час			
			ОМВ	МВ	СВ	БВ	ЭА								грузовая	общая	вход	выход
-	-	1	1	1,4	2,5	4,6	3	1,3	1,6	1,8	2,7	1	1	-	-	-	-	-
А	А В	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	13	0	13	774	624
	А С	620	0	1	2	0	0	63	20	4	0	0	13	723	121	761		
В	В А	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	21	0	21	51	38
	В С	29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	30	0	30		
С	С А	548	0	0	2	0	0	20	8	2	0	0	8	588	42	603	628	791
	С В	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	25	0	25		
Всего:		1249	0	1	4	0	0	83	28	6	0	1	28	1400	163	1453	1453	1453