

ООО НЦТМП

УТВЕРЖДАЮ

Генеральный директор



ООО НЦТМП

С.Н. Постнов



"16" апреля 2018 г.

ОТЧЕТ О НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЙ РАБОТЕ

по теме:

«Комплексная схема организации дорожного движения на территории Колпнянского муниципального района Орловской области»

Этап 1

Рязань 2018

СПИСОК ОСНОВНЫХ ИСПОЛНИТЕЛЕЙ

по НИР «Комплексная схема организации дорожного движения на территории Колпнянского муниципального района Орловской области»

Организация-Исполнитель: Общество с ограниченной ответственностью «Научный центр транспортного моделирования и планирования»

Руководитель темы:



16 апреля 2018г.

Постнов С. Н.

Исполнители темы:

16 апреля 2018г.

Постнов А. С.

16 апреля 2018г.

Лежепекоев А. Е.

Реферат

Отчет 114 с., 1 ч., 55 рис., 40 табл.

управление транспортом, транспортное моделирование, инфраструктура транспорта, транспортное планирование, оптимизированные транспортные системы, комплексная схема организации дорожного движения

В отчете представлены результаты исследований, выполненных по муниципальному контракту №0354300068018000012-0065146-02 на выполнение работ по разработке комплексной схемы организации дорожного движения на территории Колпнянского муниципального района Орловской области.

Объектом исследования является транспортный комплекс Колпнянского муниципального района Орловской области, включая дорожную сеть (вне зависимости от типа собственности) и объекты транспортной инфраструктуры.

Цель проекта - разработка Программы мероприятий, направленной на повышение безопасности и эффективности организации дорожного движения (ОДД) на территории Колпнянского муниципального района Орловской области.

Задачи проекта:

- упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов;
- повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования;
- снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов;

- снижение негативного воздействия от автомобильного транспорта на окружающую среду.

В процессе работ по первому этапу были проведены:

- сбор и систематизация официальных документарных статических, технических и других данных, необходимых для разработки проекта;

- транспортные обследования на территории исследуемого образования;

- анализ полученных данных и результатов обследований и оценка существующих параметров дорожной сети и схемы организации дорожного движения на территории Колпнянского муниципального района Орловской области;

- анализ статистики аварийности с выявлением причин возникновения дорожно-транспортных происшествий;

- характеристика сложившейся ситуации по ОДД на территории муниципального образования.

В процессе первого этапа НИР были использованы следующие методы: информационное транспортное планирование, натурное обследование интенсивности транспортного движения и пассажиропотоков, методы математической статистики.

При обследовании транспортных и пассажиропотоков на УДС муниципального образования был сделан вывод о том, что транспортная система района в утренний час пик в основном функционирует за счет легкового индивидуального транспорта, при этом практически не наблюдается серьезных затруднений для перемещения как ИТ (заторов и задержек транспорта), так и пассажиров ОТ (переполненность ТС ОТ и задержки в сети). Основные потоки легкового транспорта в этот период направлены в сторону промышленных зон к местам приложения труда, и в сторону центральных районов селитебной части административного центра района.

По данным обследования доля пассажиропотока ОТ в общем количестве перевезенных жителей по наиболее загруженным участкам сети в утренний час пик составляет менее 10%. Таким образом, на момент обследования ОТ оказывал минимальное влияние на транспортную обстановку. Одной из причин этого, может быть небольшой масштаб территории административного центра района, где сконцентрированы основные транспортные потоки.

На входах и выходах в УДС муниципального образования зафиксированы минимальные интенсивности движения транзитного автомобильного транспорта. Это объясняется, как удаленностью территории муниципального образования от соседних городов и населенных пунктов, так и наличием альтернативных маршрутов проезда транзитного транспорта. Это благоприятный фактор для устойчивости транспортной системы района.

Анализ статистики аварийности показал, что на момент обследования отсутствуют места концентрации ДТП.

Результаты первого этапа НИР позволили получить необходимые исходные данные для создания транспортной макромодели исследуемого муниципального образования в рамках второго этапа работ.

СОДЕРЖАНИЕ

РЕФЕРАТ	3
ВВЕДЕНИЕ	9
1 АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОТЧЕТ О ПРОВЕДЕНИИ ИССЛЕДОВАНИЙ	10
1.1 СБОР И СИСТЕМАТИЗАЦИЯ ОФИЦИАЛЬНЫХ ДОКУМЕНТАРНЫХ СТАТИЧЕСКИХ, ТЕХНИЧЕСКИХ И ДРУГИХ ДАННЫХ, НЕОБХОДИМЫХ ДЛЯ РАЗРАБОТКИ ПРОЕКТА	10
1.1.1 Основные исходные данные НИР	10
1.1.2 Данные социально-демографической статистики	11
1.1.3 Трудовые ресурсы	17
1.1.4 Производственно-хозяйственный комплекс	17
1.2 ПОДГОТОВКА И ПРОВЕДЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОБСЛЕДОВАНИЙ НА ТЕРРИТОРИИ КОЛПНЯНСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА ОРЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ	22
1.2.1 Подготовка и проведение натурного обследования интенсивности движения и состава транспортного потока в ключевых транспортных узлах на территории Колпнянского муниципального района Орловской области	22
1.2.2 Подготовка и проведение натурного обследования пассажиропотоков на общественном пассажирском транспорте на территории Колпнянского района Орловской области	46
1.3 АНАЛИЗ ОРГАНИЗАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНОВ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ВЛАСТИ КОЛПНЯНСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА ОРЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ И ОРГАНОВ МЕСТНОГО САМОУПРАВЛЕНИЯ ПО ОДД	48
1.4 АНАЛИЗ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ОДД	50
1.5 АНАЛИЗ ИМЕЮЩИХСЯ ДОКУМЕНТОВ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ И ДОКУМЕНТАЦИИ ПО ПЛАНИРОВКЕ ТЕРРИТОРИИ, ДОКУМЕНТОВ СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПЛАНИРОВАНИЯ	51
1.5.1 Анализ Схемы территориального планирования Колпнянского района Орловской области	51
1.5.2 Анализ Генерального плана городского поселения Колпна Колпнянского муниципального района Орловской области	53
1.5.3 Анализ документов стратегического планирования Колпнянского муниципального района Орловской области	53
1.6 ОПИСАНИЕ ОСНОВНЫХ ЭЛЕМЕНТОВ ДОРОГ, ИХ ПЕРЕСЕЧЕНИЙ И ПРИМЫКАНИЙ, ВКЛЮЧАЯ ГЕОМЕТРИЧЕСКИЕ ПАРАМЕТРЫ ЭЛЕМЕНТОВ ДОРОГИ, ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	54
1.7 ОПИСАНИЕ СУЩЕСТВУЮЩЕЙ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И ПЕШЕХОДОВ, ВКЛЮЧАЯ ОПИСАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ МАРШРУТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, РАЗМЕЩЕНИЯ МЕСТ ДЛЯ СТОЯНКИ И ОСТАНОВКИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ОБЪЕКТОВ ДОРОЖНОГО СЕРВИСА	68
1.7.1 Автомобильный транспорт	69
1.7.2 Пассажирский транспорт	70

1.7.3	<i>Велосипедный транспорт</i>	78
1.7.4	<i>Пешеходная инфраструктура</i>	79
1.8	АНАЛИЗ ПАРАМЕТРОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, А ТАКЖЕ ПАРАМЕТРОВ ДВИЖЕНИЯ МАРШРУТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И ПАРАМЕТРОВ РАЗМЕЩЕНИЯ МЕСТ ДЛЯ СТОЯНКИ И ОСТАНОВКИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.....	81
1.8.1	<i>Параметры дорожного движения</i>	83
1.8.2	<i>Параметры движения маршрутного транспорта</i>	83
1.8.3	<i>Сооружения и устройства для хранения и обслуживания транспортных средств</i> ...	83
1.9	АНАЛИЗ ПАССАЖИРО- И ГРУЗОПОТОКОВ.....	87
1.10	АНАЛИЗ УСЛОВИЙ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, ВКЛЮЧАЯ ДАННЫЕ О ЗАГРУЗКЕ ПЕРЕСЕЧЕНИЙ И ПРИМЫКАНИЙ ДОРОГ СО СВЕТОФОРНЫМ РЕГУЛИРОВАНИЕМ	89
1.11	АНАЛИЗ ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО СОСТОЯНИЯ ТСОДД.....	91
1.12	АНАЛИЗ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗУЕМЫХ МЕТОДОВ ОДД.....	94
1.12.1	<i>Одностороннее движение</i>	95
1.12.2	<i>Запрет движения или въезда</i>	96
1.12.3	<i>Запрет стоянки и остановки транспортных средств</i>	97
1.12.4	<i>Организация движения грузового транспорта</i>	100
1.12.5	<i>Организация пешеходного и велосипедного движения</i>	101
1.13	АНАЛИЗ ПРИЧИН И УСЛОВИЙ ВОЗНИКНОВЕНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ....	103
1.14	ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ КОЛПНЯНСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА НА ОСНОВЕ ИЗУЧЕНИЯ ОБЩЕСТВЕННОГО МНЕНИЯ И МНЕНИЯ ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.....	110
	ЗАКЛЮЧЕНИЕ	113
	СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ	114

ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

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

Обозначение и сокращение	Значение
БД	база данных
ИТ	индивидуальный транспорт
НИР	научно-исследовательская работа
ОДД	организация дорожного движения
ОТ	общественный транспорт
СО	светофорный объект
ТС	транспортное средство
УДС	улично-дорожная сеть
ПО	программное обеспечение
ТР	транспортный район
МО	муниципальное образование
КСОДД	комплексная схема организации дорожного движения
ПГТ	поселок городского типа

ВВЕДЕНИЕ

При обследовании транспортных и пассажиропотоков на УДС муниципального образования был сделан вывод о том, что транспортная система района в утренний час пик в основном функционирует за счет легкового индивидуального транспорта, при этом практически не наблюдается серьезных затруднений для перемещения как ИТ (заторов и задержек транспорта), так и пассажиров ОТ (переполненность ТС ОТ и задержки в сети). Основные потоки легкового транспорта в этот период направлены в сторону промышленных зон к местам приложения труда, и в сторону центральных районов жилой части административного центра района.

По данным обследования доля пассажиропотока ОТ в общем количестве перевезенных жителей по наиболее загруженным участкам сети в утренний час пик составляет менее 10%. Таким образом, на момент обследования ОТ оказывал минимальное влияние на транспортную обстановку. Одной из причин этого, может быть небольшой масштаб территории административного центра района, где сконцентрированы основные транспортные потоки.

На входах и выходах в УДС муниципального образования зафиксированы минимальные интенсивности движения транзитного автомобильного транспорта. Это объясняется, как удаленностью территории муниципального образования от соседних городов и населенных пунктов, так и наличием альтернативных маршрутов проезда транзитного транспорта. Это благоприятный фактор для устойчивости транспортной системы района.

Анализ статистики аварийности показал, что на момент обследования отсутствуют места концентрации ДТП.

Результаты первого этапа НИР позволили получить необходимые исходные данные для создания транспортной макромодели исследуемого муниципального образования в рамках второго этапа работ.

1 АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОТЧЕТ О ПРОВЕДЕНИИ ИССЛЕДОВАНИЙ

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

1.1.1 Основные исходные данные НИР

В качестве исходных данных для проведения НИР Заказчиком были переданы следующие основные материалы:

- сведения о распределении численности жителей в муниципальном районе с детализацией до отдельных сельских населенных пунктов и улиц пгт Колпны (по информации об избирательных участках района);

- информация по рабочим местам хозяйствующих субъектов - юридических лиц на территории Колпнянского муниципального района Орловской области с указанием наименования предприятия и адреса, предварительная информация по количеству рабочих мест в Колпнянском районе из «Программ комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципальных субъектов Колпнянского района Орловской области» (информация будет использована при моделировании на втором этапе работ, для локализации мест притяжения транспортных потоков в утренний час пик при расчете модели спроса);

- материалы в составе Генерального плана территории Колпнянского муниципального района Орловской области;

- информация по статистике аварийности за 3-летний период с указанием мест дорожно-транспортных происшествий с тяжкими последствиями;

- информация по организации движения общественного транспорта на территории Колпнянского муниципального района Орловской области с общим объемом пассажиропотоков;

- данные по экономическому и социальному положению Колпнянского муниципального района Орловской области по итогам 2017 года;

- общедоступные материалы с официальных сайтов органов власти и управления Колпнянского муниципального района Орловской области, Госкомстата РФ.

1.1.2 Данные социально-демографической статистики

Колпнянский муниципальный район расположен в центральной части Среднерусской возвышенности, в юго-восточной части Орловской области и граничит: на севере - с Покровским районом, на востоке - с Ливенским и Должанским, на западе - Малоархангельским, на юге - Щигровским и Черемисинским районами Курской области. Территория района - 1176,7 кв. км, что составляет 4,4% территории Орловской области. Протяженность района с севера на юг - 56 км, с запада на восток - 60 км, протяженность границы - 189 км. Как административная единица район был образован в 1928 году и входил в состав Курской области. В 1937 году в результате нового административно-территориального деления Центрально-Черноземного региона вошел в состав Орловской области. С 1 января 2006 года район преобразован в муниципальный район, включающий 10 муниципальных образований: пгт Колпна, Ахтырское сельское поселение, Белоколодезьское сельское поселение, Знаменское сельское поселение, Карловское сельское поселение, Краснянское сельское поселение, Крутовское сельское поселение, Тимирязевское сельское поселение, Ушаковское сельское поселение, Ярищенское сельское поселение.

Муниципально-территориальное устройство Колпнянского района приводится в таблице 1.1.

Таблица 1.1 — Муниципально-территориальное устройство

№	Городское и сельские поселения	Административный центр	Количество населённых пунктов	Население	Площадь, км2
1	Городское поселение Колпна	пгт Колпна	1	≈5628	9,17
2	Ахтырское сельское поселение	село Ахтырка	11	≈491	107,57
3	Белоколодезское сельское поселение	деревня Белый Колодезь Первый	21	≈1026	138,50
4	Знаменское сельское поселение	село Знаменское	7	≈442	70,83
5	Карловское сельское поселение	деревня Клевцово	16	≈1260	121,87
6	Краснянское сельское поселение	село Красное	11	≈581	125,39
7	Крутовское сельское поселение	село Крутое	18	≈1233	182,40
8	Тимирязевское сельское поселение	деревня Тимирязево	15	≈615	98,07
9	Ушаковское сельское поселение	село Ушаково	8	≈411	124,32
10	Ярищенское сельское поселение	село Ярище	28	≈1141	208,08

В муниципальном районе имеется 136 населенных пунктов. Общая численность населения района 12828 человек [1], из них 7200 человек, или 56% проживают в сельской местности.

Список населенных пунктов Колпнянского района Орловской области приводится в таблице 1.2.

Таблица 1.2 — Список населенных пунктов Колпнянского муниципального района Орловской области

Список населённых пунктов района				
№	Населённый пункт	Тип	Население	Муниципальное образование
1	Агарково	деревня	14	Краснянское сельское поселение
2	Александровка	деревня	17	Знаменское сельское поселение
3	Александровка	деревня	9	Карловское сельское поселение
4	Алисово	деревня	36	Крутовское сельское поселение
5	Андреевка	деревня	136	Карловское сельское поселение
6	Андреевка	деревня	43	Краснянское сельское поселение
7	Ахтырка	село	336	Ахтырское сельское поселение
8	Бекетово	деревня	9	Ярищенское сельское поселение
9	Белое	деревня	4	Белоколодезское сельское поселение
10	Белый	хутор	24	Белоколодезское сельское поселение

11	Белый Колодезь Второй	деревня	76	Белоколодезьское сельское поселение
12	Белый Колодезь Первый	деревня	389	Белоколодезьское сельское поселение
13	Берёзовка	деревня	58	Карловское сельское поселение
14	Большуфуровка	деревня	7	Тимирязевское сельское поселение
15	Борисовка Вторая	деревня	16	Краснянское сельское поселение
16	Борисовка Первая	деревня	1	Краснянское сельское поселение
17	Букреевка	деревня	7	Белоколодезьское сельское поселение
18	Бурычки	деревня	1	Ярищенское сельское поселение
19	Бухтиярово Второе	деревня	77	Ярищенское сельское поселение
20	Бухтиярово Первое	деревня	25	Ярищенское сельское поселение
21	Васильевка Первая	деревня	12	Ахтырское сельское поселение
22	Василь-Плотка	деревня	43	Ахтырское сельское поселение
23	Василь-Тумашевка	деревня	6	Ушаковское сельское поселение
24	Верхнее Карлово	деревня	20	Карловское сельское поселение
25	Весёлый	посёлок	13	Знаменское сельское поселение
26	Воробьёвка	деревня	55	Ярищенское сельское поселение
27	Вороново	село	160	Ахтырское сельское поселение
28	Городецкое	село	70	Ярищенское сельское поселение
29	Греково	деревня	21	Ярищенское сельское поселение
30	Грязное	деревня	28	Краснянское сельское поселение
31	Гуляево	деревня	1	Ярищенское сельское поселение
32	Густые Тычинки	деревня	53	Ярищенское сельское поселение
33	Давыдово	деревня	4	Ушаковское сельское поселение
34	Даниловка	деревня	17	Карловское сельское поселение
35	Денисовка	деревня	0	Ахтырское сельское поселение
36	Долгий Колодезь	деревня	72	Крутовское сельское поселение
37	Доробино	деревня	16	Карловское сельское поселение
38	Дровосечное	село	443	Крутовское сельское поселение
39	Дубовое	деревня	35	Белоколодезьское сельское поселение
40	Дурнево	деревня	17	Ярищенское сельское поселение
41	Евтифеевка Вторая	деревня	0	Краснянское сельское поселение
42	Евтифеевка Первая	деревня	1	Краснянское сельское поселение
43	Екатериновка	деревня	93	Карловское сельское поселение
44	Заречный	посёлок	0	Ушаковское сельское поселение
45	Зелёная Роща	посёлок	0	Белоколодезьское сельское поселение
46	Знаменское	село	288	Знаменское сельское поселение
47	Зубарёвка	деревня	34	Крутовское сельское поселение
48	Ивано-Яковлевка	деревня	1	Тимирязевское сельское поселение
49	Казаковка	деревня	6	Крутовское сельское поселение
50	Камыши	деревня	9	Крутовское сельское поселение
51	Карташовка	деревня	330	Тимирязевское сельское поселение
52	Клевцово	деревня	398	Карловское сельское поселение
53	Клевцово	деревня	8	Ярищенское сельское поселение
54	Кобзевка	деревня	1	Крутовское сельское поселение
55	Кожушки	деревня	1	Ахтырское сельское поселение
56	Колпна	пгт	5628	Городское поселение Колпна
57	Королёвка	деревня	0	Белоколодезьское сельское поселение
58	Красная Звезда	деревня	1	Тимирязевское сельское поселение

59	Красная Площадь	деревня	24	Ярищенское сельское поселение
60	Красная Сосна	деревня	20	Тимирязевское сельское поселение
61	Красногорье	деревня	63	Белоколодезьское сельское поселение
62	Красное	село	397	Краснянское сельское поселение
63	Красный	посёлок	13	Крутовское сельское поселение
64	Красный Уголок	деревня	15	Ярищенское сельское поселение
65	Крутое	деревня	56	Белоколодезьское сельское поселение
66	Крутое	село	503	Крутовское сельское поселение
67	Крюково	деревня	10	Ахтырское сельское поселение
68	Кузьминовка	деревня	7	Карловское сельское поселение
69	Кутепово	деревня	1	Крутовское сельское поселение
70	Кутузово	деревня	12	Тимирязевское сельское поселение
71	Лески	деревня	31	Ярищенское сельское поселение
72	Лески	посёлок	0	Ярищенское сельское поселение
73	Лимовое	деревня	55	Ярищенское сельское поселение
74	Луговое	деревня	16	Крутовское сельское поселение
75	Маклаки	деревня	0	Тимирязевское сельское поселение
76	Максаки	деревня	0	Знаменское сельское поселение
77	Маркино	деревня	186	Ушаковское сельское поселение
78	Мисайлово	село	196	Краснянское сельское поселение
79	Михайловка	деревня	131	Карловское сельское поселение
80	Моховое	деревня	10	Белоколодезьское сельское поселение
81	Моховое	село	108	Знаменское сельское поселение
82	Нетрубёж	село	202	Крутовское сельское поселение
83	Нижнее Карлово	деревня	130	Карловское сельское поселение
84	Никольское	деревня	39	Белоколодезьское сельское поселение
85	Новосёлки	деревня	0	Белоколодезьское сельское поселение
86	Ново-Фёдоровка	деревня	8	Ушаковское сельское поселение
87	Ново-Яковлевка	деревня	11	Краснянское сельское поселение
88	Обуховка	деревня	11	Ярищенское сельское поселение
89	Острики	деревня	0	Белоколодезьское сельское поселение
90	Остров	деревня	186	Ярищенское сельское поселение
91	Павловка	деревня	37	Ушаковское сельское поселение
92	Паниковец Второй	деревня	50	Ярищенское сельское поселение
93	Паниковец Первый	деревня	19	Ярищенское сельское поселение
94	Паперецкое	деревня	1	Ярищенское сельское поселение
95	Петровка	деревня	5	Ахтырское сельское поселение
96	Петровка Вторая	деревня	0	Тимирязевское сельское поселение
97	Петровка Первая	деревня	19	Тимирязевское сельское поселение
98	Покатилово	деревня	44	Ярищенское сельское поселение
99	Покровка	деревня	286	Карловское сельское поселение
100	Поляковочка	деревня	5	Белоколодезьское сельское поселение
101	Посёлок имени Ворошилова	посёлок	7	Белоколодезьское сельское поселение
102	Просека	деревня	99	Белоколодезьское сельское поселение
103	Пушинка	деревня	12	Ярищенское сельское поселение
104	Ревякинские Выселки	деревня	9	Крутовское сельское поселение
105	Редькино	деревня	49	Крутовское сельское поселение
106	Рождественское	село	15	Ушаковское сельское поселение

107	Селиваново	деревня	37	Крутовское сельское поселение
108	Сергеевка	деревня	19	Карловское сельское поселение
109	Скородумка	деревня	50	Ярищенское сельское поселение
110	Сомово	деревня	35	Краснянское сельское поселение
111	Спасское Второе	деревня	97	Белоколодезьское сельское поселение
112	Спасское Первое	село	53	Белоколодезьское сельское поселение
113	Струково	деревня	0	Ахтырское сельское поселение
114	Теменское	деревня	61	Ярищенское сельское поселение
115	Тимирязево	деревня	72	Тимирязевское сельское поселение
116	Трудюлюбовка	деревня	85	Знаменское сельское поселение
117	Удеревка Вторая	деревня	76	Тимирязевское сельское поселение
118	Удеревка Первая	деревня	0	Тимирязевское сельское поселение
119	Удеревские Выселки	деревня	0	Тимирязевское сельское поселение
120	Ушаково	село	279	Ушаковское сельское поселение
121	Фёдоровка	деревня	6	Тимирязевское сельское поселение
122	Фошня	село	25	Ярищенское сельское поселение
123	Хорошевка	деревня	64	Карловское сельское поселение
124	Хутор-Лимовое	деревня	206	Тимирязевское сельское поселение
125	Чашино	деревня	53	Крутовское сельское поселение
126	Черниково	деревня	64	Карловское сельское поселение
127	Чибисовка	деревня	4	Крутовское сельское поселение
128	Шалимово	деревня	0	Ахтырское сельское поселение
129	Шевяково	деревня	17	Ярищенское сельское поселение
130	Шушляпино	деревня	79	Карловское сельское поселение
131	Щегловитовка	деревня	6	Знаменское сельское поселение
132	Юдинка	деревня	4	Ахтырское сельское поселение
133	Юрьево	деревня	5	Белоколодезьское сельское поселение
134	Ягодное	деревня	31	Крутовское сельское поселение
135	Яковка	село	29	Белоколодезьское сельское поселение
136	Ярище	село	464	Ярищенское сельское поселение

Административным центром Колпнянского района Орловской области является пгт Колпна, с численностью населения 5628 человек, который находится на расстоянии 130 км от областного центра - города Орла. К районному центру Колпна подходит железная дорога Колпна – Курск.

Колпна является транспортным узлом района. Удобные транспортные пути связывают его с областным центром и с соседними областями.

Сведения о категориях земель территории, представленные в материалах в составе Генерального плана территории Колпнянского муниципального района Орловской области, приведены в таблице 1.3

Таблица 1.3 — Земельный баланс территории Колпнянского района

Наименование	Площадь, га	% от общей площади
Земли лесного фонда	1942	1,65
Земли промышленности	770	0,65
Земли поселений или населенных пунктов	8452	7,18
Земли с/х назначения	106504	90,51
Итого земель:	117668	

Экономика Колпнянского района ориентирована на развитие агропромышленного комплекса – на селе проживает 56% населения, сосредоточена половина основных фондов, производится 70% валовой продукции, аграрное производство выступает системообразующей структурой сельской местности.

Динамика численности населения Колпнянского муниципального района Орловской области в соответствии с предоставленной администрацией МО «Справкой социально-демографического развития района за 2017 год» приводится в таблице 1.4

Таблица 1.4 — Динамика численности населения Колпнянского муниципального района Орловской области, чел.

	2013	2014	2015	2016	2017
Численность населения на конец года	13830	13399	13160	12828	12613
Число родившихся	119	149	122	129	94
Число умерших	327	281	252	300	304
Естественный прирост, убыль (-)	-208	-132	-130	-171	-210
Число прибывших	115	212	297	316	451
Число выбывших	469	511	406	477	456
Миграционный прирост, убыль (-)	-354	-299	-109	-161	-5
Промышленное производство, млн. руб.	2491	3574	4662	3905	3124

1.1.3 Трудовые ресурсы

На сегодняшний день район характеризуется отрицательным естественным приростом населения, снижением показателей смертности и незначительным увеличением показателей рождаемости. В Колпнянском районе наблюдается миграционный отток постоянно проживающего населения. Эти процессы влияют на снижение трудового потенциала территории, а значит на снижение потребительской способности населения и на процессы территориального развития и пространственного освоения.

Данные о среднесписочной численности работающих на крупных и средних предприятиях района в 2017 году, предоставленные администрацией МО, отражены в таблице 1.5

Таблица 1.5 — Среднесписочная численность работающих на крупных и средних предприятиях района в 2017 году

Виды экономической деятельности	2016г	2017г	Темп роста, %
Сельское хозяйство, лесное хозяйство, охота	407	414	101,7
Обеспечение электрической энергией, газом и паром	83	82	99,4
Деятельность финансовая и страховая	22	22	100
Государственное управление, обеспечение военной безопасности; социальное обеспечение	211	199	94,3
Образование	480	453	94,3
Деятельность в области здравоохранения и социальных услуг	293	278	94,9
Итого:	2150	2079	96,7

Информация о численности безработных и количестве вакансий по данным администрации МО представлена в таблице 1.6

Таблица 1.6 — Информация Центра занятости населения МО

	На 01.01.2015г	На 01.01.2016г	На 01.01.2017г	На 01.01.2018г
Численность безработных, чел.	49	55	49	44
Количество вакансий, ед.	69	41	77	70

1.1.4 Производственно-хозяйственный комплекс

Колпнянский район, наряду с Ливенским и Верховским, образуют Ливенский внутриобластной экономический район, который относится к

развитым промышленно-аграрным, с долей в суммарном объёме товарной продукции 20-30 % (характеризуется производством зерна, сахарной свеклы, картофеля и скотоводческо-овцеводческо-свиноводческим направлением).

Обрабатывающая промышленность находится только в пгт Колпна и представлена машиностроением и металлообработкой, строительных материалов, лёгкой и пищевой промышленностью. Ведущее место занимает пищевая промышленность, где выделяются сахарная (АО «Колпнянский сахарный завод»), хлебопекарная (Колпнянский хлебозавод).

Внутренний валовый продукт в Колпнянском районе по завершению 2017 года составил 6 млрд. руб., доходы на душу населения 29 тыс. руб. в месяц, это один из самых высоких показателей в области. Колпнянский район последние 10 лет является лидером в производстве и урожайности сельскохозяйственных культур. Средняя зарплата в этом секторе экономики составила 24 тыс. руб., задолженности по зарплате в районе нет.

Число субъектов малого и среднего предпринимательства на 01 января 2018 г. составило 253 единиц.

Доля занятых в общей численности работников всех организаций - 27 %. Объем отгрузки товаров и услуг малыми и средними предприятиями достиг 2,1 млрд. руб., что составляет 38 % в общем объеме производства.

В отраслевой структуре экономики района торговля, общественное питание, бытовые услуги занимают одно из ведущих мест. Сформированная рыночная структура отраслей позволяет обеспечить население района практически всеми видами продовольственных и промышленных товаров и услугами.

По состоянию на 01 января 2018 года в районе действуют 80 предприятий стационарной сети розничной торговли, 7 объектов общественного питания. За 2017 год введено в действие 3 объекта (Оптимист, Пиво, Сундучок). Оборот розничной торговли в районе почти полмиллиарда руб., что превы-

сило уровень предыдущего года на 8%. Оборот общественного питания – 32,7 млн. руб., или 101% к предыдущему году. Бытовые услуги оказываются по ремонту радиоаппаратуры, сложной бытовой техники, обуви. К парикмахерским, швейным, фото, ритуальным услугам в прошлом году добавились автомобильные, тракторные услуги, косьба, уборка снега, что позволило на треть увеличить выручку по сравнению с 2016 годом, которая составила 3,3 млн. По аптекам товарооборот составил 27,4 млн. Оба муниципальных предприятия сработали с прибылью.

Поступления налоговых и иных обязательных платежей в бюджет района от малого и среднего бизнеса составили 14,6 млн. рублей. Через районный фонд поддержки малого предпринимательства субсидию получил 1 предприниматель на сумму 30 тыс. руб.

В целях улучшения конкурентной среды и инвестиционного климата, администрацией МО утвержден план мероприятий по содействию развития конкуренции на территории района.

В 2017 году были привлечены инвестиции в сумме 377 млн. рублей, что в 1,5 раза больше чем в 2016 году: львиная доля принадлежит сельхозпредприятиям - 262 млн. рублей, 107 млн. рублей, сахарный завод, 5 млн. рублей райпо, 2,8 млн. рублей элеватор и 1 млн. рублей КПФ.

Сведения о хозяйствующих субъектах - юридических лицах Колпнянского района, предоставленные администрацией МО, в таблице 1.7.

Таблица 1.7 — Сведения о хозяйствующих субъектах – юридических лицах Колпнянского муниципального района

№ п/п	Наименование организации	Адрес юридический	Общая численность
1	АО «Сахарный комбинат «Колпнянский»	303412, Колпнянский район, пгт. Колпна, ул. Терешковой, д.1	524
2	ООО «Колпнянский элеватор»	303410, Колпнянский район, пгт. Колпна, ул. Железнодорожная, д.5	67
3	ООО «Колпнянский хлебозавод»	303410, Колпнянский район, пгт. Колпна, ул. Чкалова, д.27	35
4	ООО «Колпнянская картонажно-полиграфическая фабрика»	303410, Колпнянский район, пгт. Колпна, ул. Заводская, д.11	40
5	Колпнянское РАЙПО	303410, Колпнянский район, пгт. Колп-	192

		на, ул. Торговая, д.9	
6	МУП «Аптека №31»	303410, Колпнянский район, пгт. Колпна, ул. Советская, д.10	10
7	МУП «Бытовик»	303410, Колпнянский район, пгт. Колпна, ул. Интернациональная, д. 2	15
8	БУЗ ОО «Колпнянская ЦРБ»	303410, Колпнянский район, пгт. Колпна, ул. Пионерская, д.3	211
9	АО «Орел Нобель-Агро»	303410, Колпнянский район, пгт. Колпна, ул. Ленина, д.12	134
10	СПК «Колос»	303432, Колпнянский район, д. Тимирязево, Тимирязевское с/п	72
11	СПК «Заря»	303402, Колпнянский район, с. Дровосечное, д.4, Крутовкое с/п	111
12	ООО «Рейнланд»	303414, Колпнянский район, с. Яковка, Белоколодезьское с/п	32
13	ООО «Ахтырское»	303421, Колпнянский район, с. Ахтырка, Ахтырское с/п	9
14	СПК «Островское»	303425, Колпнянский район, д. Остров, Ярищенское с/п	12
15	ЗАО «Орелагроюг»	302030, г Орёл, Железнодорожный район, ул. Набережная Дубровинского, д 70, А, офис 4А	95
16	ЗАО "АПК Юность"	303760, Орловская обл., Должанский район, пгт. Долгое, ул. Гагарина, д. 14	63
17	ООО «Авангард-Агро-Орел»	303320, Орловская область, Свердловский район, д. Котовка	71
18	МБОУ "Колпнянский лицей"	303410, Колпнянский район, пгт. Колпна, ул. Комсомольская, д. 3	92
19	МБОУ ДОД "Колпнянская ДШИ"	303410, Колпнянский район, пгт. Колпна, ул. Советская, д.3	8
20	МБОУ ДОД "Дом детского творчества"	303410, Колпнянский район, пгт. Колпна, ул. Комсомольская, д. 3	5
21	МБОУ "Колпнянская средняя общеобразовательная школа №2"	303410, Колпнянский район, пгт. Колпна, ул. Чкалова, д. 2	27
22	МБДОУ Детский сад № 1 "Солнышко"	303410, Колпнянский район, пгт. Колпна, 1-ый Ленинский пер., д. 6	69
23	МБОУ "Знаменская основная общеобразовательная школа"	303411, Колпнянский район, с.Знаменское, дом 59	20
24	МБОУ "Тимирязевская средняя общеобразовательная школа"	303432, Колпнянский район, д.Карташовка, д.119	26
25	МБОУ "Ахтырская основная общеобразовательная школа"	303421, Колпнянский район, с. Ахтырка, д. 76	17
26	МБОУ "Краснянская средняя общеобразовательная школа"	303404, Колпнянский район, с. Красное, д.58	24
27	МБОУ "Фошнянская средняя общеобразовательная школа"	303426, Колпнянский район, с. Фошня, д.8	31
28	МБОУ "Яковская средняя общеобразовательная школа"	303414 Орловская область Колпнянский район с.Яковка д.105	23
29	МБОУ "Дубовская средняя общеобразовательная школа"	303415, Колпнянский район, д. Белый Колодезь Первый, д. 89	27
30	МБОУ "Ярищенская средняя общеобразовательная школа"	303428, Колпнянский район, с. Ярише, ул. Школьная улица, д. 3	22
31	МБОУ "Дровосеченская средняя общеобразовательная школа"	303402, Колпнянский район, с. Дровосечное, д. 1	24
32	МБОУ "Нетрубежская основная общеобразовательная школа"	303401, Колпнянский район, с. Нетрубеж, д. 77	13
33	МБОУ "Карловская основная общеобразовательная школа"	303420, Колпнянский район, д. Клевцово, д.92	16
34	МБОУ "Крутовская основная общеобразовательная школа"	303400, Колпнянский район, с. Крутое, д. 158	20
35	МБУК «Культурно-досуговый центр Колп-	303410, Колпнянский район, пгт. Колп-	39

	нянского района»	на, ул. Советская, д.3	
36	АУ ОО Редакция газеты "За изобилие"	303410, Колпнянский район, пгт. Колпна, улица Свободы, 5	11
37	ООО «Водоканал»	303410, Колпнянский район, пгт. Колпна, ул. Железнодорожная д.3	22
38	ООО «Коммунсервис»	303410, Колпнянский район, пгт. Колпна, Титова, д.3	52

Данные о среднемесячной зарплате по крупным и средним предприятиям Колпнянского района предоставленные администрацией МО в таблице 1.8.

Таблица 1.8 — Среднемесячная зарплата по крупным и средним предприятиям района за 2017 год

Виды экономической деятельности	2016г	2017г	Темп роста, %
Сельское хозяйство, лесное хозяйство, охота	25690	34314	133,6
Обеспечение электрической энергией, газом и паром	23127	23637	102,2
Деятельность финансовая и страховая	17417	18072	103,8
Государственное управление, обеспечение военной безопасности; социальное обеспечение	23575	24715	104,8
Образование	32120	33190	103,3
Деятельность в области здравоохранения и социальных услуг	15644	16821	107,5
Итого:	14793	16781	113,4
	21918	24911	113,7

Состояние экономики в значительной степени зависит от производства и реализации сельхозпродукции. В основе развития промышленных предприятий лежит использование в основном местного и частично привозного сырья.

1.2 Подготовка и проведение транспортных обследований на территории Колпнянского муниципального района Орловской области

1.2.1 Подготовка и проведение натурного обследования интенсивности движения и состава транспортного потока в ключевых транспортных узлах на территории Колпнянского муниципального района Орловской области

Предварительный анализ транспортной ситуации, а также результаты выполненных ранее НИР «Разработка транспортной модели Зарайского муниципального района Московской области», НИР «Комплексная схема организации дорожного движения на территории Шатурского муниципального района Московской области» и «Расчет интенсивности транспортных потоков по проектируемому путепроводу через железную дорогу на автодороге: От автодороги М-5 «Урал» подъезд: Ходынино в Рыбновском районе Рязанской области», показали, что основные транспортные потоки в утренний час пик на территории Колпнянского муниципального района Орловской области будут концентрироваться в области его центра и в направлении промышленных зон. Поэтому, для построения адекватной транспортной макромодели утреннего часа пик на территории Колпнянского муниципального района Орловской области были согласованы 20 точек обследования интенсивности движения и состава транспортного потока на входах в сеть и в ключевых транспортных узлах административного центра (рисунок 1.1).

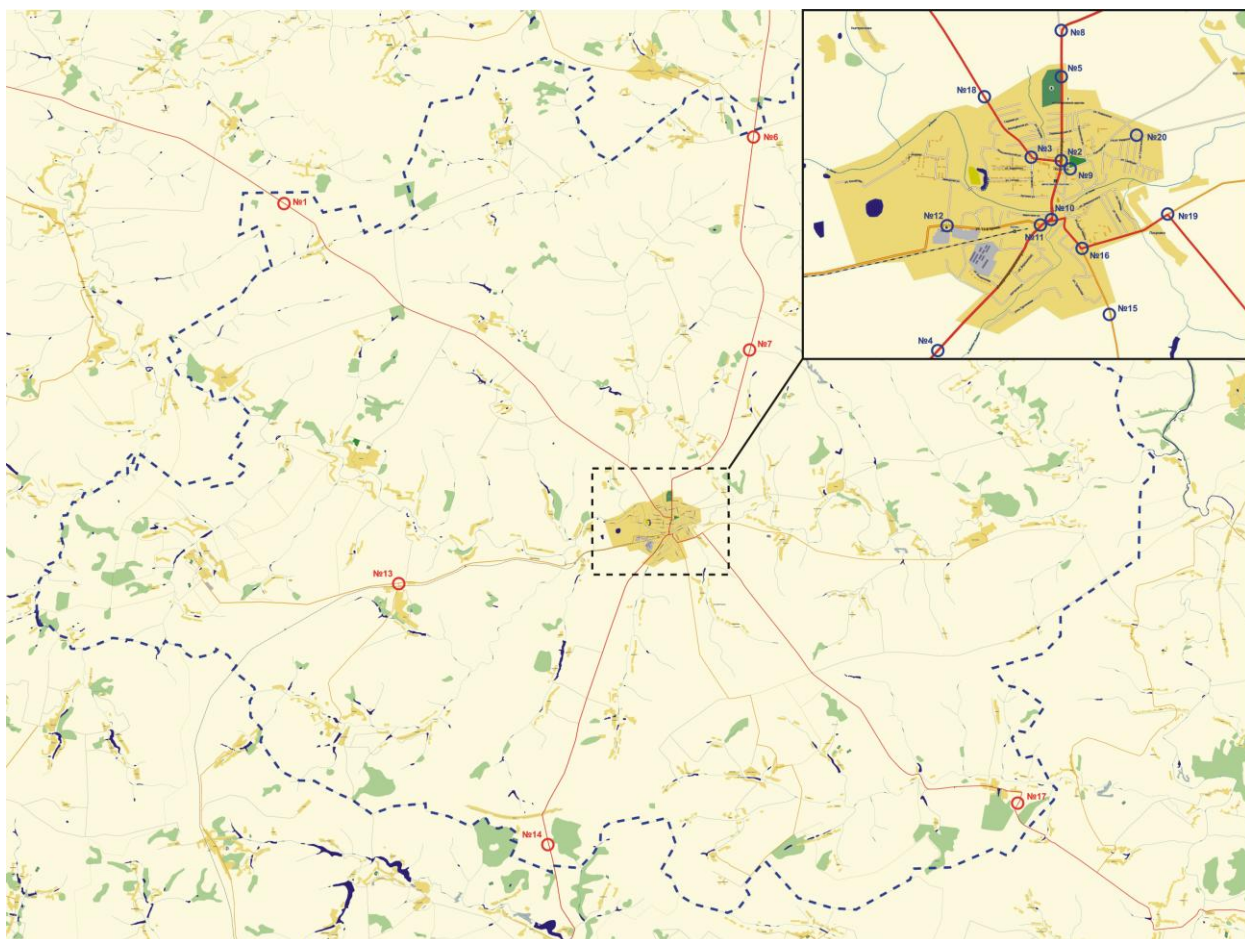


Рисунок 1.1 —Точки натурного обследования интенсивности движения и транспортного состава в ключевых транспортных узлах на территории Колпнянского муниципального района Орловской области

1.2.1.1 Въезд в Колпнянский муниципальный район по автодороге 54 ОП РЗ 54К-8 со стороны Малоархангельска (точка №1)



Рисунок 1.2 — Схема въезда в Колпнянский муниципальный район по автодороге 54 ОП РЗ 54К-8 со стороны Малоархангельска (точка №1)

Таблица 1.9 — Интенсивность движения в утренний час пик

Маршруты и решения, ТС/час

Направления	Легк.	Автоб.	Автоб. м.	Груз. до 2т	Груз. 2,1-5т	Груз. 5,1-8т	Груз. > 8т	Всего	Всего по вход.		Всего по выход.	
1->2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	10	1	40
1->3	8	0	0	0	2	0	0	10				
1->4	0	0	0	0	0	0	0	0				
2->1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0
2->3	0	0	0	0	0	0	0	0				
2->4	0	0	0	0	0	0	0	0				
3->1	34	0	1	0	5	0	0	40	3	40	3	10
3->2	0	0	0	0	0	0	0	0				
3->4	0	0	0	0	0	0	0	0				
4->1	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4	0
4->2	0	0	0	0	0	0	0	0				
4->3	0	0	0	0	0	0	0	0				
	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего				
	42	0	1	0	7	0	0	50				
	84,00%	0,00%	2,00%	0,00%	14,00%	0,00%	0,00%	100,00%				

1.2.1.2 Пересечение ул. Советской и ул. Комсомольской (точка № 2)

Перекресток не оборудован светофорным объектом. Главная дорога улица Советская (направление 2-3, 3-2).



Рисунок 1.3 — Схема пересечения ул. Советской и ул. Комсомольской (точка №2)

Таблица 1.10 — Интенсивность движения в утренний час пик

Маршруты и решения, ТС/час

Направления	Легк.	Автоб.	Автоб. м.	Груз. до 2т	Груз. 2,1-5т	Груз. 5,1-8т	Груз. > 8т	Всего	Всего по вход.		Всего по выход.	
1->2	30	0	0	0	0	0	0	30	1	247	1	203
1->3	215	0	0	0	0	0	2	217				
1->4	0	0	0	0	0	0	0	0				
2->1	37	0	0	0	0	0	0	37	2	114	2	118
2->3	65	0	9	3	0	0	0	77				
2->4	0	0	0	0	0	0	0	0				
3->1	154	0	0	0	0	1	11	166	3	254	3	294
3->2	79	0	4	5	0	0	0	88				
3->4	0	0	0	0	0	0	0	0				
4->1	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4	0
4->2	0	0	0	0	0	0	0	0				
4->3	0	0	0	0	0	0	0	0				

	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего				
	580	0	13	8	0	1	13	615				
	94,31%	0,00%	2,11%	1,30%	0,00%	0,16%	2,11%	100,00%				

1.2.1.3 Пересечение ул. Комсомольской, ул. Гагарина и автодороги 54 ОП РЗ 54К-8 (точка №3)

На пересечении отсутствует светофорное регулирование. Главная дорога - направление 2-3, 3-2.



Рисунок 1.4 — Схема пересечения ул. Комсомольской, ул. Гагарина и автодороги 54 ОП РЗ 54К-8 (точка №3)

Таблица 1.11 — Интенсивность движения в утренний час пик

Маршруты и решения, ТС/час

Направления	Легк.	Автоб.	Автоб. м.	Груз. до 2т	Груз. 2,1-5т	Груз. 5,1-8т	Груз. > 8т	Всего	Всего по вход.		Всего по выход.	
1->2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	40	1	18
1->3	31	0	0	0	0	0	0	31				
1->4	9	0	0	0	0	0	0	9				
2->1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	89	2	100
2->3	55	3	0	0	8	0	10	76				
2->4	13	0	0	0	0	0	0	13				
3->1	18	0	0	0	0	0	0	18	3	163	3	194

3->2	89	4	0	0	5	0	2	100				
3->4	45	0	0	0	0	0	0	45				
4->1	0	0	0	0	0	0	0	0	4	87	4	67
4->2	0	0	0	0	0	0	0	0				
4->3	87	0	0	0	0	0	0	87				
	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего				
	347	7	0	0	13	0	12	379				
	91,56%	1,85%	0,00%	0,00%	3,43%	0,00%	3,17%	100,00%				

1.2.1.4 Выезд из пгт Колпна в сторону п. Моховое и Курской области по автодороге 54 ОП РЗ 54К-127 (точка №4)



Рисунок 1.5 — Схема выезда из пгт Колпна в сторону п. Моховое и Курской области по автодороге 54 ОП РЗ 54К-127 (точка №4)

Таблица 1.12 — Интенсивность движения в утренний час пик

Маршруты и решения, ТС/час

Направления	Легк.	Автоб.	Автоб. м.	Груз. до 2т	Груз. 2,1-5т	Груз. 5,1-8т	Груз. > 8т	Всего	Всего по вход.		Всего по выход.	
1->2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	22	1	10
1->3	22	0	0	0	0	0	0	22				
1->4	0	0	0	0	0	0	0	0				
2->1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0
2->3	0	0	0	0	0	0	0	0				
2->4	0	0	0	0	0	0	0	0				

3->1	10	0	0	0	0	0	0	10	3	10	3	22
3->2	0	0	0	0	0	0	0	0				
3->4	0	0	0	0	0	0	0	0				
4->1	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4	0
4->2	0	0	0	0	0	0	0	0				
4->3	0	0	0	0	0	0	0	0				
	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего				
	32	0	0	0	0	0	0	32				
	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%				

1.2.1.5 Выезд из пгт Колпна в сторону с. Дросково по автодороге 54 ОП РЗ 54К-11 (точка №5)

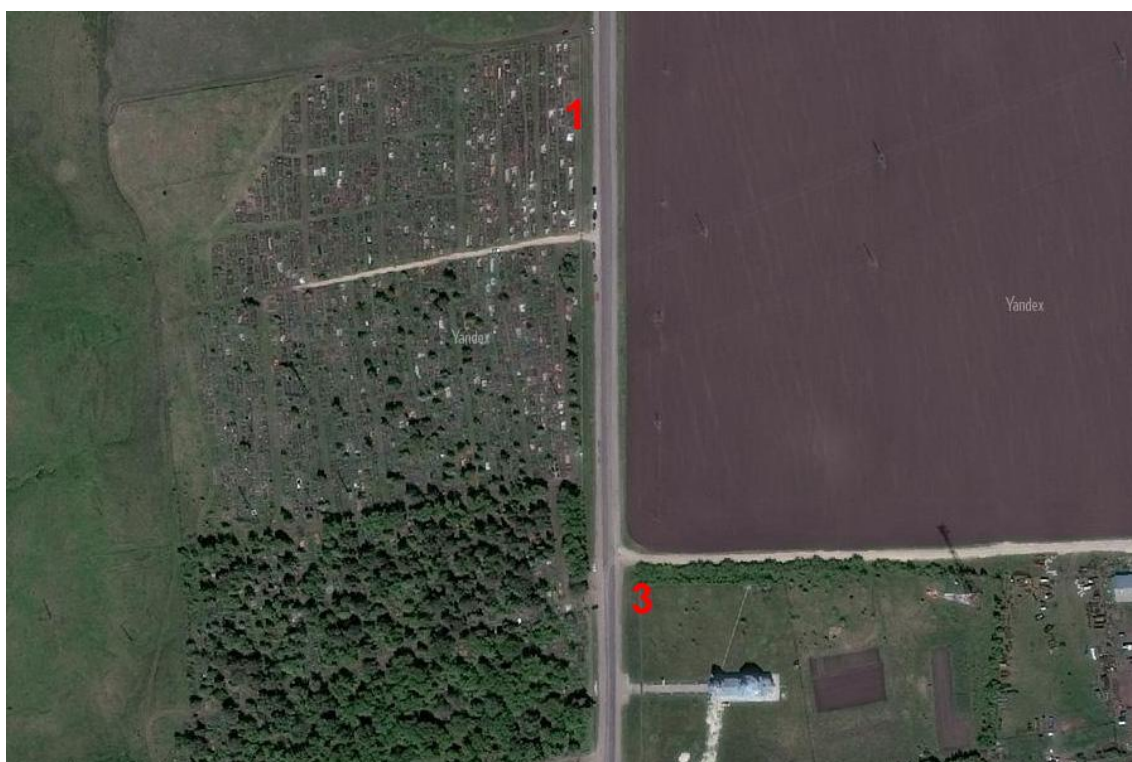


Рисунок 1.6 — Схема выезда из пгт Колпна в сторону с. Дросково по автодороге 54 ОП РЗ 54К-11 (точка №5)

Таблица 1.13 — Интенсивность движения в утренний час пик

Маршруты и решения, ТС/час

Направления	Легк.	Автоб.	Автоб. м.	Груз. до 2т	Груз. 2,1-5т	Груз. 5,1-8т	Груз. > 8т	Всего	Всего по вход.		Всего по выход.	
1->2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	51	1	41
1->3	37	0	0	0	6	0	8	51				
1->4	0	0	0	0	0	0	0	0				
2->1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0
2->3	0	0	0	0	0	0	0	0				

2->4	0	0	0	0	0	0	0	0				
3->1	39	0	0	0	2	0	0	41	3	41	3	51
3->2	0	0	0	0	0	0	0	0				
3->4	0	0	0	0	0	0	0	0				
4->1	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4	0
4->2	0	0	0	0	0	0	0	0				
4->3	0	0	0	0	0	0	0	0				
	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего				
	76	0	0	0	8	0	8	92				
	82,61%	0,00%	0,00%	0,00%	8,70%	0,00%	8,70%	100,00%				

1.2.1.6 Въезд в Колпнянский муниципальный район по автодороге 54
ОП РЗ 54К-11 со стороны с. Дросково (точка №6)



Рисунок 1.7 — Схема въезда в Колпнянский муниципальный район по автодороге 54 ОП РЗ 54К-11 со стороны с. Дросково (точка №6)

Таблица 1.14 — Интенсивность движения в утренний час пик

Маршруты и решения, ТС/час

Направления	Легк.	Автоб.	Автоб. м.	Груз. до 2т	Груз. 2,1-5т	Груз. 5,1-8т	Груз. > 8т	Всего	Всего по вход.		Всего по выход.	
1->2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	23	1	23
1->3	10	0	0	2	0	0	11	23				
1->4	0	0	0	0	0	0	0	0				
2->1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0

2->3	0	0	0	0	0	0	0	0				
2->4	0	0	0	0	0	0	0	0				
3->1	13	0	0	6	0	0	4	23	3	23	3	23
3->2	0	0	0	0	0	0	0	0				
3->4	0	0	0	0	0	0	0	0				
4->1	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4	0
4->2	0	0	0	0	0	0	0	0				
4->3	0	0	0	0	0	0	0	0				
	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего				
	23	0	0	8	0	0	15	46				
	50,00%	0,00%	0,00%	17,39%	0,00%	0,00%	32,61%	100,00%				

1.2.1.7 Пересечение автодороги 54 ОП РЗ 54К-11 (Дросково - Колпны) и автодороги 54 ОП РЗ 54К-121 (Дросково - Колпны" - Ярище) (точка №7)

На пересечении отсутствует светофорное регулирование. Главная дорога 54 ОП РЗ 54К-11 – направление 1-3, 3-1.



Рисунок 1.8 — Схема пересечения автодороги 54 ОП РЗ 54К-11 и автодороги 54 ОП РЗ 54К-121 (точка №7)

Таблица 1.15 — Интенсивность движения в утренний час пик

Маршруты и решения, ТС/час

Направления	Легк.	Автоб.	Автоб. м.	Груз. до 2т	Груз. 2,1-5т	Груз. 5,1-8т	Груз. > 8т	Всего	Всего по вход.		Всего по выход.	
1->2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	20	1	4
1->3	14	0	0	0	0	0	6	20				
1->4	0	0	0	0	0	0	0	0				
2->1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0
2->3	0	0	0	0	0	0	0	0				
2->4	0	0	0	0	0	0	0	0				
3->1	2	0	0	0	0	0	2	4	3	4	3	20
3->2	0	0	0	0	0	0	0	0				
3->4	0	0	0	0	0	0	0	0				
4->1	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4	0
4->2	0	0	0	0	0	0	0	0				
4->3	0	0	0	0	0	0	0	0				
	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего				
	16	0	0	0	0	0	8	24				
	66,67%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	33,33%	100,00%				

1.2.1.8 Пересечение автодороги 54 ОП РЗ 54К-11 (Дросково - Колпны) и автодороги 54 ОП РЗ 54К-122 (Колпны - Клевцово) (точка №8)

На пересечении отсутствует светофорное регулирование. Главная дорога 54 ОП РЗ 54К-11 - направление 1-3, 3-1.



Рисунок 1.9 — Схема пересечения автодороги 54 ОП РЗ 54К-11 и автодороги 54 ОП РЗ 54К-122 (точка №8)

Таблица 1.16 — Интенсивность движения в утренний час пик

Маршруты и решения, ТС/час

Направления	Легк.	Автоб.	Автоб. м.	Груз. до 2т	Груз. 2,1-5т	Груз. 5,1-8т	Груз. > 8т	Всего	Всего по вход.		Всего по выход.	
1->2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	20	1	26
1->3	19	0	0	0	0	0	0	19				
1->4	1	0	0	0	0	0	0	1				
2->1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0
2->3	0	0	0	0	0	0	0	0				
2->4	0	0	0	0	0	0	0	0				
3->1	20	0	0	0	0	0	0	20	3	20	3	54
3->2	0	0	0	0	0	0	0	0				
3->4	0	0	0	0	0	0	0	0				
4->1	6	0	0	0	0	0	0	6	4	41	4	1
4->2	0	0	0	0	0	0	0	0				
4->3	35	0	0	0	0	0	0	35				
	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего				
	81	0	0	0	0	0	0	81				
	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%				

1.2.1.9 Пересечение на ул. Ленина в центре пгт Колпна в районе ул. Ленина д.1 (точка №9)

Перекресток не оборудован светофорным объектом. Главная дорога - направления 3-1 и 1-4). На участке УДС под номером 3 в соответствии с рисунком 1.10 организовано одностороннее движение по направлению к пересечению 1,3,4. На участке УДС под номером 4 в соответствии с рисунком 1.10 организовано одностороннее движение в направлении от пересечения 1,3,4.



Рисунок 1.10 — Схема пересечения на ул. Ленина в районе ул. Ленина д.1 (точка №9)

Таблица 1.17 — Интенсивность движения в вечерний час пик

Маршруты и решения, ТС/час

Направления	Легк.	Автоб.	Автоб. м.	Груз. до 2т	Груз. 2,1-5т	Груз. 5,1-8т	Груз. > 8т	Всего	Всего по вход.	Всего по выход.		
1->2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	58	1	104
1->3	0	0	0	0	0	0	0	0				
1->4	58	0	0	0	0	0	0	58				
2->1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0
2->3	0	0	0	0	0	0	0	0				
2->4	0	0	0	0	0	0	0	0				

3->1	99	0	5	0	0	0	0	104	3	154	3	0
3->2	0	0	0	0	0	0	0	0				
3->4	43	0	0	7	0	0	0	50				
4->1	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4	108
4->2	0	0	0	0	0	0	0	0				
4->3	0	0	0	0	0	0	0	0				
	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего				
	200	0	5	7	0	0	0	212				
	94,34%	0,00%	2,36%	3,30%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%				

1.2.1.10 Пересечение ул. Интернациональной и ул. 13-й армии (точка №10)

На пересечении организовано круговое движение. Приоритет предоставлен транспортным средствам находящимся на кругу.



Рисунок 1.11 — Схема пересечения ул. Интернациональной и ул. 13-й армии (точка №10)

Таблица 1.18 — Интенсивность движения в утренний час пик

Маршруты и решения, ТС/час

Направления	Легк.	Автоб.	Автоб. м.	Груз. до 2т	Груз. 2,1-5т	Груз. 5,1-8т	Груз. > 8т	Всего	Всего по вход.	Всего по выход.		
1->2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	216	1	364
1->3	194	7	0	2	0	0	0	203				
1->4	13	0	0	0	0	0	0	13				

2->1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0
2->3	0	0	0	0	0	0	0	0				
2->4	0	0	0	0	0	0	0	0				
3->1	296	0	0	8	0	0	11	315	3	347	3	328
3->2	0	0	0	0	0	0	0	0				
3->4	31	0	0	0	1	0	0	32				
4->1	49	0	0	0	0	0	0	49	4	174	4	45
4->2	0	0	0	0	0	0	0	0				
4->3	120	0	0	0	5	0	0	125				
	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего				
	703	7	0	10	6	0	11	737				
	95,39%	0,95%	0,00%	1,36%	0,81%	0,00%	1,49%	100,00%				

1.2.1.11 Пересечение ул. Интернациональной и ул. 13-й Армии (точка №11)

На пересечении отсутствует светофорное регулирование. Главная дорога – ул. Интернациональная (направление 1-3, 3-1).



Рисунок 1.12 — Схема пересечения ул. Интернациональной и ул. 13-й армии (точка №11)

Таблица 1.19 — Интенсивность движения в утренний час пик

Маршруты и решения, ТС/час

Направления	Легк.	Автоб.	Автоб. м.	Груз. до 2т	Груз. 2,1-5т	Груз. 5,1-8т	Груз. > 8т	Всего	Всего по вход.	Всего по выход.
-------------	-------	--------	-----------	-------------	--------------	--------------	------------	-------	----------------	-----------------

1->2	20	0	0	0	0	0	0	20	1	137	1	148
1->3	111	0	0	6	0	0	0	117				
1->4	0	0	0	0	0	0	0	0				
2->1	24	0	0	0	0	0	0	24	2	181	2	121
2->3	154	2	0	1	0	0	0	157				
2->4	0	0	0	0	0	0	0	0				
3->1	116	0	0	2	0	0	6	124	3	225	3	274
3->2	92	4	0	5	0	0	0	101				
3->4	0	0	0	0	0	0	0	0				
4->1	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4	0
4->2	0	0	0	0	0	0	0	0				
4->3	0	0	0	0	0	0	0	0				
	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего				
	517	6	0	14	0	0	6	543				
	95,21%	1,10%	0,00%	2,58%	0,00%	0,00%	1,10%	100,00%				

1.2.1.12 Пересечение ул. 13-й Армии и ул. Заводской (точка №12)

На пересечении отсутствует светофорное регулирование. Главная дорога – ул. 13-й Армии (направление 1-3, 3-1).



Рисунок 1.13 — Схема пересечения ул. 13-й Армии и ул. Заводской (точка №12)

Таблица 1.20 — Интенсивность движения в утренний час пик

Маршруты и решения, ТС/час

Направления	Легк.	Автоб.	Автоб. м.	Груз. до 2т	Груз. 2,1-5т	Груз. 5,1-8т	Груз. > 8т	Всего	Всего по вход.		Всего по выход.	
1->2	9	0	0	0	0	0	0	9	1	74	1	96
1->3	64	0	0	1	0	0	0	65				
1->4	0	0	0	0	0	0	0	0				
2->1	44	0	0	0	0	0	0	44	2	94	2	62
2->3	50	0	0	0	0	0	0	50				
2->4	0	0	0	0	0	0	0	0				
3->1	47	0	0	5	0	0	0	52	3	105	3	115
3->2	53	0	0	0	0	0	0	53				
3->4	0	0	0	0	0	0	0	0				
4->1	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4	0
4->2	0	0	0	0	0	0	0	0				
4->3	0	0	0	0	0	0	0	0				
	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего				
	267	0	0	6	0	0	0	273				
	97,80%	0,00%	0,00%	2,20%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%				

1.2.1.13 Пересечение автодороги 54 ОП РЗ 54К-117 (Колпны-Дровосечное) и автодороги на п. Крутое, д. Долгий Колодезь (точка №13)

На пересечении отсутствует светофорное регулирование. Главная дорога 54 ОП РЗ 54К-117 (направление 1-3, 3-1).



**Рисунок 1.14 — Схема пересечение автодороги 54 ОП РЗ 54К-117
(Колпны-Дровосечное) и автодороги на п. Крутое, д. Долгий Колодезь
(точка №13)**

Таблица 1.21 — Интенсивность движения в утренний час пик

Маршруты и решения, ТС/час

Направления	Легк.	Автоб.	Автоб. м.	Груз. до 2т	Груз. 2,1-5т	Груз. 5,1-8т	Груз. > 8т	Всего	Всего по вход.		Всего по выход.	
1->2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	10	1	7
1->3	10	0	0	0	0	0	0	10				
1->4	0	0	0	0	0	0	0	0				
2->1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0
2->3	0	0	0	0	0	0	0	0				
2->4	0	0	0	0	0	0	0	0				
3->1	7	0	0	0	0	0	0	7	3	26	3	22
3->2	0	0	0	0	0	0	0	0				
3->4	19	0	0	0	0	0	0	19				
4->1	0	0	0	0	0	0	0	0	4	12	4	19
4->2	0	0	0	0	0	0	0	0				
4->3	12	0	0	0	0	0	0	12				
	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего				
	48	0	0	0	0	0	0	48				
	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%				

1.2.1.14 Въезд в Колпнянский муниципальный район по автодороге 54
ОП РЗ 54К-127 со стороны Курской области (точка №14)



Рисунок 1.15 — Схема въезда в Колпнянский муниципальный район по автодороге 54 ОП РЗ 54К-127 со стороны Курской области (точка №14)

Таблица 1.22 — Интенсивность движения в утренний час пик

Маршруты и решения, ТС/час

Направления	Легк.	Автоб.	Автоб. м.	Груз. до 2т	Груз. 2,1-5т	Груз. 5,1-8т	Груз. > 8т	Всего	Всего по вход.		Всего по выход.	
1->2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	1	13
1->3	3	0	0	0	0	0	0	3				
1->4	0	0	0	0	0	0	0	0				
2->1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0
2->3	0	0	0	0	0	0	0	0				
2->4	0	0	0	0	0	0	0	0				
3->1	13	0	0	0	0	0	0	13	3	13	3	3
3->2	0	0	0	0	0	0	0	0				
3->4	0	0	0	0	0	0	0	0				
4->1	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4	0
4->2	0	0	0	0	0	0	0	0				
4->3	0	0	0	0	0	0	0	0				
	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего				
	16	0	0	0	0	0	0	16				
	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%				

1.2.1.15 Выезд из пгт Колпна в сторону п. Белый Колодезь первый по автодороге 54 ОП РЗ 54К-119 (Колпны-Спасское) (точка №15)

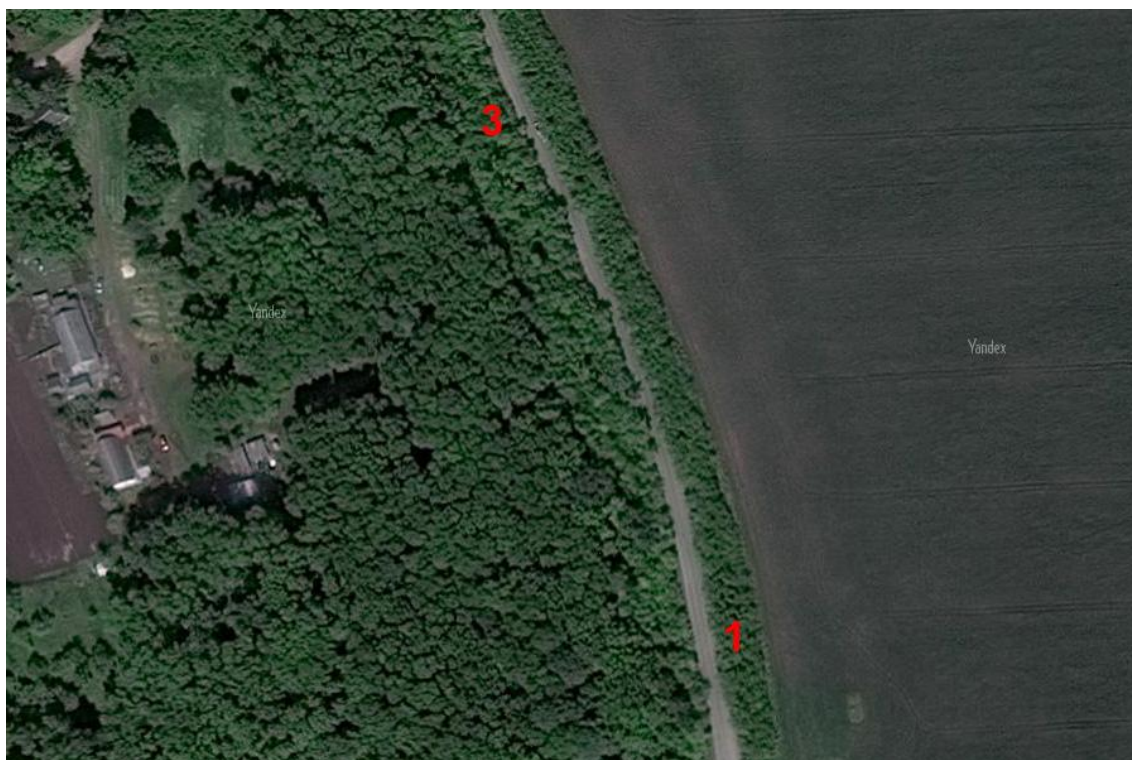


Рисунок 1.16 — Схема выезда из пгт Колпна в сторону п. Белый Колодезь первый по автодороге 54 ОП РЗ 54К-119 (точка №15)

Таблица 1.23 — Интенсивность движения в утренний час пик

Маршруты и решения, ТС/час

Направления	Легк.	Автоб.	Автоб. м.	Груз. до 2т	Груз. 2,1-5т	Груз. 5,1-8т	Груз. > 8т	Всего	Всего по вход.		Всего по выход.	
1->2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	15	1	10
1->3	9	0	0	0	0	0	6	15				
1->4	0	0	0	0	0	0	0	0				
2->1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0
2->3	0	0	0	0	0	0	0	0				
2->4	0	0	0	0	0	0	0	0				
3->1	9	0	0	0	0	0	1	10	3	10	3	15
3->2	0	0	0	0	0	0	0	0				
3->4	0	0	0	0	0	0	0	0				
4->1	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4	0
4->2	0	0	0	0	0	0	0	0				
4->3	0	0	0	0	0	0	0	0				
	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего				
	18	0	0	0	0	0	7	25				
	72,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	28,00%	100,00%				

1.2.1.16 Пересечение ул. Октябрьской и автодороги 54 ОП РЗ 54К-8
(точка №16)

Перекресток не оборудован светофорным объектом. Главная дорога на-
правление 3-4, 4-3.

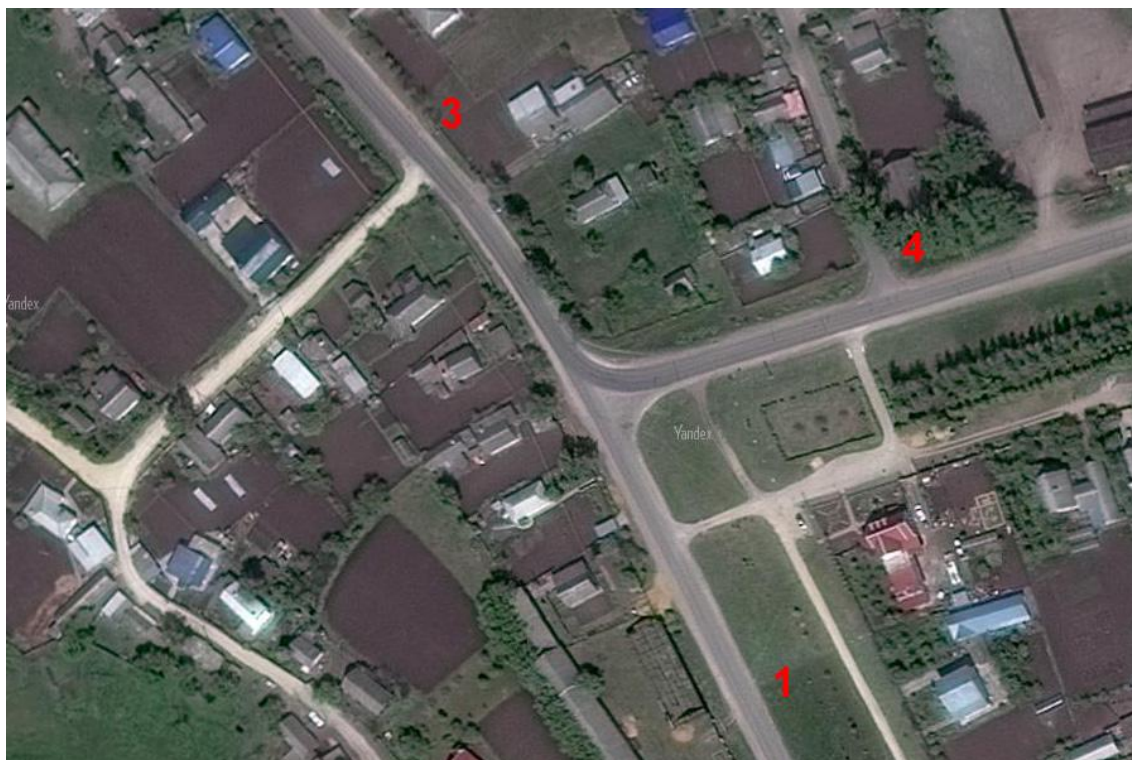


Рисунок 1.17 — Схема пересечения ул. Октябрьской и автодороги 54 ОП РЗ 54К-8 (точка №16)

Таблица 1.24 — Интенсивность движения в утренний час пик

Маршруты и решения, ТС/час

Направления	Легк.	Автоб.	Автоб. м.	Груз. до 2т	Груз. 2,1-5т	Груз. 5,1-8т	Груз. > 8т	Всего	Всего по вход.		Всего по выход.	
1->2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	31	1	2
1->3	25	0	0	0	0	0	0	25				
1->4	6	0	0	0	0	0	0	6				
2->1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0
2->3	0	0	0	0	0	0	0	0				
2->4	0	0	0	0	0	0	0	0				
3->1	0	0	0	0	0	0	0	0	3	47	3	48
3->2	0	0	0	0	0	0	0	0				
3->4	47	0	0	0	0	0	0	47				
4->1	2	0	0	0	0	0	0	2	4	25	4	53
4->2	0	0	0	0	0	0	0	0				
4->3	23	0	0	0	0	0	0	23				
	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего				

	103	0	0	0	0	0	0	103				
	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%				

1.2.1.17 Въезд в Колпнянский муниципальный район по автодороге 54
ОП РЗ 54К-8 со стороны пгт Долгое (точка №17)



Рисунок 1.18 — Схема въезда в Колпнянский муниципальный район по автодороге 54 ОП РЗ 54К-8 со стороны пгт Долгое (точка №17)

Таблица 1.25 — Интенсивность движения в утренний час пик

Маршруты и решения, ТС/час

Направления	Легк.	Автоб.	Автоб. м.	Груз. до 2т	Груз. 2,1-5т	Груз. 5,1-8т	Груз. > 8т	Всего	Всего по вход.	Всего по выход.		
1->2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	7	1	8
1->3	2	0	0	5	0	0	0	7				
1->4	0	0	0	0	0	0	0	0				
2->1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0
2->3	0	0	0	0	0	0	0	0				
2->4	0	0	0	0	0	0	0	0				
3->1	6	0	0	2	0	0	0	8	3	8	3	7
3->2	0	0	0	0	0	0	0	0				
3->4	0	0	0	0	0	0	0	0				
4->1	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4	0
4->2	0	0	0	0	0	0	0	0				
4->3	0	0	0	0	0	0	0	0				
	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего				
	8	0	0	7	0	0	0	15				

	53,33%	0,00%	0,00%	46,67%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%				
--	--------	-------	-------	--------	-------	-------	-------	---------	--	--	--	--

1.2.1.18 Выезд из пгт Колпна в сторону Малоархангельска по автодороге ОП РЗ 54К-8 (точка №18)

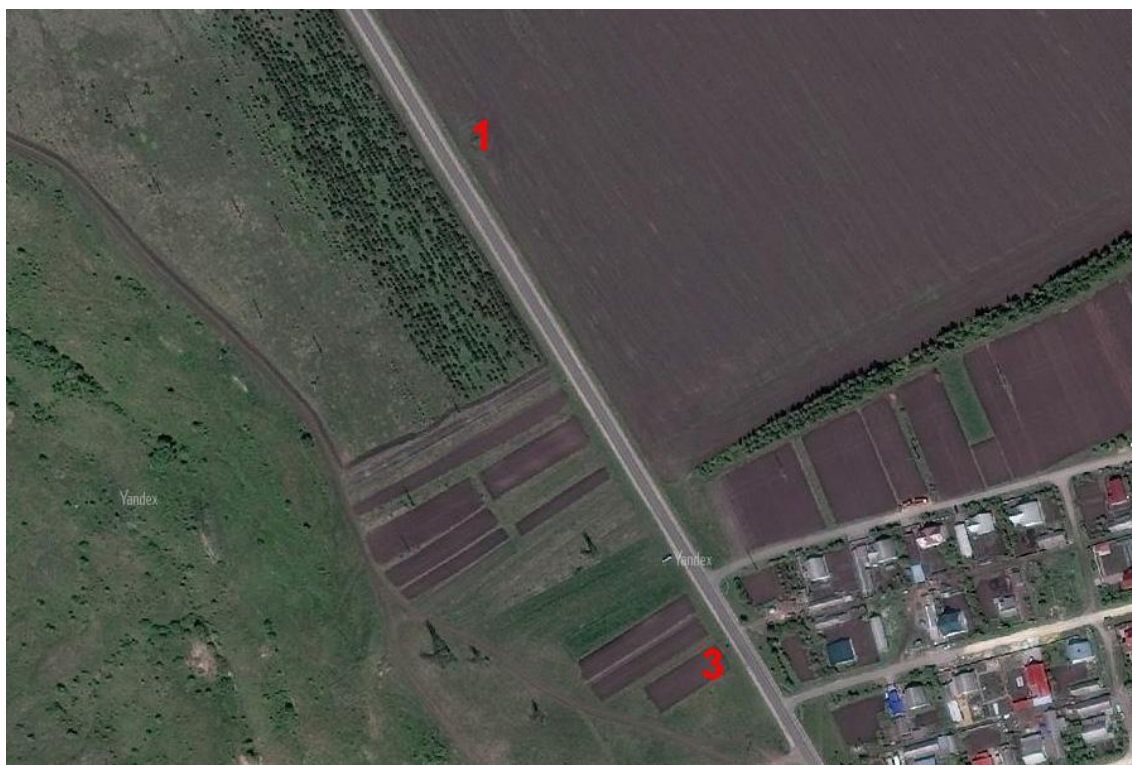


Рисунок 1.19 — Схема выезда из пгт Колпна в сторону Малоархангельска по автодороге ОП РЗ 54К-8 (точка №18)

Таблица 1.26 — Интенсивность движения в утренний час пик

Маршруты и решения, ТС/час

Направления	Легк.	Автоб.	Автоб. м.	Груз. до 2т	Груз. 2,1-5т	Груз. 5,1-8т	Груз. > 8т	Всего	Всего по вход.		Всего по выход.	
1->2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	18	1	20
1->3	16	0	2	0	0	0	0	18				
1->4	0	0	0	0	0	0	0	0				
2->1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0
2->3	0	0	0	0	0	0	0	0				
2->4	0	0	0	0	0	0	0	0				
3->1	14	0	6	0	0	0	0	20	3	20	3	18
3->2	0	0	0	0	0	0	0	0				
3->4	0	0	0	0	0	0	0	0				
4->1	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4	0
4->2	0	0	0	0	0	0	0	0				
4->3	0	0	0	0	0	0	0	0				
	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего				
	30	0	8	0	0	0	0	38				
	78,95%	0,00%	21,05%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%				

1.2.1.19 Пересечение автодороги 54 ОП РЗ 54К-8 и автодороги 54 ОП РЗ 54К-120 (Колпны-Лимовое) (точка №19)

На пересечении отсутствует светофорное регулирование. Главная дорога 54 ОП РЗ 54К-8 (направление 3-2, 2-3).



Рисунок 1.20 — Схема пересечения автодороги 54 ОП РЗ 54К-8 и автодороги 54 ОП РЗ 54К-120 (точка №19)

Таблица 1.27 — Интенсивность движения в утренний час пик

Маршруты и решения, ТС/час

Направления	Легк.	Автоб.	Автоб. м.	Груз. до 2т	Груз. 2,1-5т	Груз. 5,1-8т	Груз. > 8т	Всего	Всего по вход.		Всего по выход.	
1->2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	30	1	8
1->3	30	0	0	0	0	0	0	30				
1->4	0	0	0	0	0	0	0	0				
2->1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	7	2	6
2->3	7	0	0	0	0	0	0	7				
2->4	0	0	0	0	0	0	0	0				
3->1	8	0	0	0	0	0	0	8	3	14	3	37
3->2	6	0	0	0	0	0	0	6				
3->4	0	0	0	0	0	0	0	0				
4->1	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4	0
4->2	0	0	0	0	0	0	0	0				
4->3	0	0	0	0	0	0	0	0				
	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего				

	51	0	0	0	0	0	0	51				
	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%				

1.2.1.20 Выезд из пгт Колпна в сторону с. Ярище в районе окончания ул. Новоселов (точка №20)

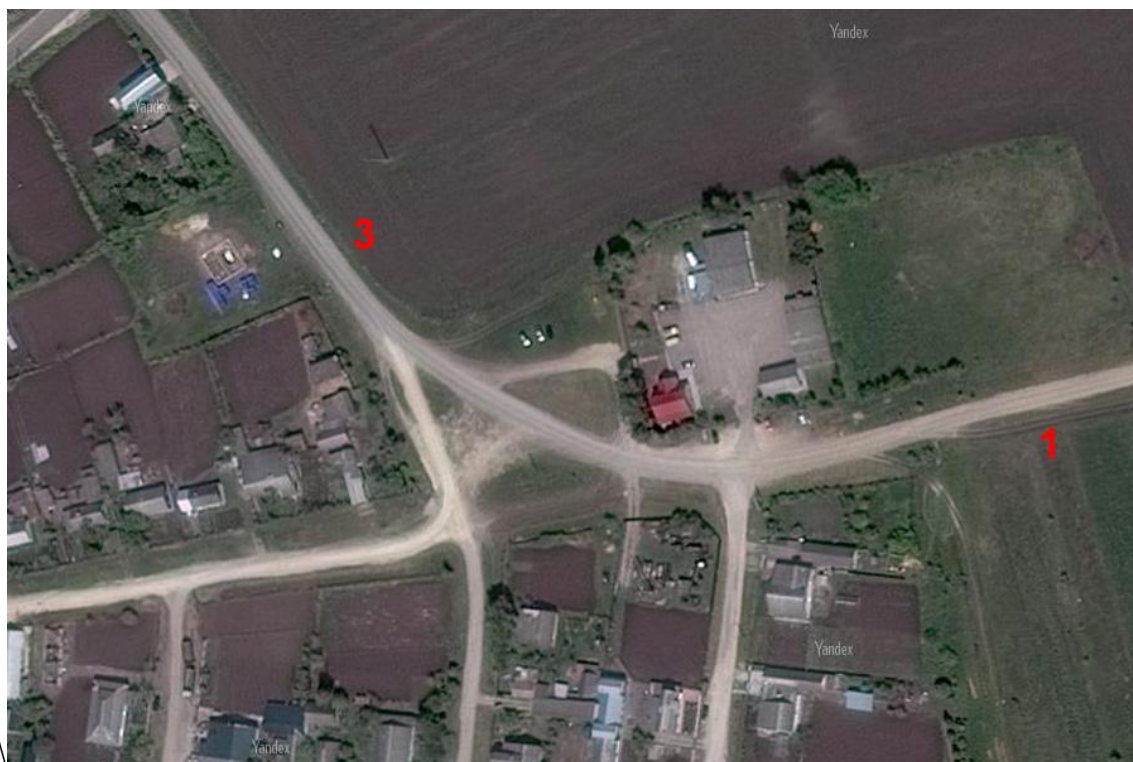


Рисунок 1.21 — Схема выезда из пгт Колпна в сторону с. Ярище в районе окончания ул. Новоселов (точка №20)

Таблица 1.28 — Интенсивность движения в утренний час пик

Маршруты и решения, ТС/час

Направления	Легк.	Автоб.	Автоб. м.	Груз. до 2т	Груз. 2,1-5т	Груз. 5,1-8т	Груз. > 8т	Всего	Всего по вход.	Всего по выход.		
1->2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	1	5
1->3	3	0	0	0	0	0	0	3				
1->4	0	0	0	0	0	0	0	0				
2->1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0
2->3	0	0	0	0	0	0	0	0				
2->4	0	0	0	0	0	0	0	0				
3->1	5	0	0	0	0	0	0	5	3	5	3	3
3->2	0	0	0	0	0	0	0	0				
3->4	0	0	0	0	0	0	0	0				
4->1	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4	0
4->2	0	0	0	0	0	0	0	0				
4->3	0	0	0	0	0	0	0	0				
	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего	Всего				

	8	0	0	0	0	0	0	8				
	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%				

1.2.2 Подготовка и проведение натурного обследования пассажиропотоков на общественном пассажирском транспорте на территории Колпнянского района Орловской области

Анализ сети ОТ МО Колпнянский район Орловской области показал, что основные маршруты, обслуживающие муниципальный район и районный центр, проходят через центр пгт Колпна. На этом же участке УДС концентрируется основной пассажиропоток муниципального образования. По данным администрации МО на территории района не имеется автовокзалов, однако в пгт Колпна имеется кассовый пункт «Автовокзал», а так же существует одноименный остановочный пункт. Таким образом, именно остановочный пункт «Автовокзал» является начальным, конечным или промежуточным пунктом следования всех междугородних и пригородных автобусов. Все 6 внутренних маршрутов ОТ в пгт Колпна также проходят через вышеупомянутый остановочный пункт.

Измерения пассажиропотока на остановках, находящихся в самом центре поселка, а так же на отдалении позволяют почувствовать баланс между деловыми корреспонденциями, направленными к центру Колпнянского района, трудовыми корреспонденциями, направленными к основным промышленным предприятиям района и другим основным местам притяжения населения и источниками пассажиропотоков в местах жилой застройки.

В ранее выполненных НИР по разработке транспортных моделей и КСОДД территорий была обоснована возможность построить адекватную модель ОТ, основанную на спросе, полученном в результате анализа распределения ИТ, и откалиброванной по данным пассажиропотока на основном остановочном пункте. Учитывая минимальные сроки для выполнения рабо-

ты, такой подход оказался оптимальным. Поэтому и в текущей работе был выбран подобный алгоритм.

В таблице 1.29 представлены данные сплошного обследования пассажиропотока на остановке Автовокзал 21 марта 2017 года для межмуниципальных маршрутов.

Таблица 1.29 — Межмуниципальный пассажиропоток на остановке Автовокзал

№ п/п	Общее время обследования	Наименование остановочного пункта	Время прибытия	Время отправления	№ маршрута	Тип автобуса	Наполняемость салона (1-3)*	Вышло	Вошло	Не вошло
1	7:55-9:34	Автовокзал	7:55	8:00	522	Пазик	1	0	4	0
2	7:55-9:34	Автовокзал	9:00	9:03	633 (из пгт Долгое в Орел)	Пазик	1	9	5	0
3	7:55-9:34	Автовокзал	9:03	9:05	633 (из Орла в пгт Долгое)	Пежо	1	6	2	0

* 1 - занято менее половины сидячих мест

2- заняты от 50 до 100% мест для сидения

3 - заняты все места для сидения и до 50% стоячих мест

4 - автобус перегружен, люди заходят с трудом

0 – пустой

В процессе данного обследования 3 ТС ОТ совершили остановку на объекте обследования по 2 межмуниципальным маршрутам общественного транспорта. Общее количество входящих/выходящих пассажиров на остановке - 26 человек. Средняя наполняемость салона пассажирами по категориям от 0 до 4 составила «1» в 3 ТС были заполнены менее половины сидячих мест.

В таблице 1.30 представлены данные сплошного обследования пассажиропотока на остановке Автовокзал 21 марта 2017 года для внутренних маршрутов пгт Колпна.

Таблица 1.30 — Внутренний пассажиропоток на остановке Автовокзал

№ п/п	Общее время обследования	Наименование остановочного пункта	Время прибытия	№ маршрута	Тип автобуса	Наполняемость салона (1-3)	Вышло	Вошло	Не вошло
1	7:55-9:34	Автовокзал	7:55	ЦРБ на С/З	Пазик	2	20	5	0
2	7:55-9:34	Автовокзал	8:00	АВ на С/З	Пазик	1	0	3	0
3	7:55-9:34	Автовокзал	8:25	С/З на ЦРБ	Пазик	2	8	0	0
4	7:55-9:34	Автовокзал	8:50	С/З на ЦРБ	Пазик	1	11	0	0
5	7:55-9:34	Автовокзал	9:30	АВ на С/З	Пазик	1	0	4	0

* 1 - занято менее половины сидячих мест

2- заняты от 50 до 100% мест для сидения

3 - заняты все места для сидения и до 50% стоячих мест

4 - автобус перегружен, люди заходят с трудом

0 - пустой

В процессе данного обследования 5 ТС ОТ совершили остановку на объекте обследования по 2 маршрутам общественного транспорта (3 варианта маршрутов). Общее количество входящих/выходящих пассажиров на остановке - 51 человек. Средняя наполняемость салона пассажирами по категориям от 0 до 5 составила 1,4, в 3 ТС были заполнены менее половины сидячих мест, в 2 ТС было заполнено от 50 до 100% сидячих мест.

1.3 Анализ организационной деятельности органов государственной власти Колпнянского муниципального района Орловской области и органов местного самоуправления по ОДД

В соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 N 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», с Уставом муниципального образования Колпнянский район Орловской области, к вопросам местного значения муниципального образования относятся содержание и строительство автомобильных дорог общего пользо-

вания, мостов и иных транспортных инженерных сооружений в границах муниципального образования, за исключением автомобильных дорог общего пользования, мостов и иных транспортных инженерных сооружений федерального и регионального значения, а так же создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения в границах муниципального образования.

Постановление администрации Колпнянского района Орловской области от 29 декабря 2017г. № 802 «О муниципальной программе «Развитие дорожного хозяйства Колпнянского района на 2018-2020 годы» определяет требования, порядок и финансирование содержания дорог общего пользования МО. Документ разработан, в соответствии с Федеральным законом от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», в соответствии с требованиями соответствующих технических регламентов.

Федеральным законом от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» работы по организации дорожного движения отнесены к содержанию автомобильных дорог, т.е. рассматривается как часть исключительно дорожной деятельности. В то же время, вопросы обеспечения пропускной способности дорог этим законом не регулируются и соответствующие цели не ставятся. Таким образом, задачи деятельности по ОДД на территории Колпнянского района Орловской области фактически решают органы местного самоуправления муниципального образования.

В Колпнянском районе разработаны в 2015 году и утверждены главой администрации муниципального образования ПОДД отдельных улиц пгт Колпны. Министерством Транспорта РФ 17 марта 2015 года был выпущен приказ № 43, который конкретизирует нормы ФЗ-196 «О безопасности до-

рожного движения» в части мероприятий по организации дорожного движения (ст.21 п.2). Указанный Приказ устанавливает перечень документов, регламентирующих мероприятия по организации дорожного движения. Такими документами являются КСОДД и ПОДД. Перечень является исчерпывающим. Во исполнение Поручения Президента РФ № Пр-637 (пункт «4б») на заседании Президиума Госсовета РФ по вопросам безопасности дорожного движения, состоявшегося 14 марта 2016 года в г. Ярославле, органам местного самоуправления РФ предписано в срок до 1 декабря 2018 года разработать КСОДД на территориях муниципальных образований. Администрацией Колпнянского района 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 Колпнянского муниципального района могут скорректировать, ранее утвержденные в 2015 году СОДД.

С целью решения вопросов, связанных с обеспечением достаточного парковочного пространства, рекомендуется организовать работу по ведению реестра парковок общего пользования на территории районного центра пгт Колпна. Регулируется этот вопрос Федеральным законом от 29 декабря 2017 г. № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», который вступит в силу 30.12.2018.

1.4 Анализ нормативно-правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД

Нормативно-правовая база пгт Колпна в сфере транспортной инфраструктуры удовлетворяет всем требованиям действующего законодательства РФ.

Все нормативно-правовые акты приведены в соответствие с Федеральным законом от 13.07.2015 г. №220-ФЗ «Федеральный закон об организации

регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в РФ», то есть опубликованы:

- Постановление администрации пгт Колпна от 25.02.2016 № 35 " Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам Колпнянского района Орловской области";

- Постановление администрации пгт Колпна от 01.03.2016 № 49 "Об утверждении Реестра маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам Колпнянского района Орловской области".

Существует комиссия по безопасности дорожного движения, в работу которой входит не только ежегодные (2 раза в год – весной и осенью) обследования состояния дорог, но и деятельность, обеспечивающая связь транспортников, дорожников, работы школ и дошкольных учреждений в сфере безопасности дорожного движения.

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

1.5.1 Анализ Схемы территориального планирования Колпнянского района Орловской области

В соответствии с утвержденной Схемой территориального планирования Колпнянского района Орловской области [2], при разработке основных проектных предложений по улучшению транспортной инфраструктуры района учтены предложения, обоснованные в Схеме территориального планирования Орловской области, выполненной НПИ «ЭНКО» (2009 г), а именно:

Мероприятия на первую очередь:

- Реконструкция автодороги местного значения по направлению «Колпна - Красная Площадь»;
- Плановая реконструкция мостовых сооружений на дорогах местного значения;

Мероприятия на расчетный срок до 2030 года:

Схемой территориального планирования Орловской области предусмотрено:

- строительство автодороги общего пользования регионального значения от а/д «Колпны-Лимовое» по направлению через д.Кутузово до границы с Ливенским районом Орловской области;
- Развитие регионального воздушного транспорта. Организация малой авиации предполагается на территории существующего ранее аэродрома на территории Карловского сельского поселения;
- Реконструкция и строительство благоустроенных остановочных пунктов. В центрах населенных пунктов предлагается создание современных павильонов ожидания.

Схемой территориального планирования Колпнянского района предусмотрено:

- Капитальный ремонт и реконструкция сети автодорог общего пользования регионального назначения с устройством усовершенствованного покрытия проезжих частей и дорожных искусственных сооружений: «Вороново-Мисайлово», «Малоархангельск-Колпны»-Красное, «Колпны-Дровосечное», «Нетрубеж-Логачевка», «Колпны-Моховое»-Знаменское, «Колпны-Спасское», «Спасское-Никольское», «Глазуновка-Малоархангельск-Колпны-Долгое» (на участке по направлению «...-Колпны-Долгое»),

«Колпны - Хутор-Лимовое», «Колпны-Клевцово», «Дросково-Колпны»-Ярище, «Дросково-Колпны»-Остров, «Ушаково-Маркино».

Для улучшения транспортного обслуживания населения предлагается:

- Увеличение протяженности автобусных маршрутов на 20%, учитывающих наращивание сети автодорог района;
- Предлагается строительство обхода пгт Колпны.

1.5.2 Анализ Генерального плана городского поселения Колпна Колпнянского муниципального района Орловской области

В соответствии с утвержденным Генеральным планом городского поселения Колпна Колпнянского района Орловской области, основные мероприятия по обеспечению территории городского поселения объектами транспортной инфраструктуры обозначены в таблице 1.31

Таблица 1.31 — Мероприятия в области транспортной инфраструктуры

№ пп	Наименование мероприятия	Сроки реализации
1.	Асфальтирование дорог внутри населенного пункта с грунтовым покрытием	Первая очередь
2.	Обустройство остановочных павильонов на сложившихся остановках общественного транспорта	Расчетный срок
3.	Строительство дополнительных остановочных пунктов	Первая очередь
4.	Устройство парковок и автостоянок в общественных зонах населенных пунктов городского поселения	Первая очередь
5.	Реконструкция мостов по ул. Советской и ул. Интернациональной	Первая очередь

1.5.3 Анализ документов стратегического планирования Колпнянского муниципального района Орловской области

В соответствии с утвержденной «Концепцией развития территории муниципального образования Колпнянский район Орловской области» на 2018 год Администрацией МО запланированы следующие мероприятия:

- Строительство автомобильной дороги Ярище-Городецкое протяженностью 8 км – 92,6 млн. руб.
- Строительство автодороги Колпна-Спасское-Спасское Второе протяженностью 2,1 км – 36,7 млн. руб.

На долгосрочный период до 2023 года Администрацией МО запланированы следующие мероприятия:

- Ремонт улично-дорожной сети пгт Колпна – 30 км – 60 млн. руб.
- Строительство региональной автомобильной дороги Колпна-Ярище – 5,5 км. – 25 млн. руб.
- Строительство обьездной автомобильной дороги пгт Колпна- 8 км. – 100 млн. руб.

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

Общая протяженность дорожной сети общего пользования Колпнянского муниципального района составляет 788,277 км (278,207 км – с твердым покрытием), из них дороги местного значения, в том числе в границах населенных пунктов – 586,704 км (76,634 км с твердым покрытием), дороги регионального значения - 201,573 км (201,573 км – с твердым покрытием).

Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального значения представлен в таблице 1.32.

Таблица 1.32 — Автомобильные дороги регионального значения

Идентификационный номер	Наименование автомобильных дорог в границах районов области (начало, км + ... конец, км + ...)	Протяженность, км	В том числе с твердым покрытием, км	Из них по категориям, км		
				III	IV	V

1	2	3	4	5	6	7
54 ОП РЗ 54К-8	Глазуновка - Малоархангельск - Колпны - Долгое (с 36 + 600 - по 57 + 250; с 60 + 090 - по 81 + 900)	42,46	42,460	12,660	29,800	
54 ОП РЗ 54К-11	Дросково - Колпны (с 13 + 650 - по 31 + 400)	17,75	17,750	17,750		
54 ОП РЗ 54К-114	Ушаково - Маркино (с 0 + 000 - по 11 + 000)	11	11,000		11,000	
54 ОП РЗ 54К-115	Вороново - Мисайлово (с 0 + 000 - по 20 + 000)	20	20,000		20,000	
54 ОП РЗ 54К-116	"Малоархангельск - Колпны" - Красное (с 0 + 000 - по 7 + 000)	7	7,000			7,000
54 ОП РЗ 54К-117	Колпны - Дровосечное (с 0 + 000 - по 21 + 000)	21	21,000		21,000	
54 ОП РЗ 54К-118	"Колпны - Моховое" - Знаменское (с 0 + 000 - по 1 + 000)	1	1,000		1,000	
54 ОП РЗ 54К-119	Колпны - Спасское (с 0 + 000 - по 12 + 000)	12	12,000		12,000	
54 ОП РЗ 54К-120	Колпны - Лимовое (с 0 + 000 - по 15 + 000)	15	15,000		15,000	
54 ОП РЗ 54К-121	"Дросково - Колпны" - Ярище (с 0 + 000 - по 7 + 000)	7	7,000		7,000	
54 ОП РЗ 54К-122	Колпны - Клевцово (с 0 + 000 - по 2 + 000)	2	2,000		2,000	
54 ОП РЗ 54К-123	"Дросково - Колпны" - Остров (с 0 + 000 - по 6 + 000)	6	6,000		6,000	
54 ОП РЗ 54К-124	"Малоархангельск - Колпны" - Ахтырка (с 0 + 000 - по 1 + 800)	1,8	1,800		1,800	
54 ОП РЗ 54К-125	Нетрубейж - Логаичевка (с 0 + 000 - по 7 + 800)	7,8	7,800		7,800	
54 ОП РЗ 54К-126	Спасское - Просека (с 0 + 000 - по 8 + 500)	8,5	8,500		8,500	
54 ОП РЗ 54К-127	Колпны - Моховое - граница Курской области (с 0 + 000 - по 17 + 243)	17,243	17,243		17,243	
54 ОП РЗ 54К-128	Остров - Воробьевка (с 0 + 000 - по 3 + 200)	3,2	3,200		3,2	

54 ОП РЗ 54К-129	Воробьевка - Бухтиярово (с 0 + 000 - по 0 + 820)	0,82	0,820		0,82	
	Итого	201,573	201,573	30,41	164,163	7

Протяженность дорог, состоящих на учете в разрезе категорий, представлена в таблице 1.33.

Таблица 1.33 — Сведения о протяженности местных автодорог состоящих на учете

Количество автодорог, ед.	Протяженность общая, км.	в том числе по типу покрытия, км.				
		Грунт	Асфальт	Щебень	ж/б	ц/б
Автомобильные дороги общего пользования местного значения						
пгт. Колпна - 78	34,604	0,400	26,284	7,920	-	-
Белоколодезское с/п - 16	44,5	41	1,4	2,1	-	-
Ахтырское с/п - 15	20	18,15	0,85	-	1	-
Карловское с/п - 15	38,9	32,5	-	6,2	0,2	-
Краснянское с/п - 8	32,3	29,5	-	2,8	-	-
Крутовское с/п - 16	54,5	44,7	4,1	5,7	-	-
Тимирязевское с/п - 10	34,3	33,57	0,730		-	-
Ушаковское с/п - 7	23,5	21,3	0,9	1,3	-	
Ярищенское с/п - 27	54	51,95	0,25	1,5	0,3	-
Знаменское с/п - 6	22,4	19,2	-	1,2		2,0
Всего: 198	359,004	292,27	34,514	28,72	1,5	2,0
Автомобильные дороги общего пользования местного значения в границах населенных пунктов сельских поселений						
101 (общее количество)	227,7	217,8	7,4	2,5	-	-
Итого автомобильных дорог						
299 (общее количество)	586,704	510,07	41,914	31,22	1,5	2,0

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения вне границ населенных пунктов в границах Колпнянского района Орловской области, а так же их геометрические параметры представлены в таблице 1.34.

Таблица 1.34 — Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения вне границ населенных пунктов в границах Колпнянского района Орловской области, а так же их геометрические параметры состоящих на учете

1 № № автомобильных дорог,наименование, границы обслуживания (км 0+000 - км 0+000)	2 Протяженность в км (линейных)	Типы покрытий с твердым покрытием:			6 Грунтовые улучшенные	Мосты (путепроводы)		9 Ширина проезжей части покрытия, м
		усовершенствованные		5 переходные (щебеночные, гравийные)		7 месторасположение, км+	8 Материал (ж/б, металл, деревян.) , длина (м)	
		3 асфальтобетонные (км 0+000 - км 0+000)	4 щебень гранитный, обработанный вяжущим (км 0+000 - км 0+000)					
Ахтырское сельское поселение								
А/д «Глазуновка - Малоархангельск-Колпны-Долгое»-Юдинка (0+000 -1+800)	1,8				1,8 (0+000-1+800)			4,0
А/д «Глазуновка - Малоархангельск-Колпны-Долгое»- Васильевка Первая (0+000 -1+500)	1,5				1,5 (0+000-1+500)			3,5
А/д «Глазуновка - Малоархангельск-Колпны-Долгое»-Петровка (0+000 -1+300)	1,3				1,3 (0+000-1+300)			3,5
А/д «Глазуновка - Малоархангельск-Колпны-Долгое»-Кожушки (0+000 -1+800)	1,8				1,8 (0+000-1+800)			3,5
Ахтырка-Денисовка (0+000 - 3+500)	3,5				3,5 (0+000-3+500)			3,5

Вороново-Василь-Плотка (0+000 -0+600)	0,6				0,6 (0+000- 0+600)			3,5
ИТОГО:	10,5				10,5			
Белоколодезьское сельское поселение								
А/д «Колпны-Спаское»- Спас- ское Второе (0+000 -1+000)	1,0				1,0 (0+000- 1+000)			4
А/д «Спаское-Просека»- Спасское Первое (0+000 -1+600)	1,6				1,6 (0+000- 1+600)			4
А/д «Спаское-Просека»- Никольское (0+000 -1+500)	1,5	1,5 (0+000- 1+500)						6
Просека-Юрьево (0+000 -1+400)	1,4				1,4 (0+000- 1+400)			4
Белый Колодезь Первый- Дубовое (0+000 -3+200)	3,2				3,2 (0+000- 3+200)	1+500	металл, дерево (20 м)	4,0
Белый Колодезь Первый - Белое(0+000 -3+000)	3,0				3,0 (0+000- 3+000)	0+400	металл (20 м)	4,0
Спаское-Просека-Ворошилово (0+000 -1+100)	1,1	1,1 (0+000- 1+100)						6,0
Яковка-Моховое (0+000 -3+200)	3,2				3,2 (0+000- 3+200)			4,0
А/д «Колпны-Спаское»- А/д "Глазуновка - Малоархангельск - Колпны - Долгое" (0+000 - 2+000)	2,0				2,0 (0+000- 2+000)			3,5
А/д «Колпны-Спаское»- Мохо- вое (0+000 -2+000)	2,0				2,0 (0+000- 2+000)			3,5
ИТОГО:	20,0	2,6			17,4	2 шт.	40 м	
Знаменское сельское поселение								
А/д «Колпны-Моховое»- Трудолюбовка (0+000 -0+800)	0,8				0,8 (0+000- 0+800)			3,5

А/д «Колпны-Моховое»- Щегловитовка (0+000 -2+300)	2,3				2,3 (0+000-2+300)			3,5
А/д пос. Веселый - Александровка (0+000 -0+900)	0,9				0,9 (0+000-0+900)	0+500	деревянный (50 м)	3,5
А/д «Колпны-Моховое»- пос. Веселый (0+000 -2+100)	2,1				2,1 (0+000-2+100)			3,5
А/д «Колпны-Спасское»- Моховое (2+000 -7+000)	5,0				5,0 (2+000-7+000)			3,5
Долгий Колодезь - Моховое (3+700 -5+000)	1,3				1,3 (0+000-1+300)			3,5
ИТОГО:	12,4				12,4	1 шт.	50 м	
Краснянское сельское поселение								
Грязное-Борисовка Вторая (0+000- 2+000)	2,0				2,0 (0+000-2+000)			3,5
Сомово-Грязное (0+000- 4+000)	4,0				4,0 (0+000-4+000)			5,0
Красное-Сомово (0+000-3+500)	3,5				3,5 (0+000-3+500)			4,0
Красное-Евтифеевка Первая (0+000-1+000)	1,0				1,0 (0+000-1+000)			3,5
А/д «Вороново-Мисайлово»-Ново-Яковлевка (0+000-1+000)	1,0	1,0 (0+000-1+000)						6,0
Мисайлово-Евтифеевка Первая (0+000-5+000)	5,0				5,0 (0+000-5+000)			4,0
А/д «Колпны-Дровосечное»-Красное (0+000-5+000)	5,0				5,0 (0+000-5+000)			5,0
Красное-Агарково (0+000-5+500)	5,5				5,5 (0+000-5+500)			5,0
ИТОГО:	27,0	1,0			26,0			

Карловское сельское поселение									
Колпна-Теменское (0+000-1+700)	1,7					1,7 (0+000 - 1+700)	1+550	ж/б (12 м)	3,5
Клевцово-Александровка (0+000-3+000)	3,00					3,0 (0+000 - 3+000)			3,5
Клевцово-Хорошевка (0+000-3+000)	3,0					3,0 (0+000-3+000)			3,5
А/д «Глазуновка - Малоархангельск-Колпны-Долгое»-Черниково (0+000-1+000)	1,0					1,0 (0+000-1+000)			3,5
А/д «Глазуновка - Малоархангельск-Колпны-Долгое»-Екатериновка (0+000-0+500)	0,5					0,5 (0+000-0+500)			3,5
Екатериновка-Даниловка (0+000-7+000)	7					7,0 (0+000-7+000)			3,5
А/д «Колпны-Дровосечное»-Андреевка (0+000-1+100)	1,1	1,1 (0+000 - 1+100)							6
А/д «Колпны-Спасское»-Доробино (0+000-2+000)	2					2,0 (0+000-2+000)			3,5
Колпна-Шушляпино (0+000-1+000)	1	1,0 (0+000 - 1+000)							4,0
А/д «Дросково-Колпны»-Сергеевка (0+000-3+000)	3					3,0 (0+000-3+000)			3,5
Клевцово - Черниково (0+000-2+500)	2,5					2,5 (0+000-2+500)			3,5
Черниково-Верхнее Карлово (0+000-2+700)	2,7					2,7 (0+000-2+700)	0+1900	ж/б (20 м)	3,5

А/д «Колпны-Дровосечное»- Березовка (0+000-2+000)	2				2,0 (0+000- 2+000)			3,5
А/д «Дросково-Колпны»- Ниж- нее Карлово (0+000-0+400)	0,4				0,4 (0+000- 0+400)			3,5
А/д «Колпны-Спасское»- Михайловка (0+000-0+500) (правая сторона деревни)	0,5	0,5 (0+000 - 0+500)						4,5
А/д «Колпны-Спасское»- Михайловка (0+000-0+300) (левая сторона деревни)	0,3				0,3 (0+000 - 0+300)			3,5
А/д «Дросково-Колпны»- Хорошевка (0+000-0+500)	0,5				0,5 (0+000- 0+500)			3,0
ИТОГО:	32,2	2,6			29,6	2 шт.	32 м	

Крутовское сельское поселение

А/д «Колпны-Дровосечное»- Луговое (0+000 -1+800)	1,8				1,8 (0+000 - 1+800)			3,5
А/д «Колпны-Дровосечное»- Зубарёвка (0+000 -2+100)	2,1				2,1 (0+000 - 2+100)			3,5
Нетрубей-Долгий Колодезь (0+000 -0+700)	0,7				0,7 (0+000 - 0+700)			3,5
Долгий Колодезь-Моховое (0+000 -5+500)	5,5				5,5 (0+000 - 5+500)			3,5
Нетрубей-Селиваново (0+000 - 2+600)	2,6				2,6 (0+000 - 2+600)			3,5
Дровосечное-Редькино (0+000 - 9+600)	9,6				9,6 (0+000 - 9+600)			3,5
Редькино-Чибисовка (0+000 - 4+200)	4,2				4,2 (0+000 - 4+200)			3,5

Дровосечное-Ягодное (0+000 - 1+900)	1,9				1,9 (0+000 - 1+900)			3,5
Долгий Колодезь - Моховое (0+000 -3+700)	3,7				3,7 (0+000 - 3+700)			3,5
ИТОГО:	32,1				32,1			
Тимирязевское сельское поселение								
А/д «Колпны-Лимовое»-Удеревка Вторая (0+000 -0+500)	0,5				0,5 (0+000-0+500)			3,5
А/д «Колпны-Лимовое»-Петровка Первая (0+000 -0+600)	0,6				0,6 (0+000-0+600)			3,5
А/д «Колпны-Лимовое»-Большуровка (0+000 -0+700)	0,7				0,7 (0+000-0+700)			3,5
Хутор-Лимовое - Красная Сосна (0+000 -1+700)	1,7				1,7 (0+000-1+700)			3,5
Кутузово- Красная Сосна (0+000 -6+000)	6,0			1,5 (0+000-1+500)	4,5 (1+500-6+000)			3,5
Удеревка Первая - Удеревка Вторая (0+000 -1+500)	1,5				1,5 (0+000-1+500)			3,5
А/д «Колпны-Лимовое»-Карташовка (0+000 -0+600)	0,6				0,6 (0+000-0+600)			3,5
А/д «Колпны-Лимовое»-Петровка Вторая (0+000 - 2+700)	2,7				2,7 (0+000-2+700)			3,5
Лимовое-Маклаки (0+000 - 1+800)	1,8				1,8 (0+000-1+800)			3,5
Федоровка-Удеревские Выселки (0+000 -0+500)	0,5				0,5 (0+000-0+500)			3,5
Федоровка-Красная Звезда (0+000 -1+100)	1,1				1,1 (0+000-1+100)			3,5

А/д «Колпны-Лимовое»- Фёдоровка (0+000 -1+700)	1,7				1,7 (0+000- 1+700)				3,5
ИТОГО:	19,4			1,5	17,9				
Ушаковское сельское поселение									
Ушаково-Рождественское (0+000 -3+700)	3,7	1,2 (0+000- 1+200)			2,5 (1+200- 3+700)				3,5
А/д «Ушаково-Маркино»- Новофёдоровка (0+000 -1+200)	1,2				1,2 (0+000- 1+200)				3,5
А/д «Ушаково-Маркино»- Ва- силь-Тумашевка (0+000 -1+000)	1,0				1,0 (0+000- 1+000)				3,5
Маркино-Давыдово (0+000 - 2+000)	2,0				2,0 (0+000- 2+000)				3,5
ИТОГО:	7,9	1,2			6,7				
Ярищенское сельское поселение									
А/д «Дросково-Колпны» - Покатилово (0+000-1+000)	1				1,0 (0+000- 1+000)-				3,5
Ярище-Лески (0+000-1+000)	1,0				1,0 (0+000- 1+000)				3,5
Лески -Обуховка (0+000-0+800)	0,8				0,8 (0+000- 0+800)				3,5
Ярище-Городецкое (0+000- 7+000)	7				7,0 (0+000- 7+000)	4+430	дерево (10 м)		3,5
Городецкое-Шевяково (0+000- 3+500)	3,5				3,5 (0+000- 3+500)				3,5
Шевяково-Греково (0+000- 1+900)	1,9				1,9 (0+000- 1+900)	1+700	ж/б (15 м)		3,5

А/д «Ярище-Греково»-Лимовое (0+000-3+400)	3,4				3,4 (0+000-3+400)			3,5
Городецкое-Пушинка (0+000-1+800)	1,8				1,8 (0+000-1+800)			3,5
Пушинка-Скородумка (0+000 -1+700)	1,7				1,7 (0+000-1+700)			3,5
Фошня- Бухтиярово Первое (0+000 -3+000)	3,0			1,0 (0+000-1+000)	2,0 (1+000-3+000)			3,5
Фошня-Гуляево (0+000 -1+000)	1,0				1,0 (0+000-1+000)			3,5
Фошня-Клевцово (0+000 -1+000)	1,0				1,0 (0+000-1+000)			3,5
Фошня-Дурнево (0+000 -2+500)	2,5				2,5 (0+000-2+500)			3,5
Фошня-Бекетово(0+000 -3+400)	3,4				3,4 (0+000-3+400)			3,5
Дурнево-Лески (0+000 -5+000)	5,0				5,0 (0+000-5+000)			3,5
Фошня-Бухтиярово Вто- рое(0+000 -3+000)	3,0				3,0 (0+000-3+000)			3,5
Остров-Паниковец Первый (0+000 -3+500)	3,5				3,5 (0+000-3+500)			3,5
Паниковец Первый-Паниковец Второй (0+000 -1+000)	1,0				1,0 (0+000-1+000)			3,5
А/д «Дросково-Колпны»- Остров»-Густые Тычинки (0+000 -1+000)	1,0				1,0 (0+000-1+000)			3,5
Колпна-Теменское (1+700 -3+100)	1,4				1,4 (1+700-3+100)			3,5
Теменское-Ярище (0+000 -2+200)	2,2				2,2 (0+000-2+200)			3,5

Теменское-Красный Уголок (0+000 -1+000)	1,0				1,0 (0+000-1+000)			3,5
Ярище-Красная Площадь (0+000 -5+000)	1,0				1,0 (0+000-1+000)			3,5
Покатилово-Поперецкое (0+000 -2+000)	2,0				2,0 (0+000-2+000)			3,5
Ярище-Остров (0+000 -7+000)	7,0				7,0 (0+000-7+000)			3,5
Греково-Бурьчки (0+000 -1+100)	1,1				1,1 (0+000-1+100)			3,5
Пушинка-Воробьевка (0+000 -2+000)	2,0				2,0 (0+000-2+000)			3,5
Скородумка-Воробьевка (0+000 -2+000)	2,0				2,0 (0+000-2+000)			3,5
ИТОГО:	66,2			1,0	65,2	2 шт.	25 м	
ИТОГО по району:	227,7	7,4		2,5	217,8	7 шт.	147 м	

Исходя из общей протяженности автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием – 278,207 км и площади Колпнянского муниципального района Орловской области - 1176,7 кв. км, плотность сети автомобильных дорог общего пользования составляет 0,236 км/кв. км.

На рисунке 1.22 представлена дорожная сеть общего пользования Колпнянского муниципального района Орловской области.

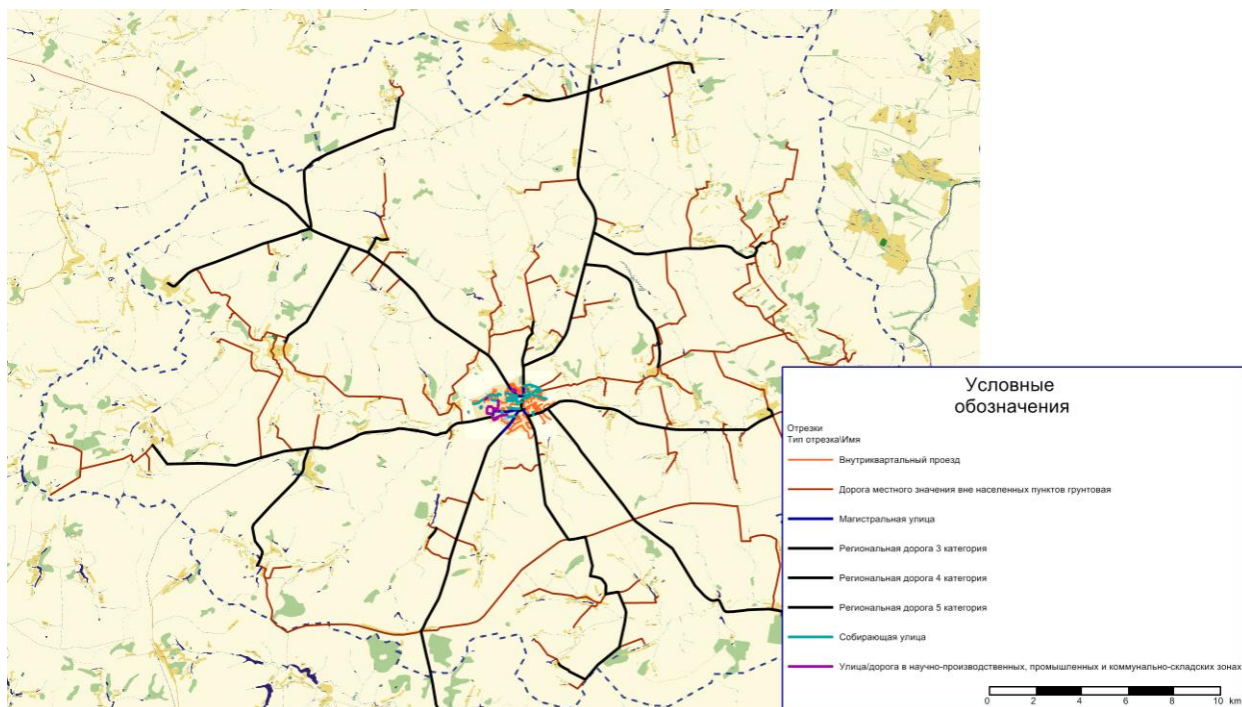


Рисунок 1.22 — Дорожная сеть общего пользования Колпнянского муниципального района Орловской области

На рисунке 1.23 представлена дорожная сеть общего пользования пгт Колпна.

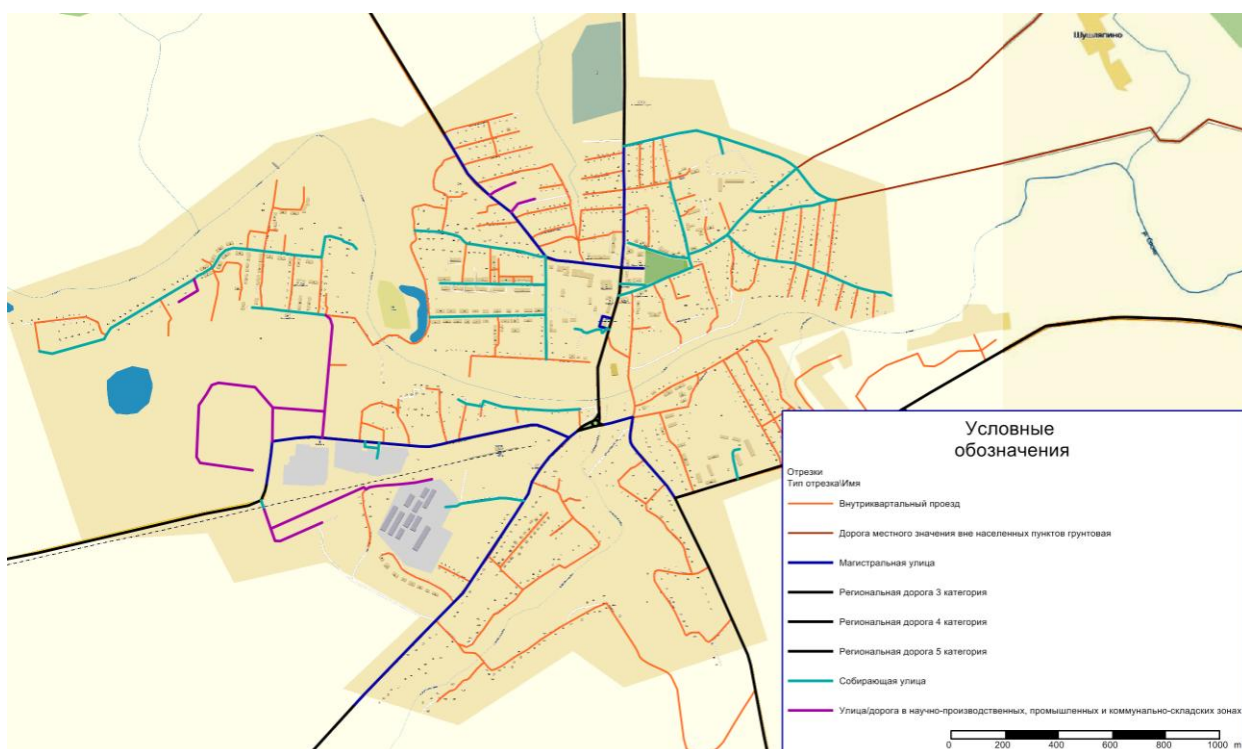


Рисунок 1.23 — Дорожная сеть общего пользования пгт Колпна

На территории Колпнянского муниципального района Орловской области располагаются 11 мостовых сооружений. Перечень мостовых сооружений Колпнянского муниципального района представлен в таблице 1.35

Таблица 1.35 — Перечень мостовых сооружений Колпнянского муниципального района

№ п/п	Наименование сооружения, наименование препятствия, месторасположение (км+км)	Длина, пог.м	Технические Характеристики Мостового сооружения: габарит, материал, год постройки
1	Мост, р.Белая Глазуновка – М.Архангельск – Колпны – Долгое 75+689 км	44,0	12,0+15,0+12,0; 18,65+2х0,95м ж.бетон, 1986 г.
2	Мост, р.Колпенка Дросково – Колпны 28+752 км	39,1	3х11,36м; Г 7,1+2х0,9 м ж.бетон, 1978 г.
3	Мост, р.Нетруберж Колпна- Дровосечное 3+00 км	36,9	3х12 м; Г 7,8+2х0,9 м ж.бетон, 1985 г.
4	Мост Мисайлово – Вороново 16+800 км	24,5	2х12 м; Г 6,9+2х0,8м ж.бетон, 1973 г.
5	Мост, р.Фошня Маркино – Ушаково 8+500 км	39,6	11,36+16,76+11,36м; Г 7,2+2х0,9 м ж.бетон, 1976 г.
6	Мост , р.Колпенка Колпны – Клевцово 1+00 км	41,25	4х9 м; Г 8,1+2х1,0м ж.бетон, 1985 г.
7	Мост, р.Фошня Остров - Бухтиярово	53,75	4х12 м; Г 8+2х0,75м ж.бетон, 1996г.
8	Мост, р.Сосна п.Колпна, ул. Интернациональная	86,0	Ширина – 7,9 м, ширина тротуаров – 0,9+1,0м; ширина проезжей части 6,0 м; площадь твердого покрытия 679,4 м кв. ж.бетон, 1964 г.

9	Мост, руч.Кобылинка, приток р.Сосна п.Колпна	33,8	Ширина – 10,0 м, ширина тротуаров – 2+1,4м; ширина проезжей части 7,2 м; площадь твердого покрытия 338 м кв. ж.бетон, 1957 г.
10	Мост СХТ, р.Сосна п.Колпна	21,4	Ширина 6,2 м; площадь твердого покрытия 132,7 м кв.; металл, 1962 г.
11	Мост подвесной сах.завод, р.Сосна, п.Колпна	64,5	Ширина 1,7 м; Металл СБ конструкции; 1986

На всех пересечения автомобильных дорог Колпнянского муниципального района Орловской области отсутствует светофорное регулирование, за исключением светофоров Т.7, работающих в режиме желтого мигания.

Путепроводов (искусственных сооружений на дорогах, включающих пролетные строения и опоры, предназначенных для пропуска дороги над другими дорогами) и эстакад (искусственных сооружений на дорогах, включающих пролетные строения и опоры, на некоторой высоте над поверхностью земли) на территории Колпнянского района не имеется.

В районном центре пгт Колпна на пересечении ул. Интернациональной и ул. 13-й Армии организовано круговое движение (приоритет предоставлен ТС на кругу).

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

Транспортный каркас территории составляют автомобильные дороги регионального и местного значения. Транспортное обслуживание муници-

пального образования осуществляется автомобильным и железнодорожным транспортом. К районному центру подходит железная дорога Колпна-Курск с остановочными пунктами (ост.п. Колпна, ост.п. 50 км и ост.п. 42 км). Содержанием региональных автодорог в районе занимается Государственное унитарное предприятие Орловской области «Дорожная Служба».

1.7.1 Автомобильный транспорт

На территории Колпнянского района транспортная связь осуществляется за счет различных видов автомобильного транспорта: грузового, общественного, специализированного, легкового служебного и индивидуального.

Информацией по уровню автомобилизации населения Колпнянского района (количество зарегистрированных физическими и юридическими лицами автомобилей по категориям (легковые, грузовые, автобусы)) за последние пять лет или более длительный период, администрация Колпнянского района и местные органы ГИБДД не располагают. Органы государственной статистики Орловской области также не смогли представить данную информацию. Поэтому для расчета прогнозируемых транспортных нагрузок будет использоваться информация по уровню автомобилизации Орловской области за период с 2012 по 2016 год.

По информации в «Схеме территориального планирования Колпнянского района» [2], данные по обеспеченности автомобилями населения, а так же о динамике уровня автомобилизации на период 2000-2009гг. приводятся в таблице 1.36.

Таблица 1.36 — Наличие транспорта в Колпнянском районе (2000-2009гг.)

№ п/п	Наименование транспорта	Наличие транспорта на конец года (единиц)					
		2000	2005	2006	2007	2008	2009
1	Всего	2347	1949	2487	2482	3253	3489
2	Грузовые автомобили	661	276	375	369	328	564
3	Автобусы (вкл. маршрутные таксомоторы)	46	25	26	25	31	28
4	Пикапы	7	3	3	1	1	1

5	Специальные автомобили	112	79	69	52	50	51
6	Легковые служебные автомобили	79	56	54	49	56	59
7	Легковые автомобили индивидуальных владельцев	1442	1510	1960	1986	2787	2786

1.7.2 Пассажирский транспорт

Общественный транспорт (транспорт общего пользования) в Колпнянском муниципальном районе Орловской области представлен междугородними, пригородными маршрутами, а также внутренними маршрутами в пгт Колпна. Движение общественного транспорта осуществляется по дорогам общего пользования в общем потоке транспортных средств.

Пассажирский автомобильный транспорт, несмотря на высокие темпы развития личного транспорта, остается одним из важных факторов, обеспечивающих жизнедеятельность инфраструктуры Колпнянского района. Тем не менее, общественный транспорт на территории образования подвержен общей тенденции, наблюдаемой для подобных муниципальных образований по уменьшению пассажиропотока. По данным обследования доля пассажиропотока ОТ в общем количестве перевезенных жителей по наиболее загруженным участкам сети в утренний час пик составляет менее 10%.

Пассажирские перевозки в границах муниципального района осуществляет ИП Юдина Галина Владимировна. Место нахождения ИП: Орловская область, Колпнянский район, д. Просека д. 26 кв. 1. Перевозка пассажиров осуществляется автобусом марки ПАЗ – 1 шт., ГАЗель – 1 шт. Класс - малый, экологические характеристики – Евро-2. Средняя эксплуатационная скорость по поселку Колпна – 19,4 км/ч. Эксплуатационная скорость по внутримunicipальным маршрутам – не более 60 км/ч. Пассажирооборот за год составляет – 59,6 тыс. пассажирокилометров. Пассажиропоток за январь 2018 года – 1536 человек, февраль – 1900 человек.

Графики движения автобусов общего пользования по регулируемым и нерегулируемым тарифам составляются, исходя из существующего пассажиропотока и утвержденных плановых объемов транспортной работы, в рамках

лимитов бюджетных ассигнований, выделяемых на осуществление пассажирских перевозок.

Перечень маршрутов по регулируемым тарифам по Колпнянскому району, а так же расписание движения маршрутных транспортных средств, представлены в таблице 1.37

Таблица 1.37 — Расписание автобусных маршрутов по регулируемым тарифам по Колпнянскому муниципальному району

Маршрут	Время отправления	Время прибытия в конечный пункт	Дни следования
Колпна - Дровосечное	6.20; 13.30	6.55; 14.05	Понедельник
Дровосечное - Колпна	7.00; 14.10	7.35; 14.45	Понедельник
Колпна - Красное (ч/з Мисайлово)	8.00; 14.50	9.50; 16.40	Понедельник
Красное - Колпна	9.55; 16.45	10.30; 17.20	Понедельник
Колпна - Логачевка	8.10; 14.30	8.45; 15.05	Вторник
Логачевка - Колпна	8.50; 15.10	9.25; 15.45	Вторник
Колпна - Хутор- Лимовое	6.45; 13.30	7.25; 14.00	Вторник
Хутор - Лимовое - Колпна	7.30; 14.05	8.10; 14.25	Вторник
Колпна - Ворошилово	6.15; 13.30	6.55; 14.10	Среда
Ворошилово - Колпна	7.00; 14.15	7.40; 14.55	Среда
Колпна - Ярище	6.40; 13.30	7.05; 13.55	Четверг
Ярище - Колпна	7.10; 14.00	7.35; 14.25	Четверг
Колпна - Воробьевка	8.10; 14.30	8.40; 15.00	Четверг
Воробьевка - Колпна	8.45; 15.05	9.15; 15.35	Четверг
Колпна - Вороново	6.20; 13.30	7.10; 14.20	Пятница
Вороново - Колпна	7.15; 14.25	8.05; 15.15	Пятница
Колпна - Ушаково (ч/з Маркино)	8.10; 15.20	8.55; 16.05	Пятница
Ушаково - Колпна	9.00; 16.10	9.45; 16.55	Пятница

На рисунке 1.24 представлены автобусные маршруты по регулируемым тарифам по Колпнянскому муниципальному району Орловской области.

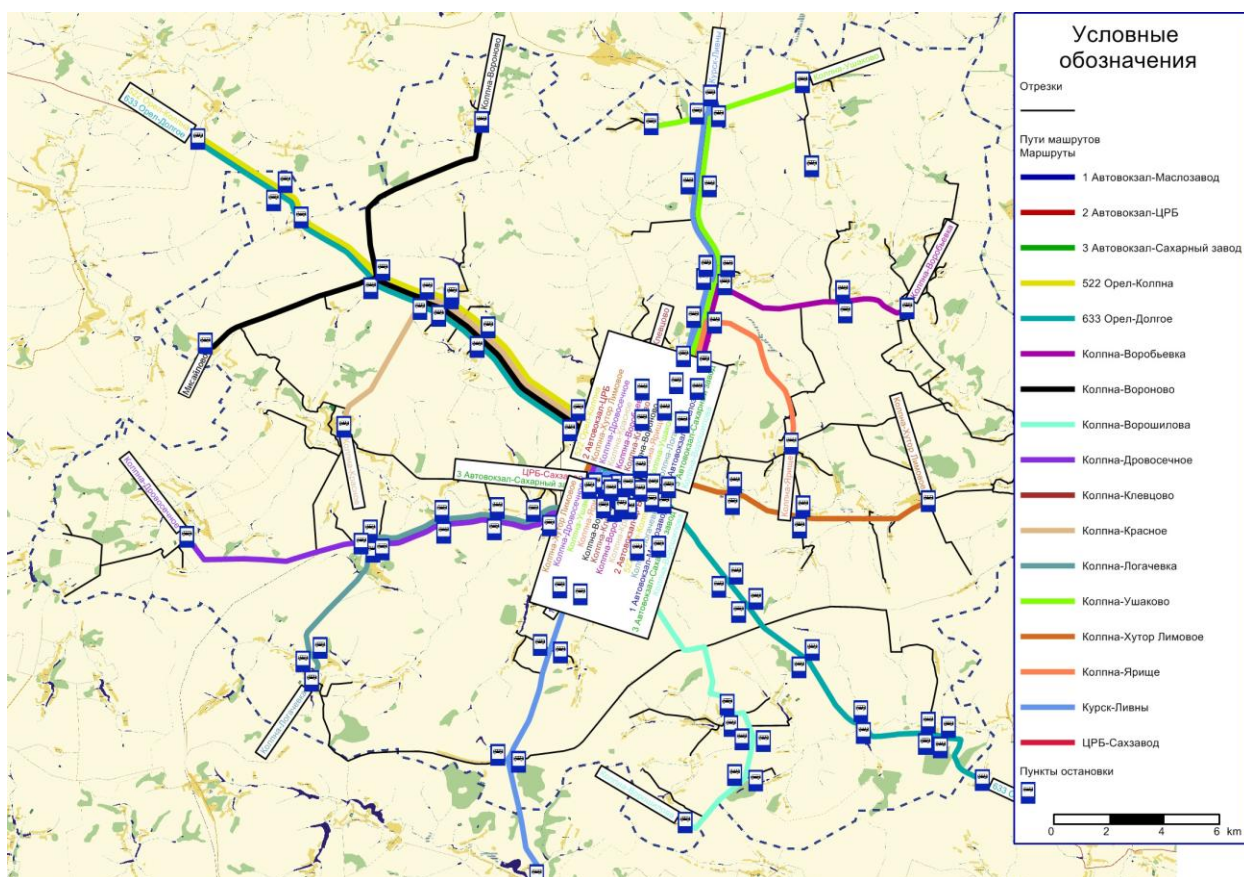


Рисунок 1.24 — Маршруты ОТ по регулируемым тарифам по Колпнянскому муниципальному району Орловской области

Реестр маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам в границах пгт Колпна и Карловского сельского поселения Колпнянского района Орловской области представлен в таблице 1.38.

Таблица 1.38 — Реестр маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам в границах пгт Колпна и Карловского сельского поселения

№ п/п	№ маршрута	Наименование маршрута регулярных перевозок	Наименование промежуточных остановочных пунктов по	Наименование улиц, автомобильных дорог, по которым предполагается движение транспортных средств ме-	Протяженность маршрута в прямом/обрат	Порядок посадки и высадки пассажи ров	Вид регулярных перевозок	Данные о транспортных средствах, которые используются для перевозок по маршруту регулярных перевозок	Дата начала осуществления регулярных перевозок	Данные о юридических лицах, ИП, осуществляющих перевозки по маршруту регулярных перевозок	Расписание маршрута
-------	------------	--	--	---	---------------------------------------	---------------------------------------	--------------------------	--	--	---	---------------------

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
1		Автовокзал – Маслозавод – Автовокзал (ч/з Сахарный завод)	Ж/д вокзал, ул.13-й Армии, Сахарный завод, м-н «Березка»	ул. Интернациональная – ул.13-й Армии – ул. Заводская – ул.13-й Армии – ул. Интернациональная	6,65/1,45	В любом не запрещенном правилами дорожного движения месте по маршруту регулярных перевозок	Регулярные перевозки по регулируемым тарифам	Автобус	малый	1	Евро-2	11.01.2016г.	ИП Юдина Г.В. д. Просека, д.26, кв.1	Орловская обл., Колпнянский район,	Понедельник – пятница
2		Автовокзал – ЦРБ		ул. Интернациональная – ул. Советская – ул. Новоселов	2,1			малый	1	Евро-2	11.01.2016г.	Понедельник – пятница			
3		Автовокзал – Сахарный завод	Ж/д вокзал, ул.13-й Армии	ул. Интернациональная – ул.13-й Армии – ул. Заводская	3,4			малый	1	Евро-2	11.01.2016г.	Понедельник – пятница			
4		Сахарный завод – Церковь – Автовокзал	ул.13-й Армии, Ж/д вокзал, Автовокзал	ул. Заводская – ул.13-й Армии – ул. Интернациональная – ул. Советская	4,6/2,1	В любом не запрещенном правилами дорожного движения месте по маршруту регулярных перевозок	Регулярные перевозки по нерегулируемым тарифам	Автобус	малый	1	Евро-2	11.01.2016г.			Воскресенье
5		Автовокзал – Сахарный завод	Ж/д вокзал, ул.13-й Армии	ул. Интернациональная – ул.13-й Армии – ул. Заводская	3,4			малый	1	Евро-2	11.01.2016г.	Воскресенье			
6		Сахарный завод – Кирпичный завод – Автовокзал	ул.13-й Армии, Ж/д вокзал, Автовокзал	ул. Заводская – ул.13-й Армии – ул. Интернациональная – ул. Советская	9,0/5,6			малый	1	Евро-2	11.01.2016г.	Воскресенье			

На рисунке 1.25 представлены маршруты ОТ по муниципальным маршрутам в границах пгт Колпна и Карловского сельского поселения.

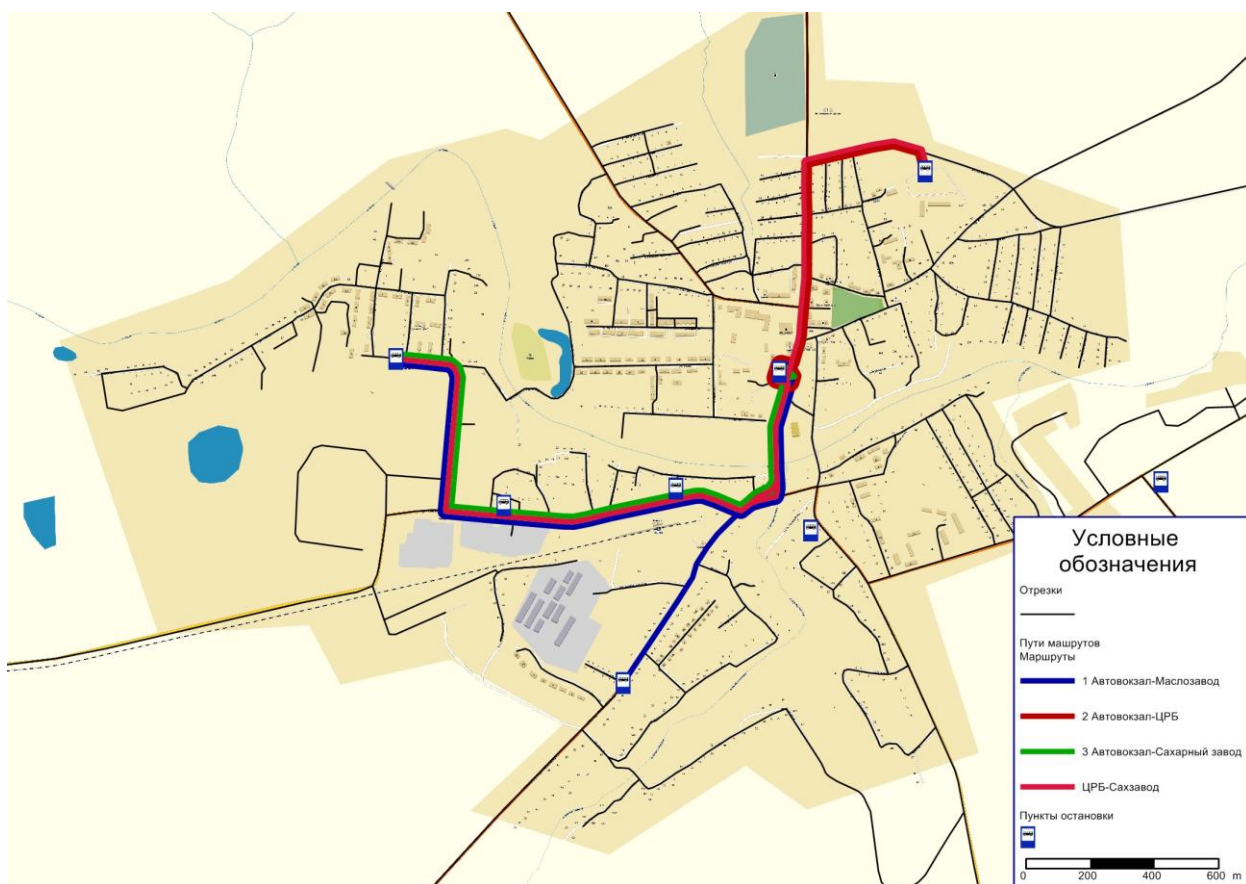
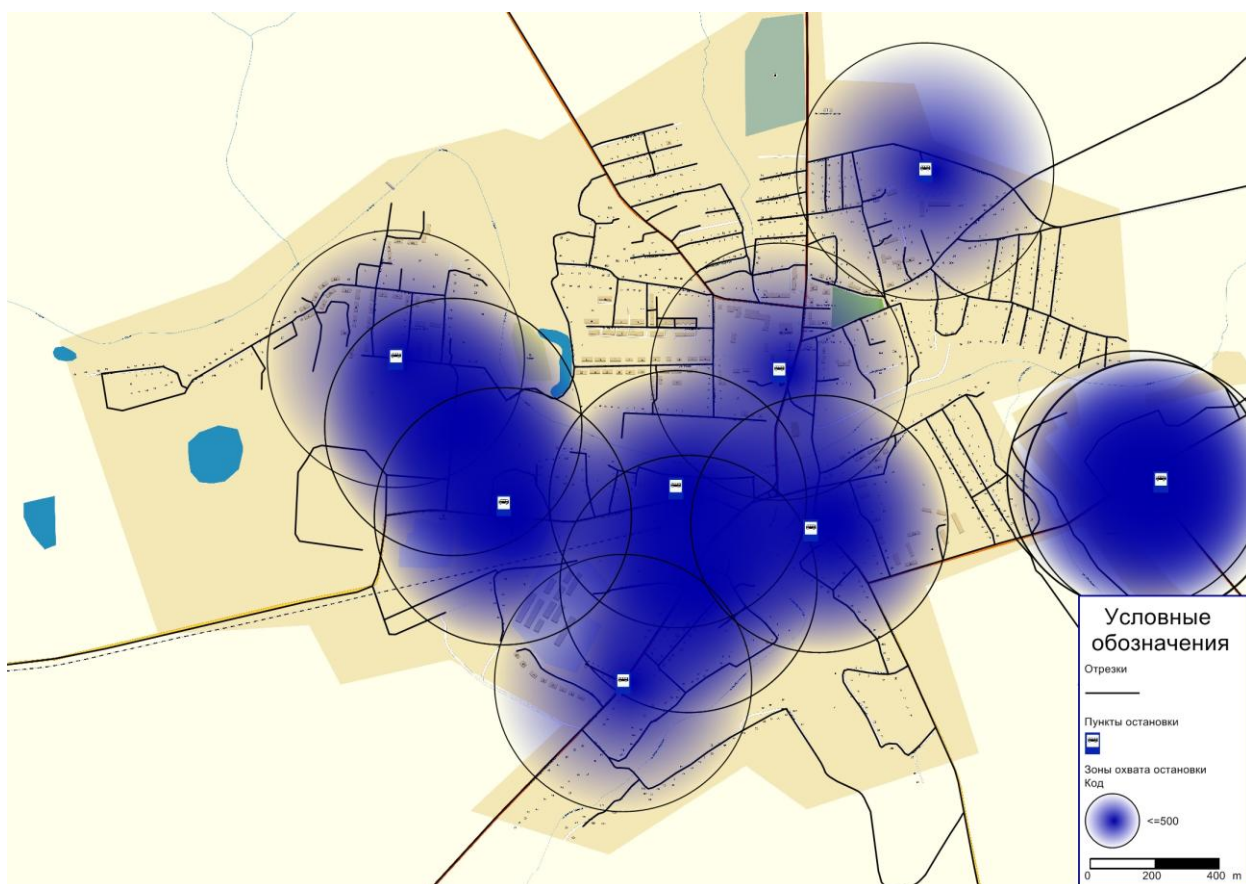


Рисунок 1.25 — Внутренние маршруты ОТ в границах пгт Колпна и Карловского сельского поселения

На рисунке 1.26 представлены существующие остановочные пункты на УДС пгт Колпна с зонами охвата 500м.



**Рисунок 1.26 — Зоны охвата остановочных пунктов на территории пгт
Колпна**

Междугородное сообщение осуществляется по 3 маршрутам:

- Колпна – Орел
- Долгое – Орел
- Курск – Ливны

Тип, марка подвижного состава на междугородних маршрутах: ПАЗ, Peugeot Boxer, Citroen.

Остановочные пункты практически на всей УДС Колпнянского муниципального района Орловской области находятся в ненормативном состоянии. На таких остановочных пунктах часто отсутствуют автопавильоны, информационные таблички, содержащие название остановочного пункта, номер маршрута, наименования начального и конечного пунктов следования, время начала и окончания работы, интервалы движения подвижного состава, а также другие элементы (такие как скамьи, разметка и т.д.) рисунки 1.27-1.31.

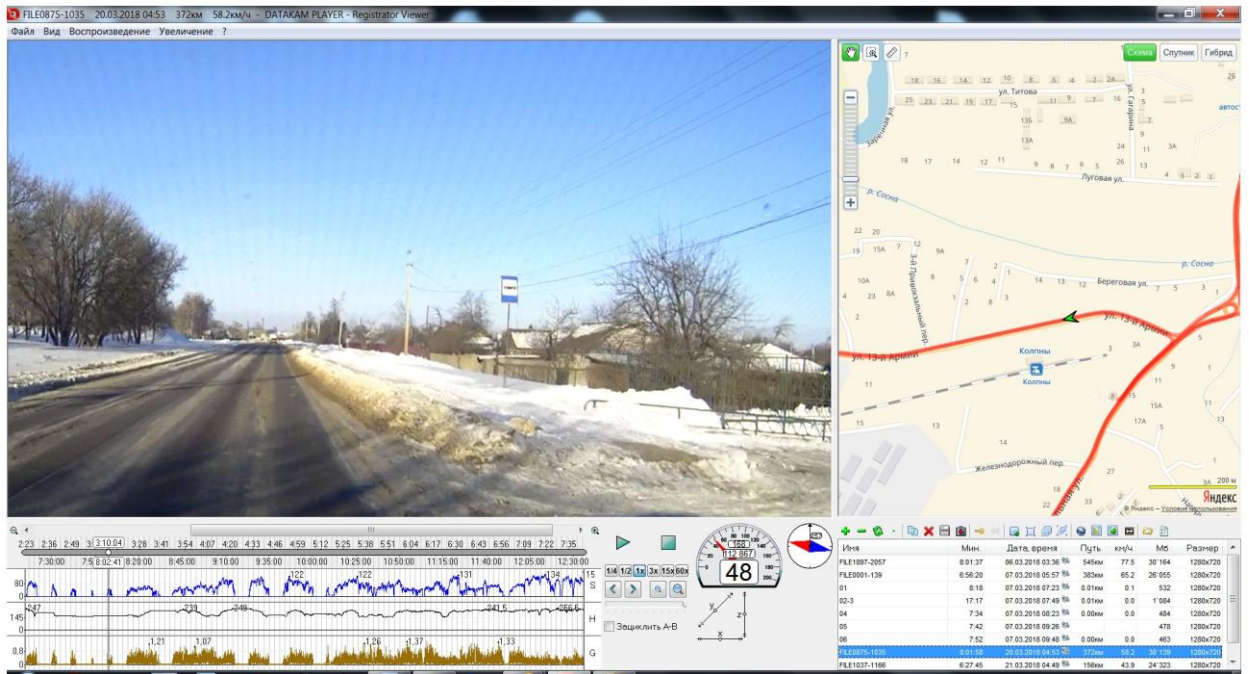


Рисунок 1.27 — Остановочный пункт на ул. 13-ой Армии в пгт Колпна

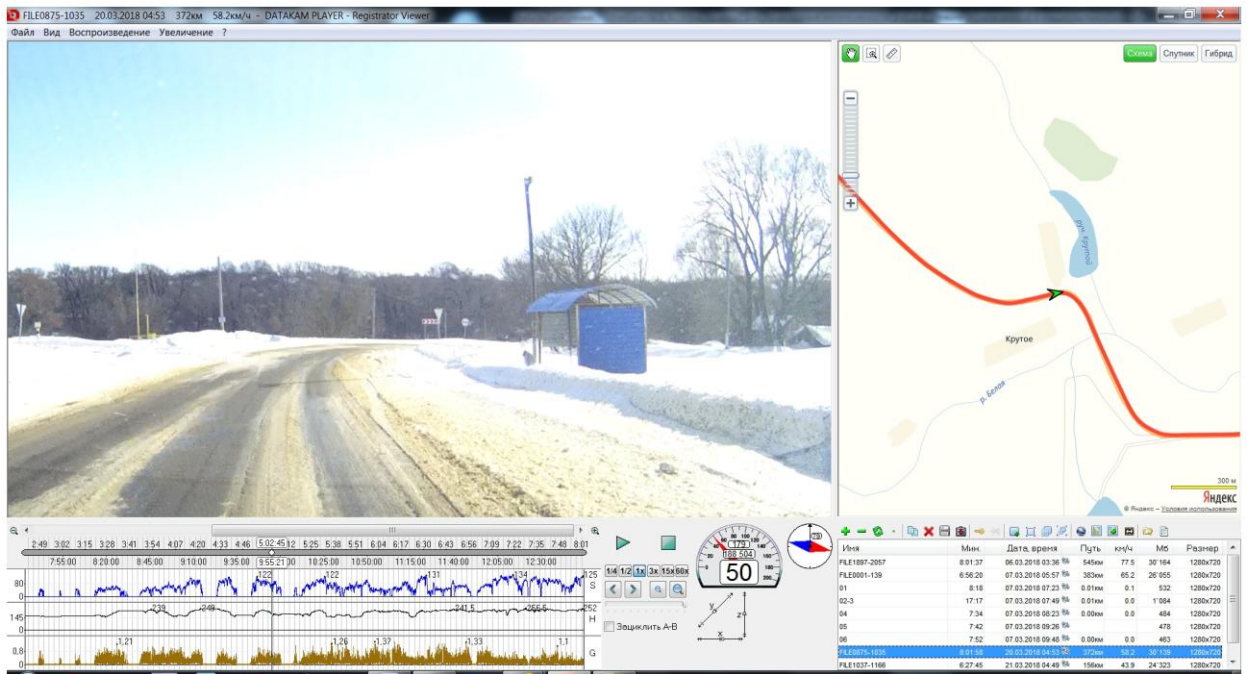


Рисунок 1.28 — Остановочный пункт в с. Крутое

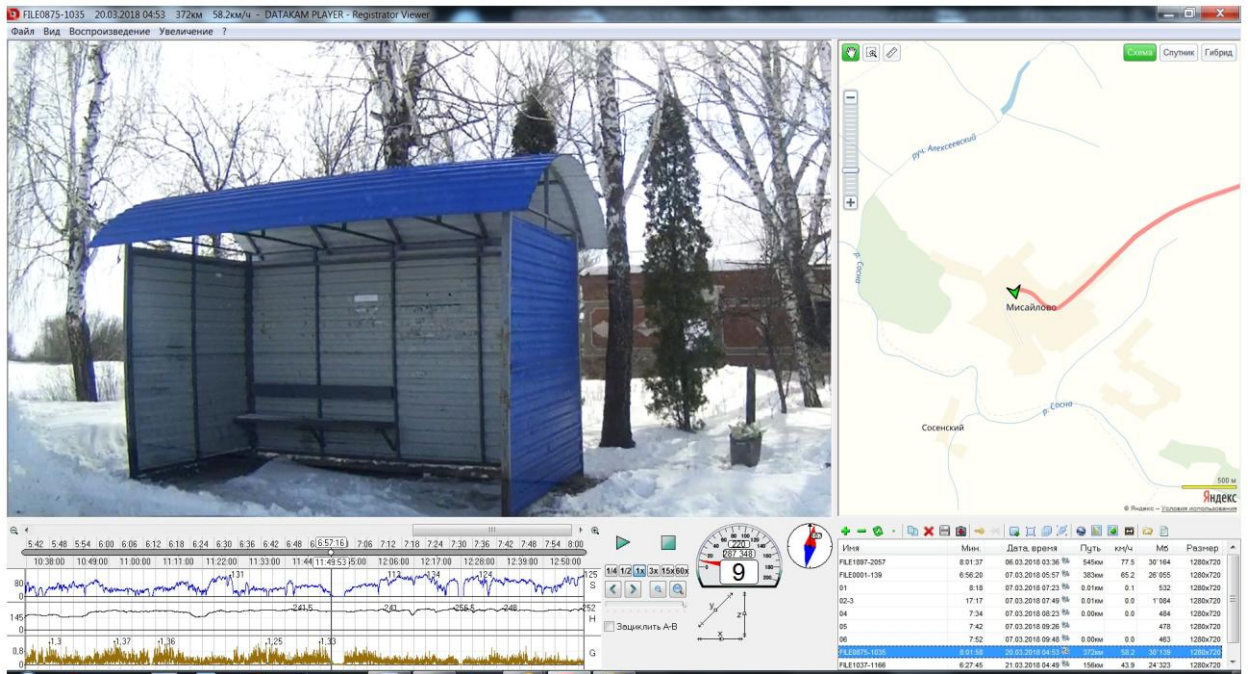


Рисунок 1.29 — Остановочный пункт в с. Мисайлово

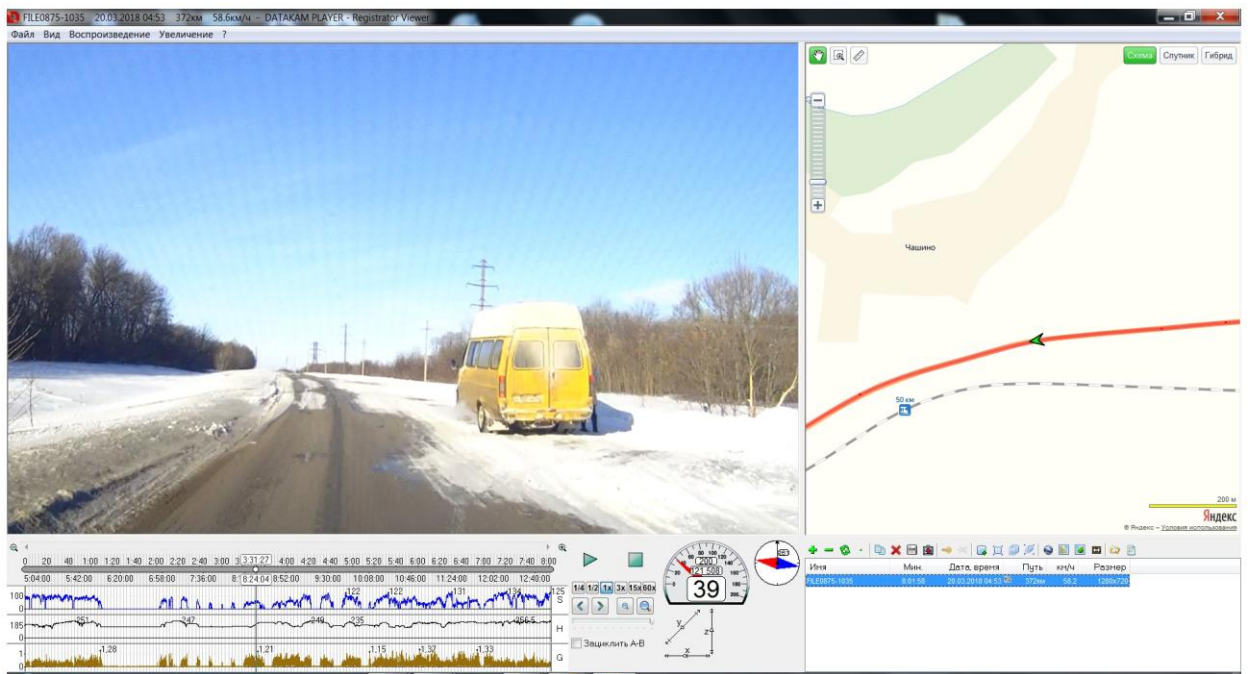


Рисунок 1.30 — Остановочный пункт Чашино (ж/д станция 50 км) не обозначен ни единым элементом

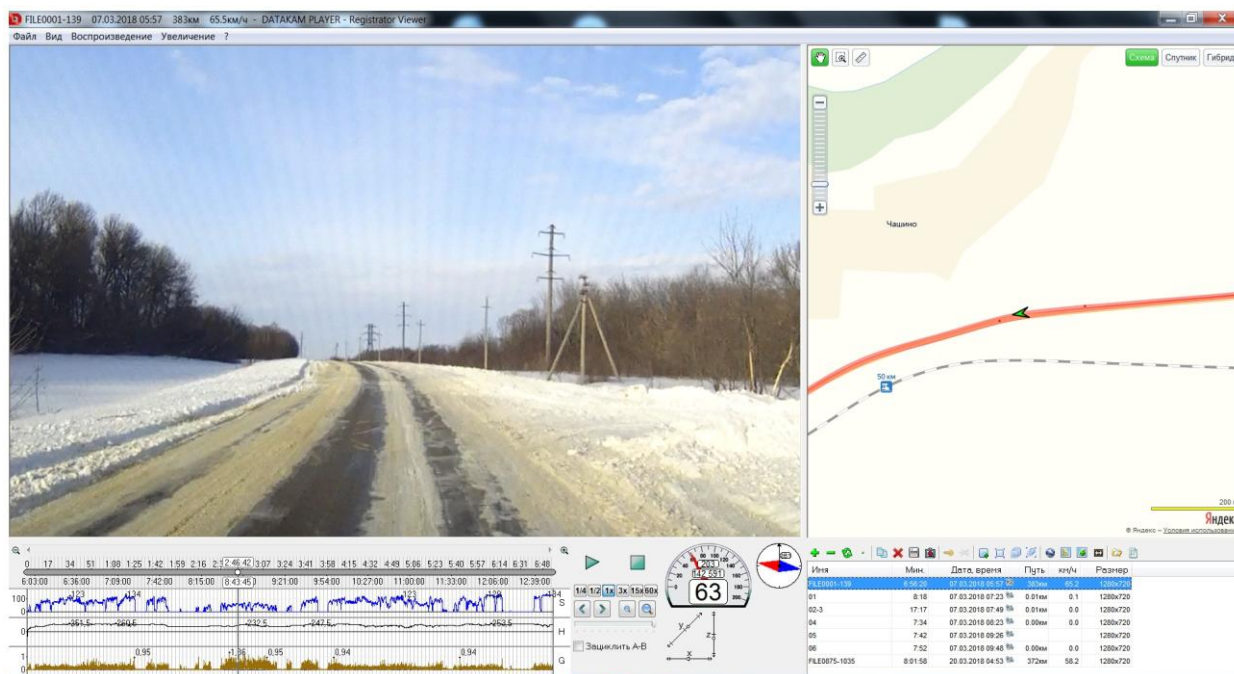


Рисунок 1.31 — Остановочный пункт Чашино (ж/д станция 50 км) не обозначен ни единым элементом

Транспортное обследование показало, что при совершении межмуниципальных поездок (чаще на маршрутах сельские поселения-пгт Колпна) в индивидуальных ТС перевозится в среднем 3-4 человек с учетом водителя (в большинстве случаев этот показатель составляет 1,4-1,7 человека). Как нам подтвердили специалисты администрации района и опрошиваемые водители, при поездках жители сел часто договариваются между собой, при этом цена поездки для пассажиров не превышает стоимости билета ОТ. В какой-то мере подобная система может относиться к стихийному «каршерингу» на районном уровне. Вероятно, при небольшом спросе на ОТ, такой способ повышения мобильности населения можно считать вполне эффективным.

1.7.3 Велосипедный транспорт

Перемещение жителей Колпнянского района и в частности пгт Колпна на велосипедном транспорте происходит по дорогам общего пользования, пешеходным дорожкам, тротуарам и тропинкам. Специально оборудованных веломаршрутов с велодорожками, велополосами, велопарковками и вело-

янками на территории Колпнянского района нет. Отсутствие велоинфраструктуры приводит к снижению эффективности его использования.

Для подобных муниципальных образований, целесообразно обустройство в районных центрах велосипедных дорожек на основных маршрутах, связывающих в первую очередь источники трафика (жилые кварталы) и места притяжения (рабочие места), а также оборудованных площадок для хранения велосипедов.

1.7.4 Пешеходная инфраструктура

Районный центр Колпнянского муниципального района - пгт Колпна – поселок пешеходной доступности, удаленность основной селитебной части города от промышленных зон на основных планировочных направлениях составляет не более 3 километров. Для создания условий безопасного движения пешеходов в центральной части городе организована взаимоувязанная система тротуаров и пешеходных дорожек. Основные пути пешеходного движения направлены к объектам приложения труда, социального, культурно-бытового и транспортного обслуживания населения. Информация по наличию тротуаров на УДС Колпнянского муниципального района была получена от Администрации муниципального образования, так как в связи с короткими сроками работ и неблагоприятными погодными условиями (обильные снегопады) во время транспортного обследования не удалось получить точной визуальной информации по данному вопросу. На рисунке 1.32 представлены существующие тротуары на УДС пгт Колпна по информации представленной Администрацией муниципального образования.

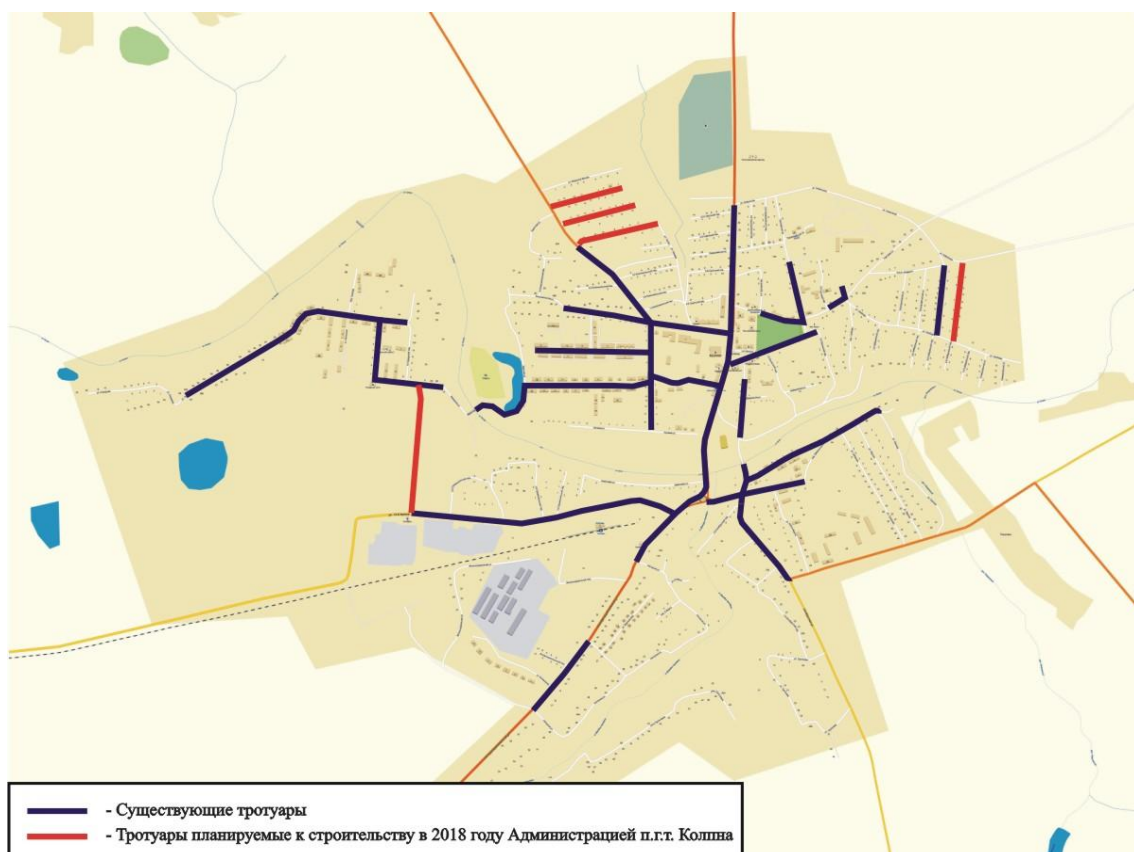


Рисунок 1.32 — Существующие тротуары на УДС пгт Колпна

Стоит отметить, что на момент обследования, многие существующие тротуары были занесены снегом, что вынуждало пешеходов передвигаться по обочине дорог (рисунки 1.33, 1.34).

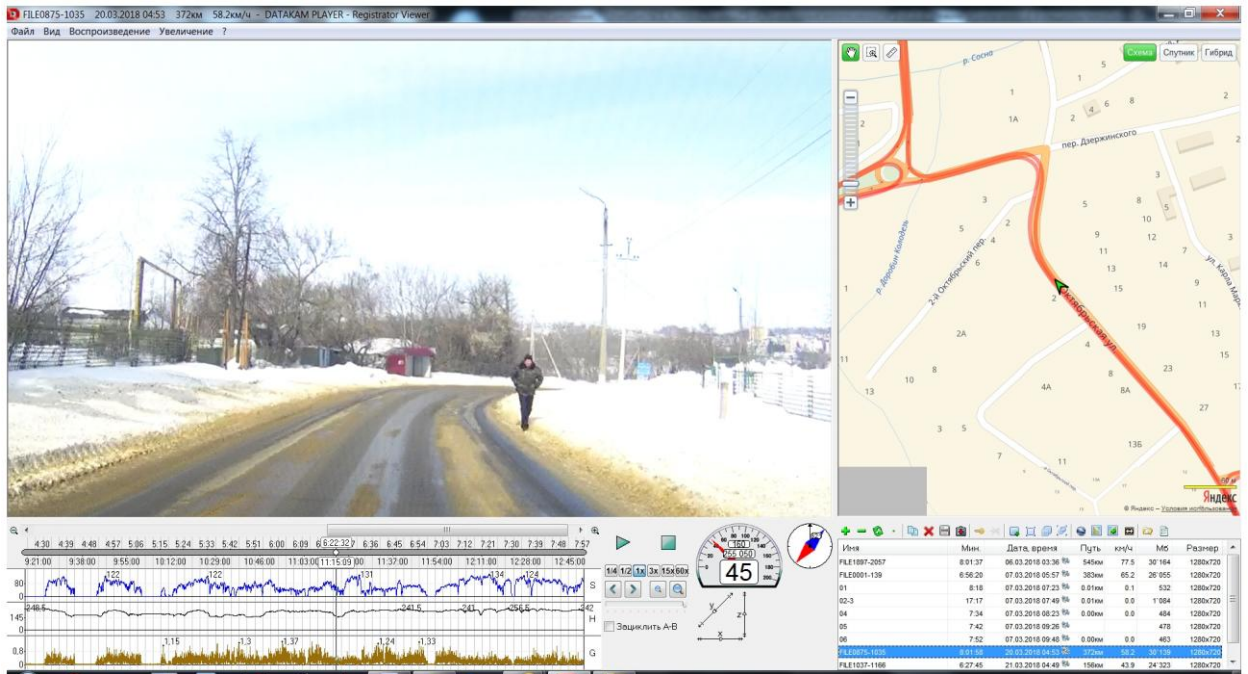


Рисунок 1.33 — Октябрьская улица, движение пешехода по обочине дороги

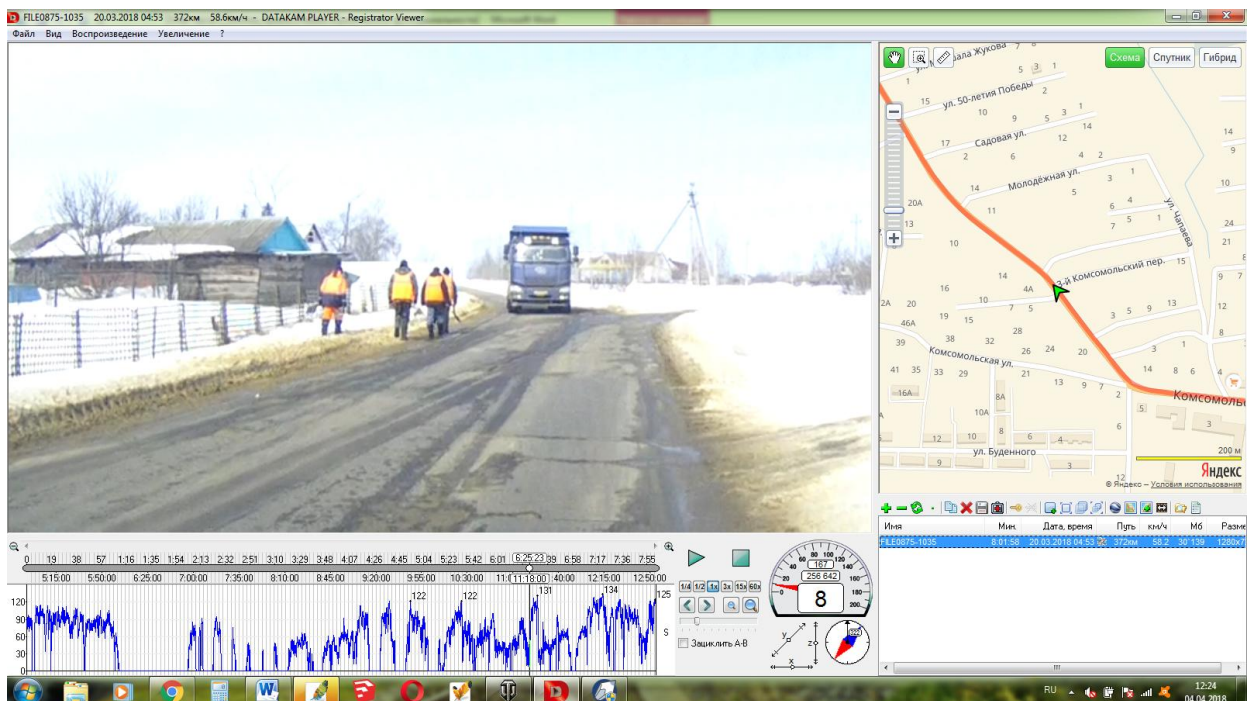


Рисунок 1.34 — Движение пешеходов по обочине дороги в районе 3-го и 4-го Комсомольских переулков

1.8 Анализ параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных транспортных

средств и параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств

При обследовании транспортных и пассажиропотоков на УДС Колпнянского муниципального района Орловской области был сделан вывод о том, что транспортная система района в утренний час пик в основном функционирует за счет легкового индивидуального транспорта, при этом практически не наблюдается затруднений для перемещения как ИТ (заторов и задержек транспорта), так и пассажиров ОТ (переполненность ТС ОТ и задержки в сети). Основные потоки легкового транспорта в этот период направлены в сторону районного центра пгт Колпна, а так же к местам приложения труда, в меньшей степени в сторону муниципальных образований района.

На входах и выходах в УДС муниципального образования зафиксированы минимальные интенсивности движения транзитного автомобильного транспорта. Это объясняется, как удаленностью территории муниципального образования от соседних городов и населенных пунктов, так и наличием альтернативных маршрутов проезда транзитного транспорта. Это благоприятный фактор для устойчивости транспортной системы района.

Масштабы основной селитебной территории пгт Колпна позволяют жителям использовать для перемещения велосипеды. При этом скорость по городу начинающего велосипедиста по статистике составляет 15-25 км/час, поэтому в пределах города можно существенно сократить время перемещения до необходимого объекта, не создавая заметную нагрузку на УДС и не нарушая экологию города. В частности для перемещения на расстояние в 3 км пешком (от границ жилой зоны до отдаленных промышленных районов) понадобится примерно 35-40 минут (что является достаточно большим показателем и существенно превышает приемлемое для пешехода время, определяемое в 20-25 минут), с помощью велосипеда тоже расстояние можно преодолеть за 8-14 минут.

1.8.1 Параметры дорожного движения

Основными параметрами, характеризующими дорожное движение, являются интенсивность движения, загрузка улиц и дорог (отношение существующей интенсивности движения к пропускной способности). Данные параметры для всей сети района и административного центра будут получены по результатам выполнения 2 этапа НИР (на основе результатов моделирования).

Анализируя данные таблиц интенсивности движения транспортных средств, получаем усредненный состав движения потоков транспортных средств на наиболее загруженных магистралях пгт Колпна в утренний час пик.

Таблица 1.39 — Состав движения транспортных потоков

Вид транспортного средства	Доля в транспортном потоке, %
Индивидуальный	95
Общественный (автобусы)	1
Малый грузовой	2,5
Средний и тяжелый грузовой	1,5

1.8.2 Параметры движения маршрутного транспорта

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

Практически все остановочные пункты транспорта общего пользования на территории Колпнянского муниципального района необходимо привести в нормативное состояние в соответствии с требованиями ГОСТ 25869-90.

1.8.3 Сооружения и устройства для хранения и обслуживания транспортных средств

Проблема автомобильных стоянок для Колпнянского муниципального района в целом и для пгт Колпна в частности, не столь актуальна, как для большинства крупных городов РФ. В большой степени она решается за счет

хранения автомобилей на индивидуальных участках малоэтажной застройки, преобладающей в муниципальном образовании. Большинство жилья в муниципальном районе - это индивидуальные строения с приусадебными участками.

Для хранения транспортных средств на территории пгт Колпна имеются гаражные кооперативы (ГК), на УДС муниципального образования используются в основном стоянки для временного хранения автотранспорта не имеющие разметку и необорудованные знаками 6.4 «Парковка (парковочное место)». Имеется автозаправочная станция (АЗС). Стоянки для постоянного хранения автотранспорта на территории Колпнянского района отсутствуют.

На рисунке 1.35 представлены места существующих парковок (в том числе необорудованных) и гаражей на УДС Колпна.

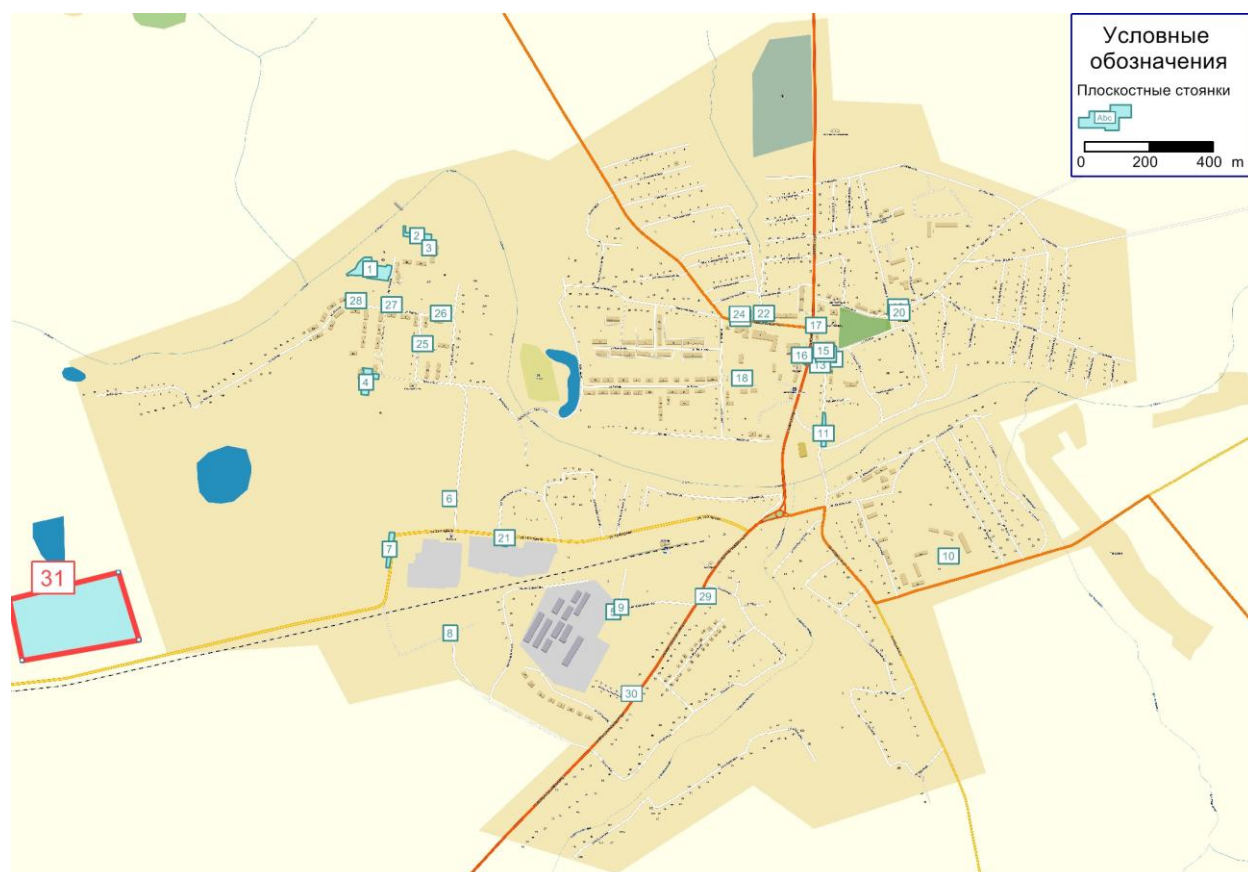


Рисунок 1.35 — Открытые стоянки и гаражи муниципального образования (красным цветом обозначена предлагаемая

**перехватывающая парковка для грузового транспорта обслуживающего
Сахарный завод)**

Для пгт Колпна открытые стоянки представлены на рисунке 1.36.



Рисунок 1.36 — Открытые стоянки пгт Колпна (обозначены красным цветом)

Общая площадь представленных открытых стоянок составила примерно 17200 м², т.е. 688 парковочных мест.

На рисунке 1.37 представлены места постоянного хранения автомобилей (гаражи).

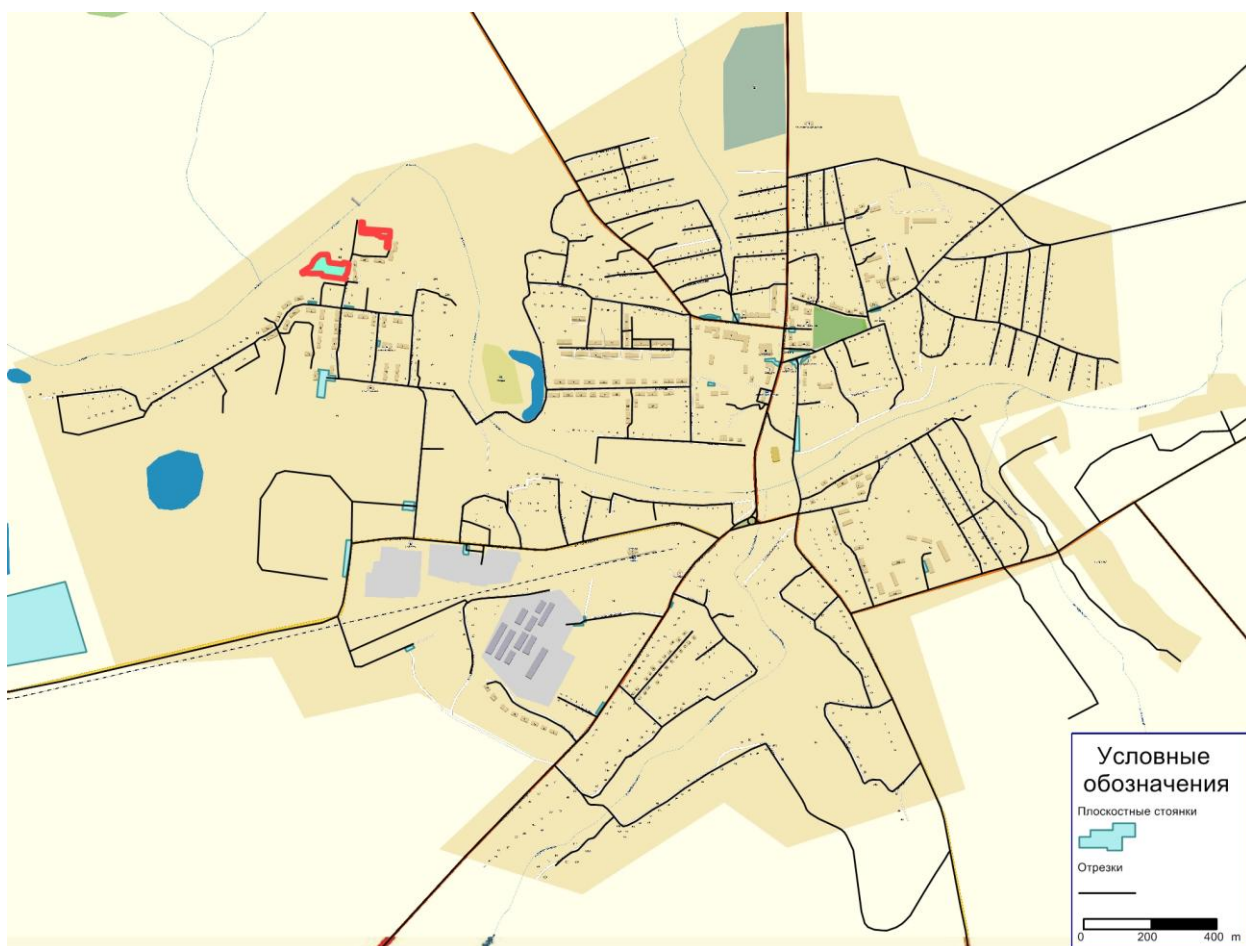


Рисунок 1.37 — Места постоянного хранения автомобилей (гаражи) пгт Колпна (обозначены красным цветом)

Общая площадь гаражей 11233 м^2 , т.е. примерно 225 автомобилей жителей города обеспечены постоянными местами хранения (средний размер гаража $6 \times 4 \text{ м}$, при этом общее пространство, приходящееся на один бокс в гаражном кооперативе, составляет 50 м^2) (рисунок 1.38).

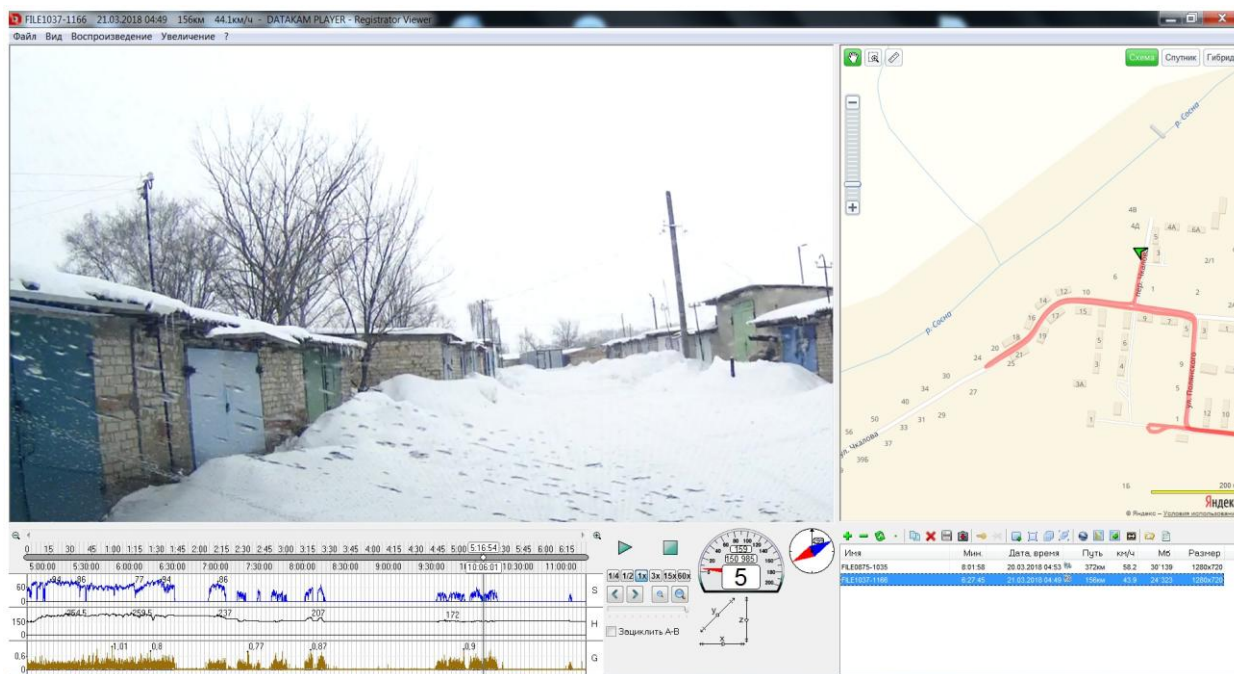


Рисунок 1.38 — Места постоянного хранения автомобилей (гаражи) пгт Колпна

Хранение индивидуальных легковых автомобилей также осуществляется: на территориях участков индивидуальной жилой застройки; в районах малоэтажной (2-4 этажей) застройки – на близлежащей территории, выделенной под временное хранение личного автотранспорта.

Специализированных стоянок для задержанных транспортных средств и системы эвакуации неправильно припаркованных автомобилей на территории Колпнянского муниципального района Орловской области не имеется.

1.9 Анализ пассажиро- и грузопотоков

По данным представленным администрацией Колпнянского муниципального района Орловской области пассажиропоток в границах муниципального района составляет – 59,6 тыс. пассажирокилометров в год. Междугородний и пригородный пассажиропоток за январь 2018 года составил - 1536 человек, за февраль – 1900 человек. Пассажиропоток железнодорожной станции составляет – 10 человек в сутки (в выходные дни).

Грузовой транспорт представлен автомобильным и железнодорожным. К районному центру пгт Колпна подходит железная дорога Колпна – Курск. Основной объем железнодорожных перевозок приходится на АО «Сахарный комбинат «Колпнянский» и ООО «Колпнянский элеватор».

По информации от 23.11.2017 года, представленной АО «Сахарный комбинат «Колпнянский» в Департамент сельского хозяйства Орловской области, объемы производства продукции данным градообразующим предприятием представлены в таблице 1.40

Таблица 1.40 — Объемы производства продукции АО «Сахарный комбинат «Колпнянский»

Наименование	2016	2017 прогноз	2018 прогноз	2019 прогноз
Сахар, тн	100 399	133 084	135 000	150 000
Патока, тн	28 324	36 123	36 500	38 000
Жом гранулированный, тн	15 823	39 427	40 000	42 000
Итого:	144 546	208 634	211 500	230 000

Из данной информации следует, что среднесуточный грузопоток вышеуказанного градообразующего предприятия оценочно составлял в 2016 году около 400 тонн готовой продукции, не включая объемы используемого сырья (для выработки одной тонны сахара необходимо примерно 7 тонн сахарной свеклы). А по прогнозу на 2019 год составит около 630 тонн.

Стоимость перевозок железнодорожным транспортом в 2016 году составила 7 610 827,44 рублей, за 10 месяцев 2017 года - 14 919 227,97 рублей (увеличилась в 2 раза).

С апреля 2017 АО «Сахарный комбинат «Колпнянский» входит в состав КДВ Групп. Реализация сахара планируется на предприятия, входящие в группу компаний. Объем перевозок железнодорожным транспортом в перспективе увеличится в 3 - 4 раза. Также в объем железнодорожных перевозок входит доставка угля и камня технологического, необходимых для технологического процесса производства сахара.

ООО «Колпнянский элеватор» ежегодно принимает не менее 97 000 тонн зерновых и масличных культур. К 2019 году планируется увеличить мощность элеватора до 110 000 тонн. Приоритетом по отгрузке сельскохозяйственных культур является железная дорога.

Так, в 2016 году отгрузка железнодорожным транспортом составила 36 857 тонн (63,8% от общего объема), автомобильным – 20 875 тонн. За 10 месяцев 2017 года по железной дороге отгружено 56 773 тонны (74,2% от общего объема), автомобильным транспортом – 19 763 тонны.

Объем железнодорожных перевозок за истекший период 2017 года уже в 1,5 раза превышает уровень 2016 года.

Доставка грузов к остальным объектам в Колпнянском муниципальном районе осуществляется автомобильным транспортом по дорогам общего пользования без задержек в движении на территории муниципального образования.

Необходимо отметить, что УДС района организована таким образом, что практически весь транспорт, в том числе, грузовой проходит по центру пгт Колпна. Этому способствует наличие единственного автомобильного моста через реку Сосна, делящей территорию поселка практически пополам, и пересечение всех основных региональных дорог на участке сети, проходящем через мост.

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

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

необходимо выделить приоритетную категорию участников дорожного движения.

Дорожная сеть Колпнянского муниципального района выполнена по многолучевой или звездчатой структуре системы планировки. Эта планировка возникает в населенных пунктах и территориях, располагающихся на пересечении дорог и рек. Для данного вида характерно выделение магистральной части УДС и сосредоточение транспортных потоков в центральной части территории, в данном случае в административном центре пгт Колпна.

Свободные условия проезда транспорта, отсутствие заторов, ограничений движения, разделения центра территории преградами, его относительная компактность создают удовлетворительные условия дорожного движения для индивидуального транспорта.

На момент обследования на территории Колпнянского муниципального района отсутствуют светофорные объекты, за исключением светофоров Т.7, работающих в режиме желтого мигания.

Анализ интенсивности транспортных потоков, выполненный на основании данных, полученных из натурного обследования, не выявил необходимости введения светофорного регулирования на пересечениях УДС Колпнянского района.

Основные велосипедные маршруты в текущей транспортной ситуации могут проходить по наиболее оживленным улицам пгт Колпна – улице Интернациональной, ул. Советской и ул. Комсомольской 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.

Поэтому, в целях повышения уровня безопасности дорожного движения необходимо создание велосипедной инфраструктуры: разработка схемы основных велосипедных маршрутов, строительство велодорожек, выделение велополос, организация велопарковок и т.д.

1.11 Анализ эксплуатационного состояния ТСОДД

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

По результатам транспортного обследования, некоторые дорожные знаки находятся в ненормативном состоянии (рисунок 1.39), дорожная разметка требует обновления, в частности на всех обустроенных нерегулируемых пешеходных переходах. На дорогах с твердым покрытием (в основном, региональных дорогах на территории муниципального образования) разметка нанесена вдоль обочины, осевой разметки не имеется. Такой вариант разметки на дорогах может быть эффективным при низкой интенсивности движения, характерной для УДС района.

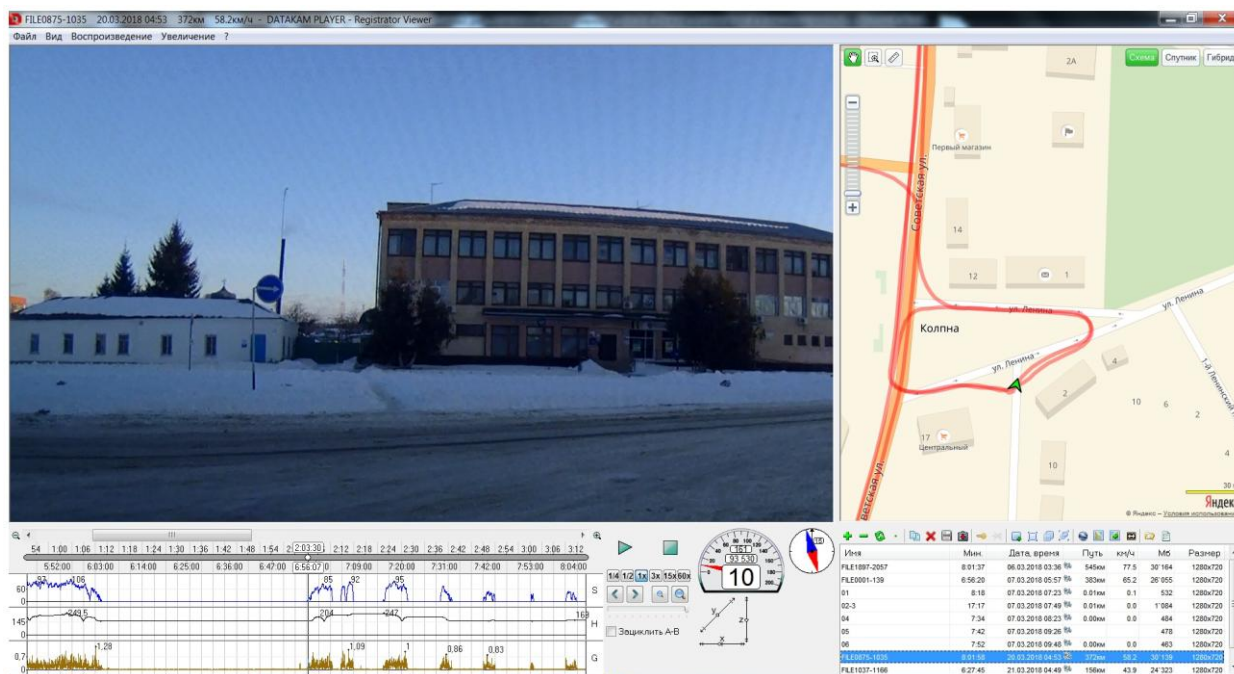


Рисунок 1.39 — Ненормативный дорожный знак, предписывающий поворот только направо, установленный на ул. Ленина

Искусственные дорожные неровности оборудованы на:

- улице Советской, перед пересечением ул. Советской и ул. Комсомольской со стороны Дома культуры;
- улице Интернациональной, 70 метров от Автостанции в сторону моста через р. Сосна;
- улице Комсомольской перед нерегулируемым пешеходным переходом к лицу;
- улице Комсомольской через 50 метров после нерегулируемого пешеходного перехода к лицу;
- улице Чкалова (2 искусственные неровности перед нерегулируемым пешеходным переходом к Общеобразовательной школе №2 и после него);
- улице Заводской в направлении от пешеходного моста через реку «Сосна» к Сахарному комбинату;

- селе Яковка (2 искусственные неровности до и после нерегулируемого пешеходного перехода в районе «МБОУ Яковская средняя общеобразовательная школа»).

В соответствии с требованиями п.6.1 ГОСТ Р 52605-2006 – «искусственные неровности устраивают на дорогах с асфальтобетонными и цементобетонными покрытиями на участках с искусственным освещением». Поэтому искусственная неровность на улице Заводской, в направлении от пешеходного моста через реку «Сосна» к Сахарному комбинату, должна быть либо демонтирована, так как на данном участке сети отсутствует искусственное освещение, либо на данном участке сети должно быть устроено искусственное освещение.

Все вышеуказанные искусственные дорожные неровности, оборудованные на УДС Колпнянского района, представлены на рисунке 1.40.

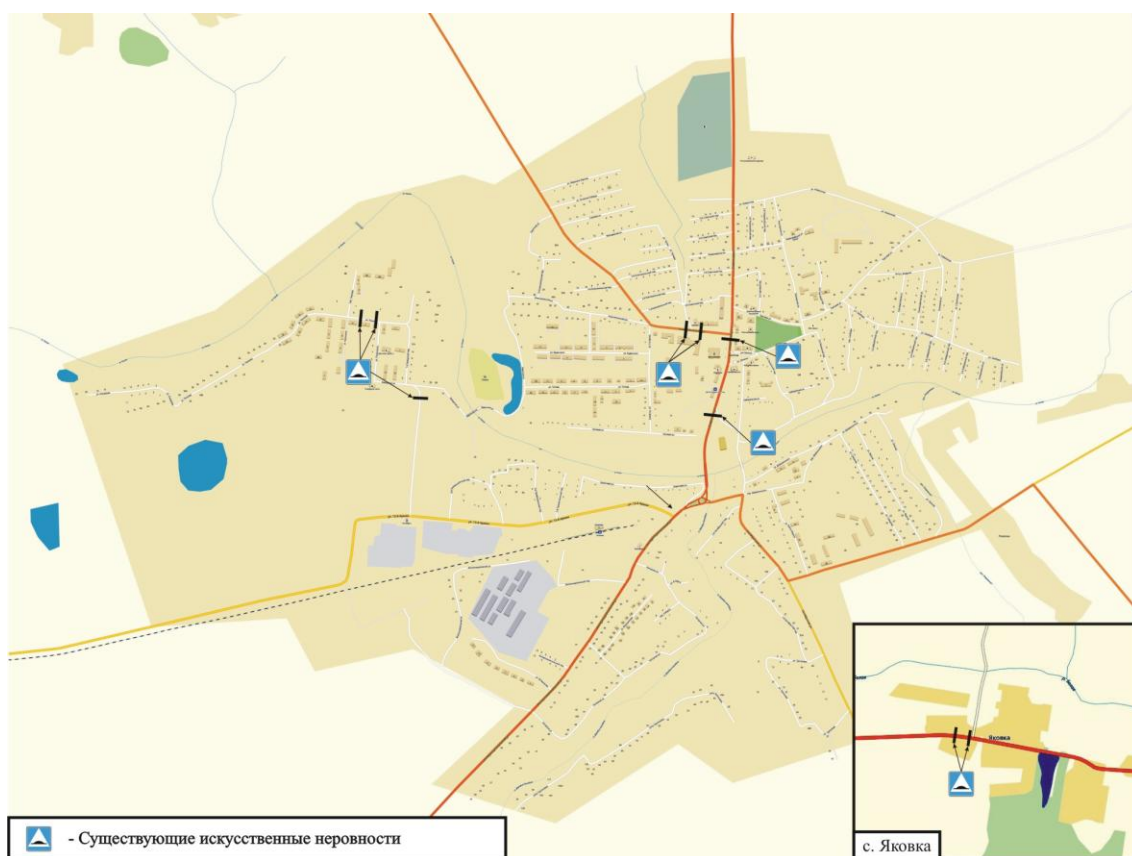


Рисунок 1.40 — Искусственные дорожные неровности, оборудованные на УДС Колпнянского района

1.12 Анализ эффективности используемых методов ОДД

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

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

- ограничение скоростного режима;
- запрет стоянки и остановки транспортных средств.

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: дорожных знаков, средств фото/видеофиксации нарушений, искусственных дорожных неровностей.

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

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

В целом можно сделать вывод о том, что метод ограничения скоростного режима соблюдается в большей степени только в районном центре - пгт Колпна. Для повышения эффективности данного метода по другим УДС МО необходимо проведение дополнительных мероприятий.

1.12.1 Одностороннее движение

Одностороннее движение эффективно применяется для повышения пропускной способности, а также для исключения конфликта встречных транспортных потоков при недостаточной ширине проезжей части, в случае наличия альтернативных проездов для встречного направления движения.

Наряду с описанными преимуществами, режим одностороннего движения обладает рядом недостатков, прежде всего, вынуждает участников дорожного движения совершать перепробеги, иногда весьма существенные в случае недостаточно развитой дорожной сети (в частности, применение одностороннего движения может быть недостаточно эффективным для многолучевой или звездчатой структуре системы планировки). При слабом контроле соблюдения этого режима со стороны органов ГИБДД, именно жители ограниченного района, в первую очередь, становятся нарушителями.

Одностороннее движение как метод организации движения на территории Колпнянского района встречается только на УДС пгт Колпна, а именно на отрезке по ул. Торговой от пересечения с ул. Пионерской до пересечения со 2-ым Торговым переулком, рисунок 1.41.

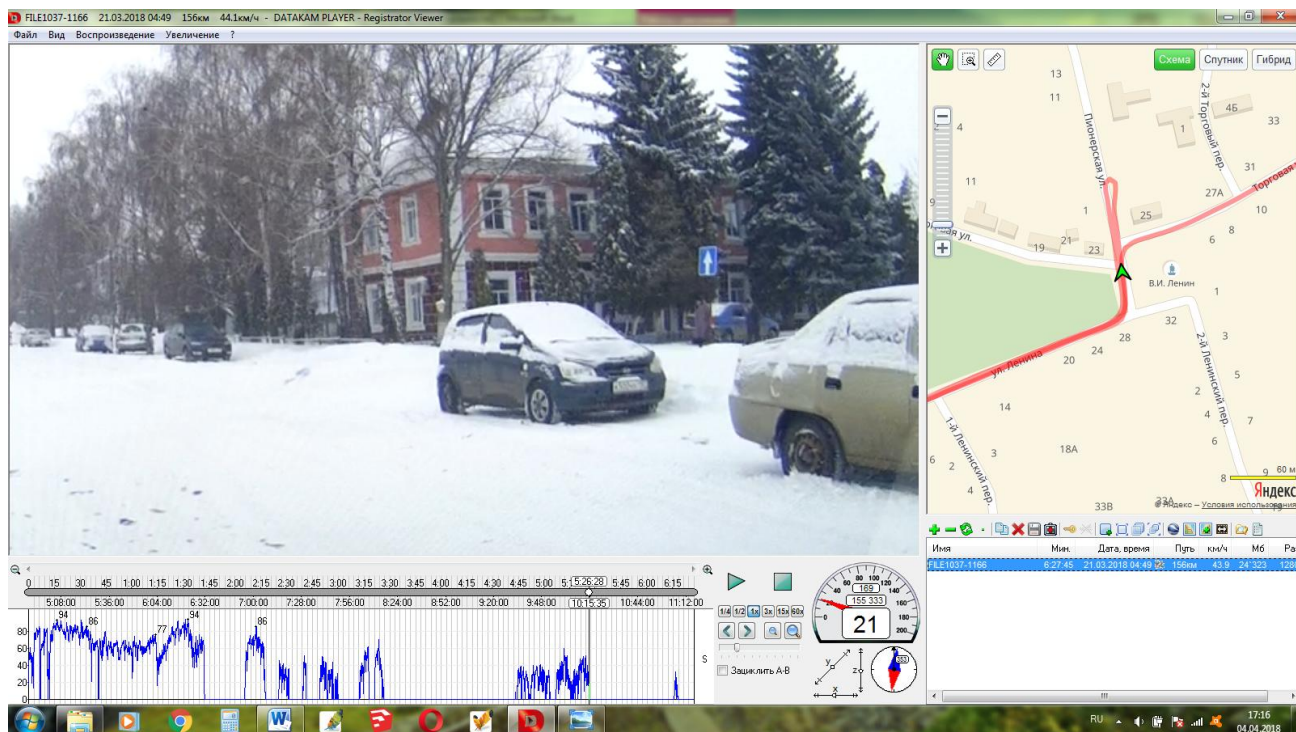


Рисунок 1.41 — Начало участка с односторонним движением по ул. Торговой в пгт Колпна

1.12.2 Запрет движения или въезда

Запрет движения может вводиться на улицах с узкой проезжей частью, где движение ТС возможно только в одном направлении, а также обозначать зону, не предназначенную для движения транспортных средств. Однако, существуют проблемы контроля за соблюдением данного режима в связи с рядом случаев, на которые требования знака не распространяются.

Запрет въезда применяется для предотвращения движения во встречном направлении на дороге с односторонним движением, а также может быть установлен при въезде на обособленную территорию.

На УДС пгт Колпна в процессе транспортного обследования были установлены несколько участков сети, на которых введен запрет движения:

- дорожными знаками 3.18.1 и 3.18.2 установлен запрет поворота с ул. Свободы на ул. Ленина для грузовых транспортных средств (рисунок 1.42);

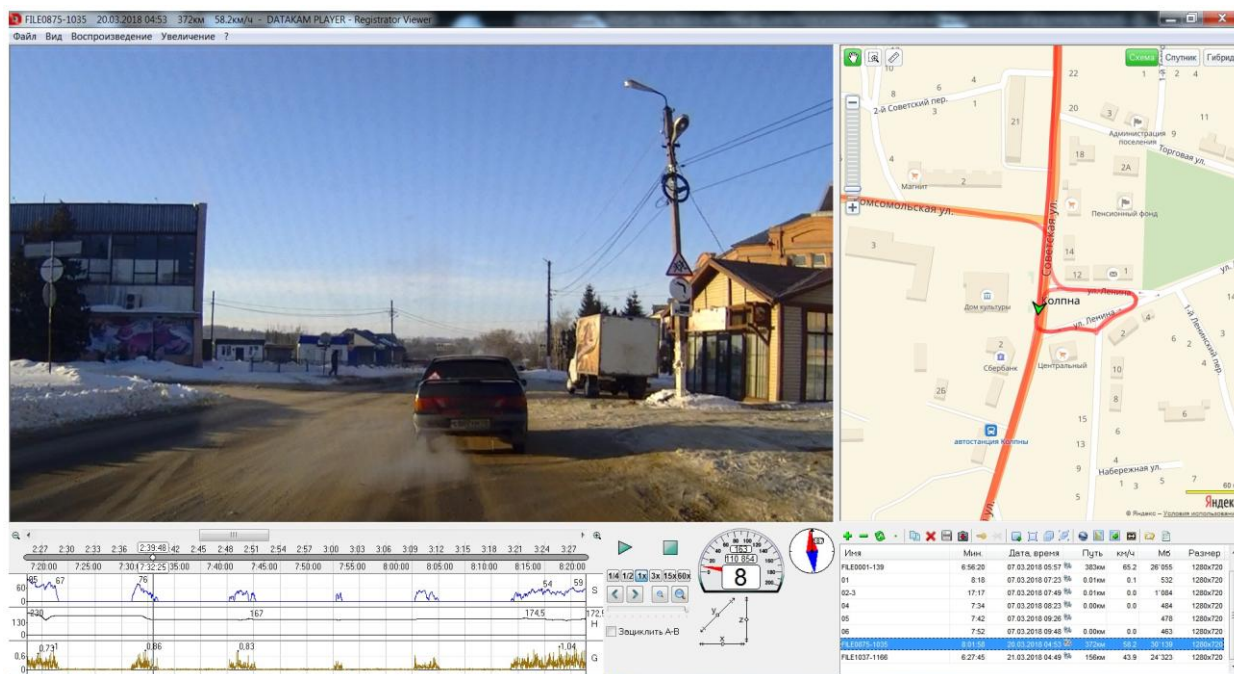


Рисунок 1.42 — Запрет поворота с ул. Советской на ул. Ленина для грузовых транспортных средств в пгт Колпна

- дорожным знаком 3.1 установлен запрет въезда на территорию Колпнянской ЦРБ;
- дорожным знаком 3.1 установлен запрет въезда на территорию Автостанции, кроме общественного транспорта;
- дорожным знаком 3.2 установлен запрет движения транспортных средств, кроме служебных ТС администрации муниципального образования, по окончании ул. Ленина перед пересечением с ул. Пионерской.

1.12.3 Запрет стоянки и остановки транспортных средств

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

(историческая или центральная часть города) проводить мероприятия по организации платных парковок.

Требования знаков запрещающих стоянку и остановку ТС не всегда соблюдаются жителями и гостями районного центра, что значительно сужает проезжую часть (рисунок 1.43).

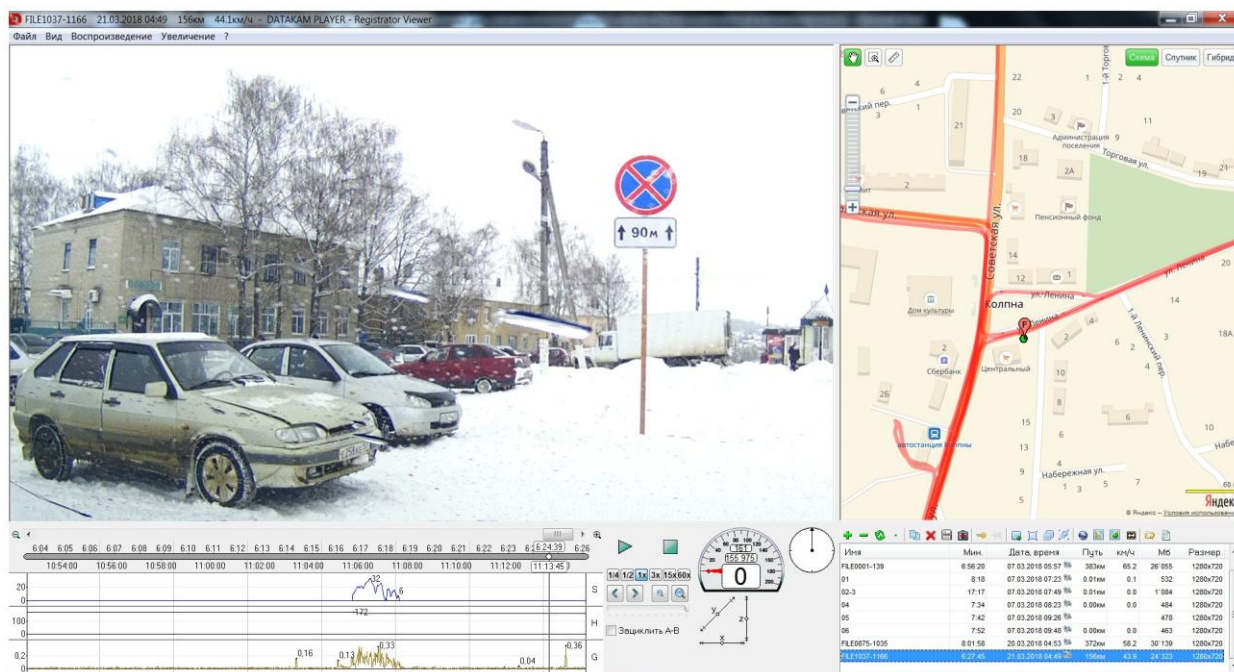


Рисунок 1.43 — Стоянка автомобилей под запрещающим знаком на ул. Ленина

Совершение данных правонарушений может быть связано с недостаточным контролем органов ГИБДД и отсутствующей работой эвакуатора. Необходимо заметить, что на данном конкретном участке сети, представленном на рисунке 1.43, имеется несколько объектов притяжения транспорта (наиболее крупные и посещаемые магазины поселка, отделение почтовой связи, отделение Сбербанка, Дом культуры и т.д.), поэтому стоянка автомобилей на прилегающей территории является объективной необходимостью для жителей. В тоже время обследование показало, что стоянка автомобилей на этой территории не оказывает существенного влияния на транспортную ситуацию, более того, может приводить к снижению опасности возникновения ДТП с тяжелыми последствиями, за счет необходимости снижения скорости на уча-

стке сети с пересекающимися пешеходными и автомобильными потоками (рисунок 1.44).



Рисунок 1.44 — Пересечение транспортных и пешеходных потоков на ул. Ленина

Поэтому рекомендуется на данном участке сети расширить временную стоянку для посетителей вышеуказанных объектов с разметкой, необходимыми ограждениями, знаками 6.4 «Парковка (парковочное место)» (рисунок 1.45).

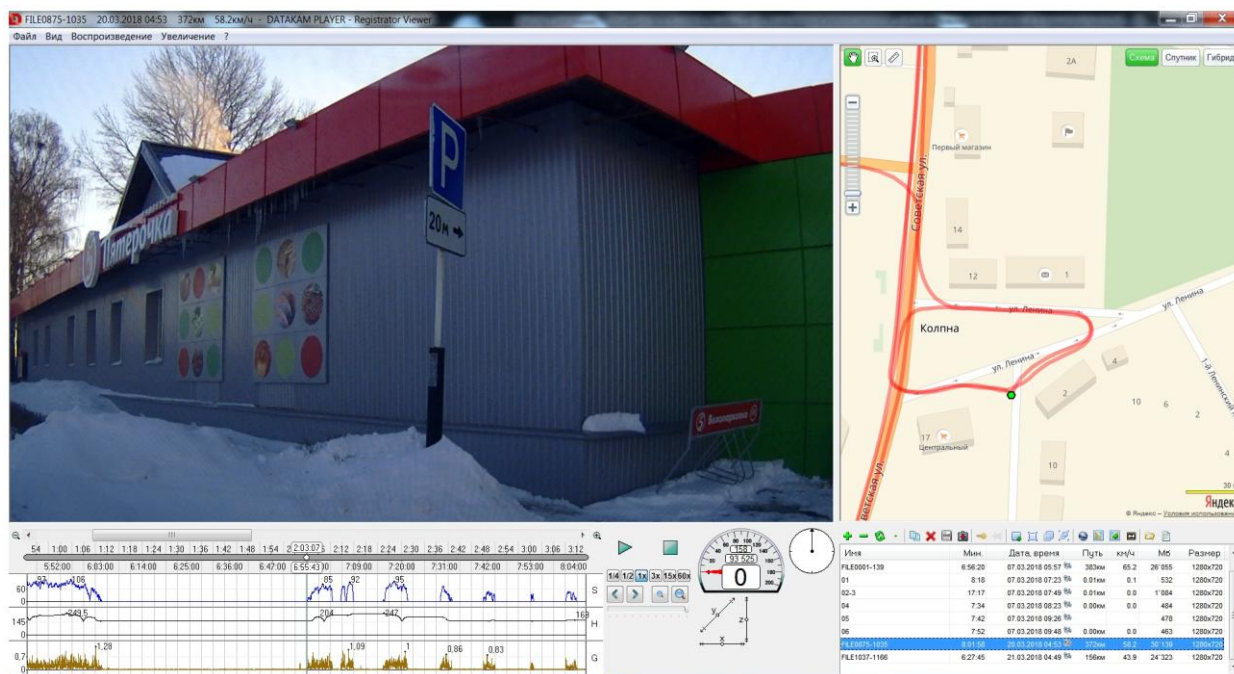


Рисунок 1.45 — Знак 6.4 «Парковка (парковочное место)» у магазина Пятёрочка на ул. Ленина

1.12.4 Организация движения грузового транспорта

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

На момент дорожного обследования в пгт Колпна введен запрет движения грузового транспорта только к железнодорожной станции «Колпны», рисунок 1.46.

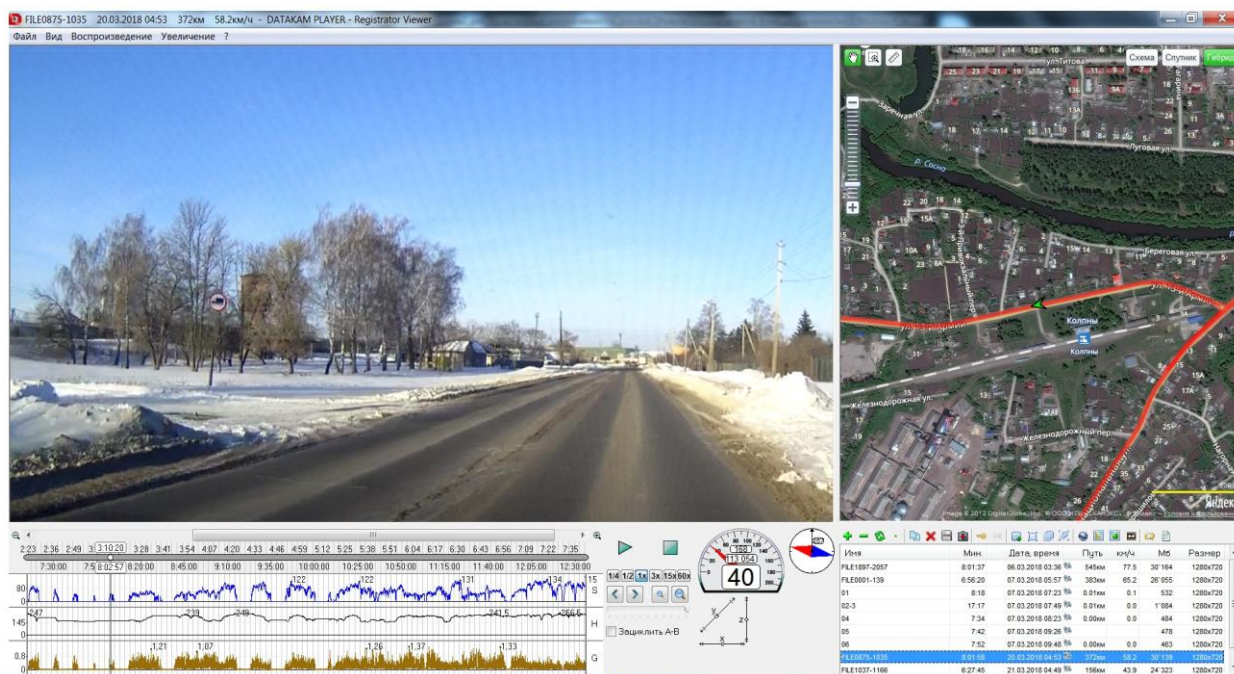


Рисунок 1.46 — Запрет движения грузового транспорта к железнодорожной станции «Колпны»

Оптимальная схема движения грузового транспорта разрабатывается по итогам выполнения 2 части данной НИР и предполагает максимальный вывод грузового транспорта за пределы поселка.

1.12.5 Организация пешеходного и велосипедного движения

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

Пешеходное движение в пгт Колпна происходит по пешеходным дорожкам и тротуарам представленным на рисунке 1.32, а также используя пешеходные переходы (рисунок 1.47).

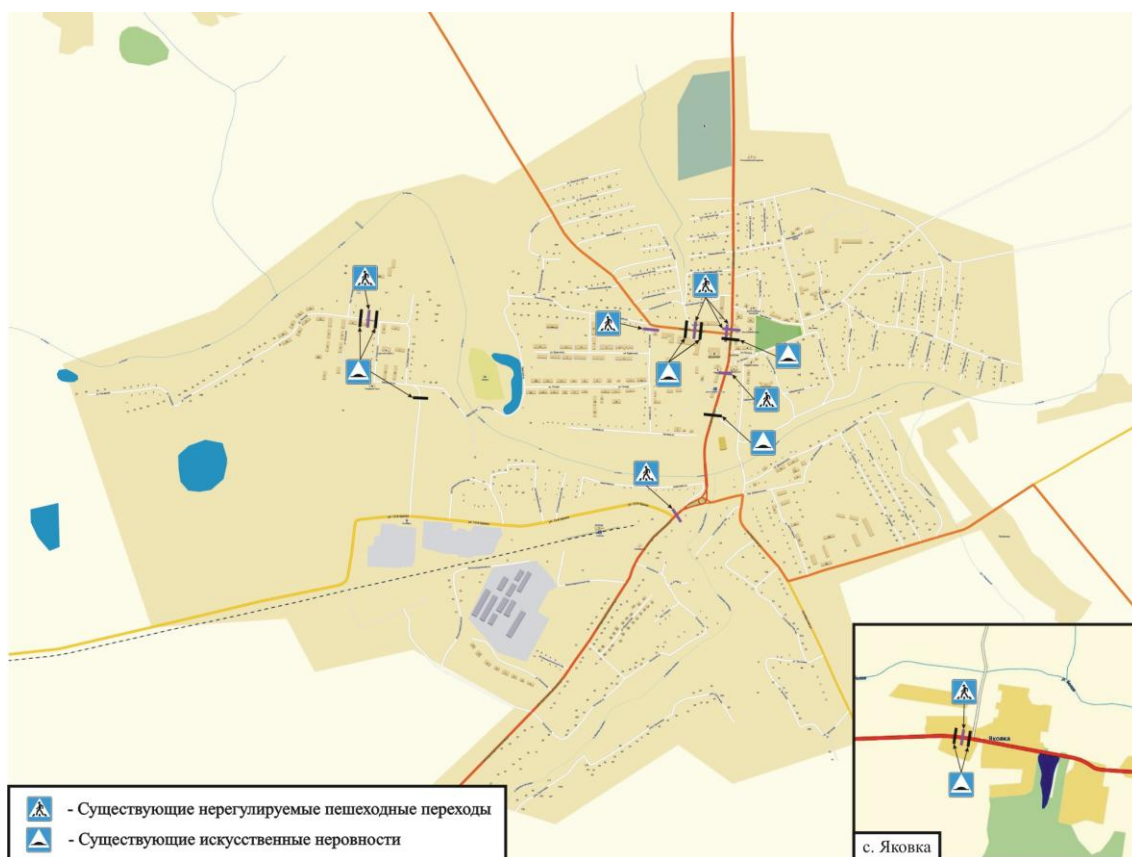


Рисунок 1.47 — Нерегулируемые пешеходные переходы и искусственные неровности на УДС Колпнянского района Орловской области

Большая часть из имеющихся тротуаров и пешеходных дорожек на момент транспортного обследования были покрыты снегом.

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

Расстояние между пешеходными переходами в пгт Колпна сильно превышает нормативное. В соответствии с п.4.5.2.1 ГОСТ Р 52766-2007 «Пешеходные переходы через автомобильные дороги в населенных пунктах располагают через 200-300 м. При этом выбор мест их размещения осуществляют с учетом сформировавшихся регулярных пешеходных потоков, расположением остановок маршрутных транспортных средств, объектов притяжения пешеходов».

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 поселок более удобным и комфортным для жителей.

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

Велосипедная инфраструктура на территории Колпнянского района отсутствует. Результаты опроса населения пгт Колпна показали, что у значительной части имеются велосипеды.

Существует потребность в развитии велосипедной и совершенствовании пешеходной инфраструктуры.

1.13 Анализ причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий

На основании материалов о состоянии аварийности, полученных от администрации МО, а так же с официального сайта Госавтоинспекции [3], был проведен анализ статистики ДТП, повлекших гибель или ранения людей, совершенных за период с 2015 по 2017 год.

За указанный период на УДС Колпнянского муниципального района Орловской области не выявлены места концентрации ДТП.

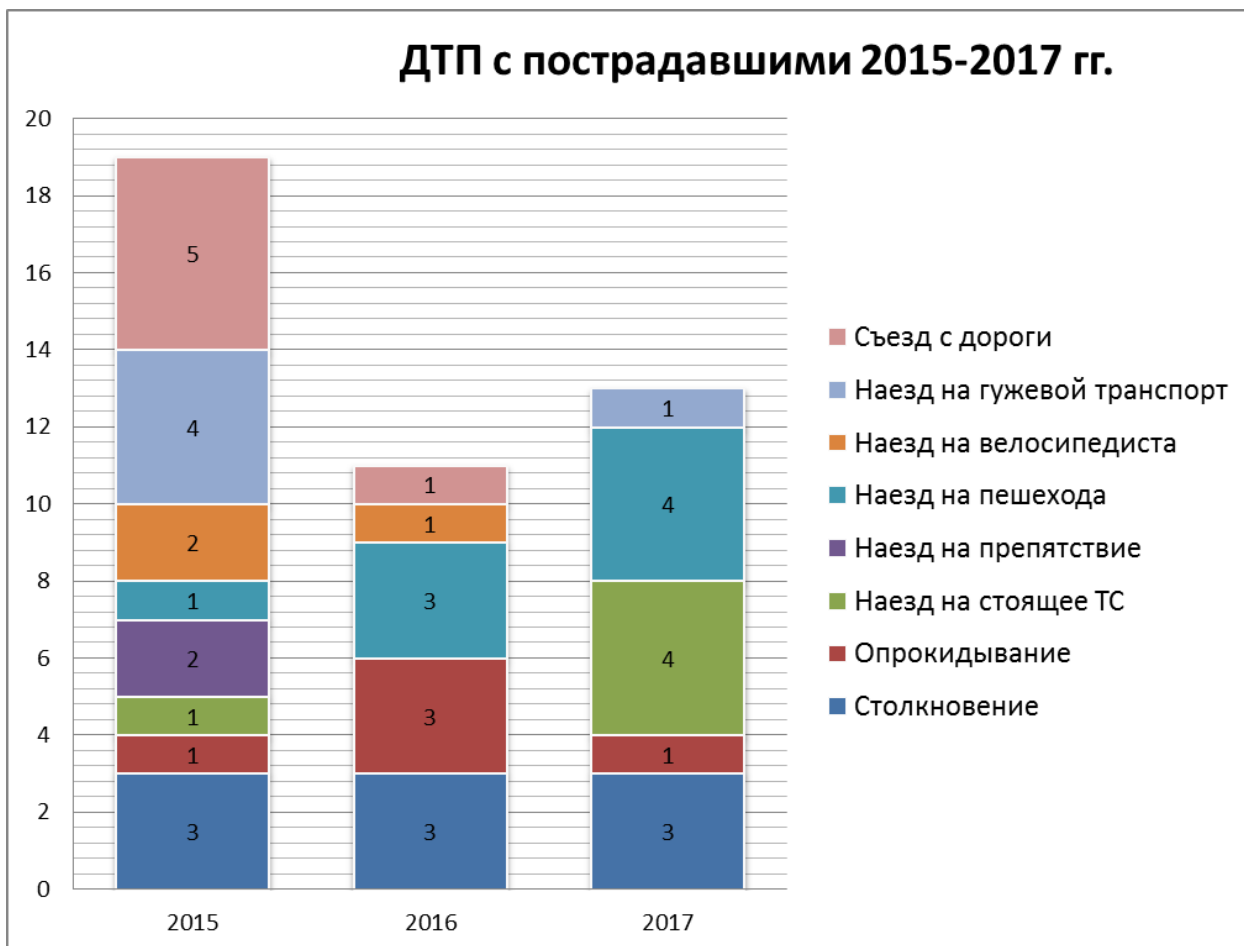


Рисунок 1.48 — Анализ ДТП на территории Колпнянского муниципального района в 2015, 2016, 2017 гг по видам

Цифрами обозначено количество происшествий каждого вида в анализируемом году.



Рисунок 1.49 — Анализ ДТП на территории Колпнянского муниципального района за период 2015-2017 гг. по видам

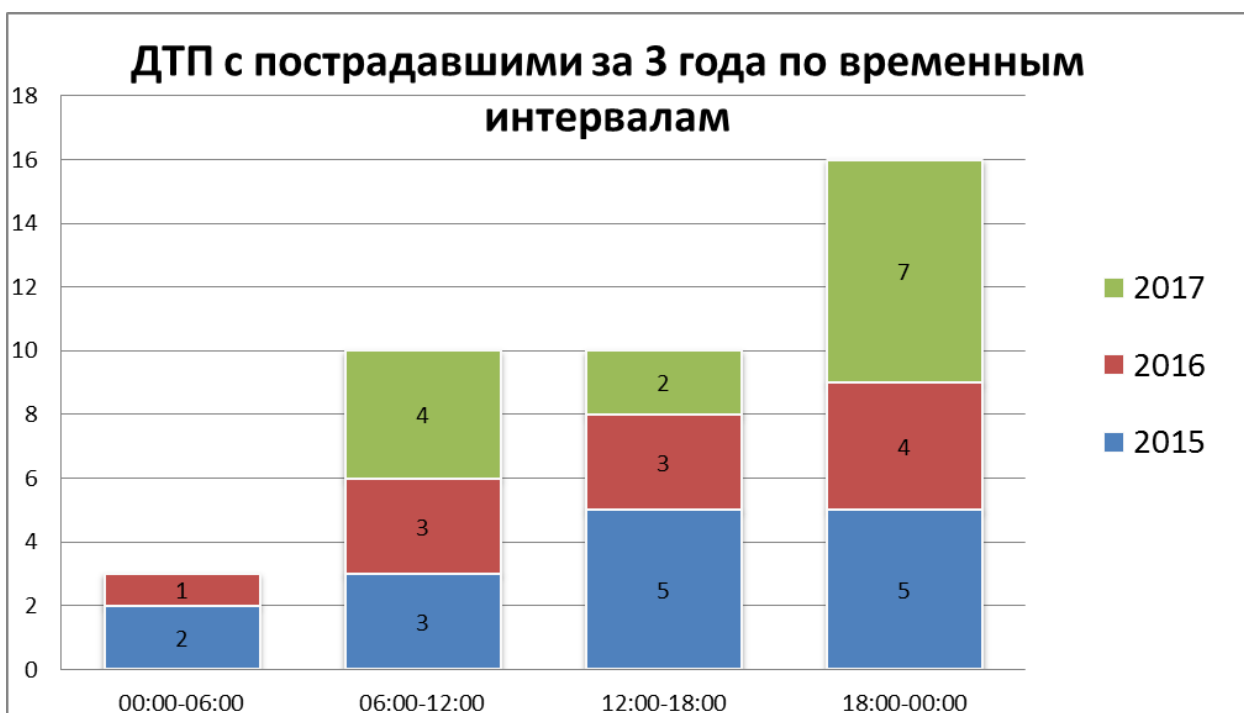


Рисунок 1.50 — Анализ ДТП на территории Колпнянского муниципального района в 2015, 2016, 2017 гг. по временным интервалам

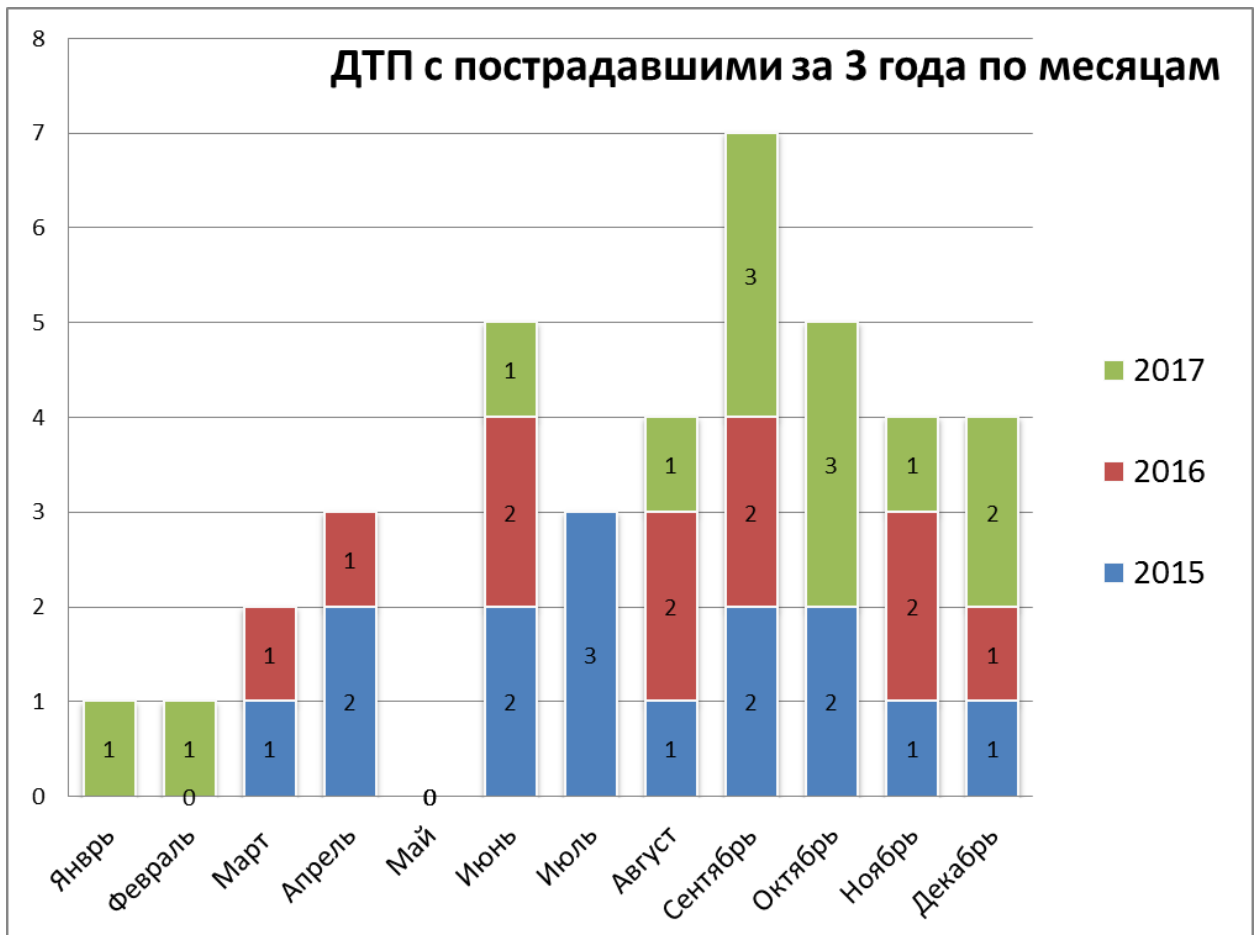


Рисунок 1.51 — Анализ ДТП на территории Колпнянского муниципального района в 2015, 2016, 2017 гг. по календарным месяцам

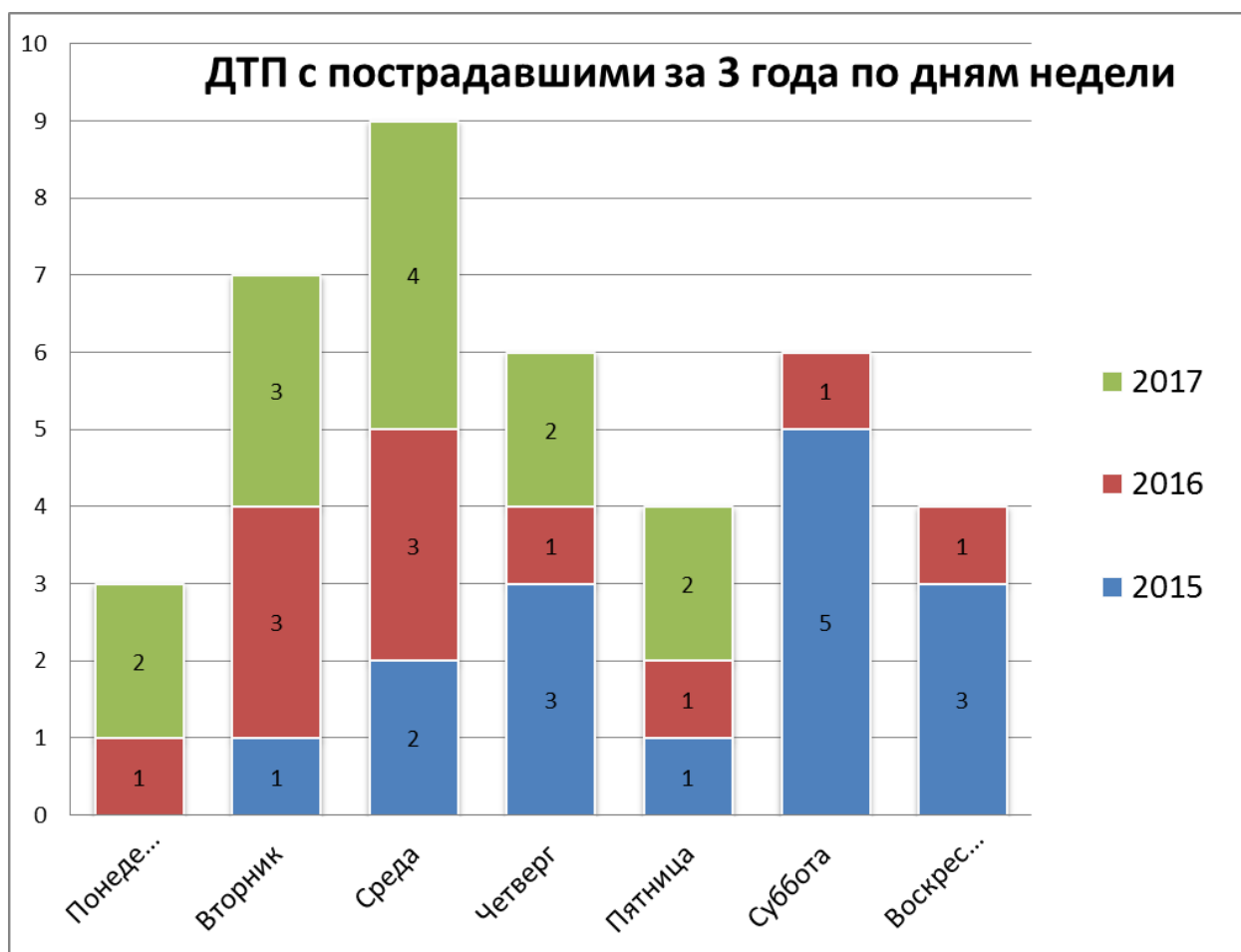


Рисунок 1.52 — Анализ ДТП на территории Колпнянского муниципального района в 2015, 2016, 2017 гг. по дням недели

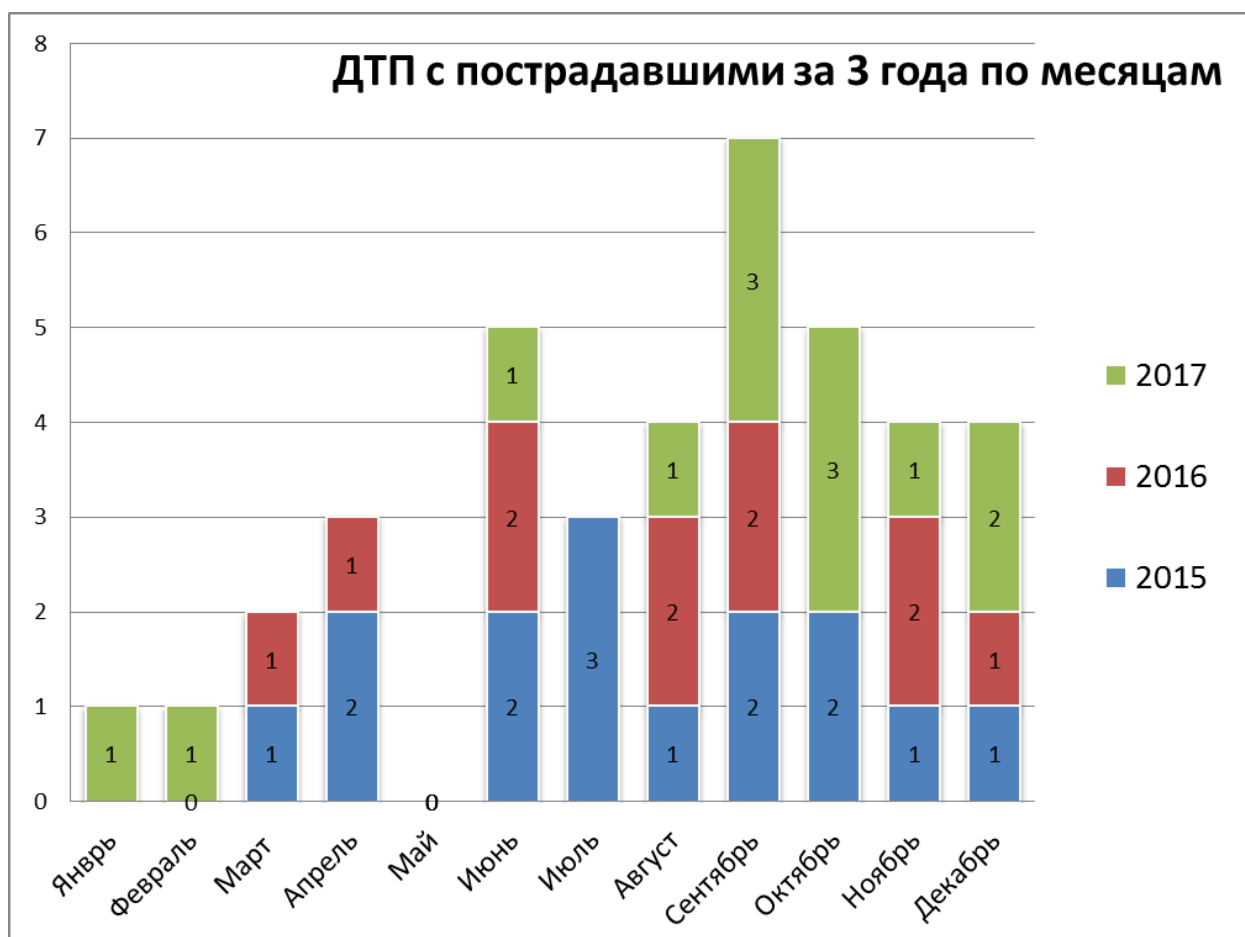


Рисунок 1.53 — Анализ ДТП на территории Колпнянского муниципального района в 2015, 2016, 2017 гг. по календарным месяцам

Анализ всех приведенных выше графиков показывает, что среди всех дорожно-транспортных происшествий с серьезными последствиями в 2017 году достаточно велик процент ДТП категории «наезд на пешехода». Необходимо заметить, что количество этих происшествий увеличилось с одного в 2015 году до четырех в 2017. Это может означать, что недостаточно развита инфраструктура для пешеходного движения, а именно существует дефицит тротуаров, пешеходных дорожек и переходов, либо их состояние не отвечает нормативам.

В тоже время за анализируемый период исчезли ДТП категории «съезда с дороги» (в 2015 году пять происшествий, в 2016 ноль). Это может быть следствием правильного выбора варианта нанесения разметки по обочине дорог.

В 2017 году также не зафиксировано ДТП «наезд на велосипедиста», хотя в предыдущие годы такие происшествия были в сводках. При отсутствии велосипедной инфраструктуры, либо данный вид транспорта практически перестал пользоваться популярностью, либо наоборот именно отсутствие необходимой инфраструктуры не дает жителям возможности его использовать. При этом масштаб, в частности, административного центра района и конфигурация дорожной сети должны были бы сделать этот способ передвижения достаточно эффективным.

Наибольшее количество ДТП зафиксировано в вечерний период, когда освещение минимально. Этот факт может свидетельствовать о том, что недостаточное количество улиц и дорог района оборудованы искусственным освещением.

Максимальное количество ДТП совершается в сентябре, т.е. в период, когда заканчивается отпускной сезон, начинается время обучения в образовательных учреждениях. По статистике (ОДМ 218.2.020-2012 «Методические рекомендации по оценке пропускной способности автомобильных дорог») в этот же период может наблюдаться максимальная интенсивность движения на дорогах района. Кроме того, именно в этом месяце обычно начинается сбор сахарной свеклы, являющейся основным сырьем для АО «Колпнянский сахарный завод». Доставляется она, в основном, с помощью грузового автомобильного транспорта (рисунок 1.54), причем, большая часть этого потока следует с направлений от Малоархангельска и Дросково и на пути к заводу не может миновать центр пгт Колпна.

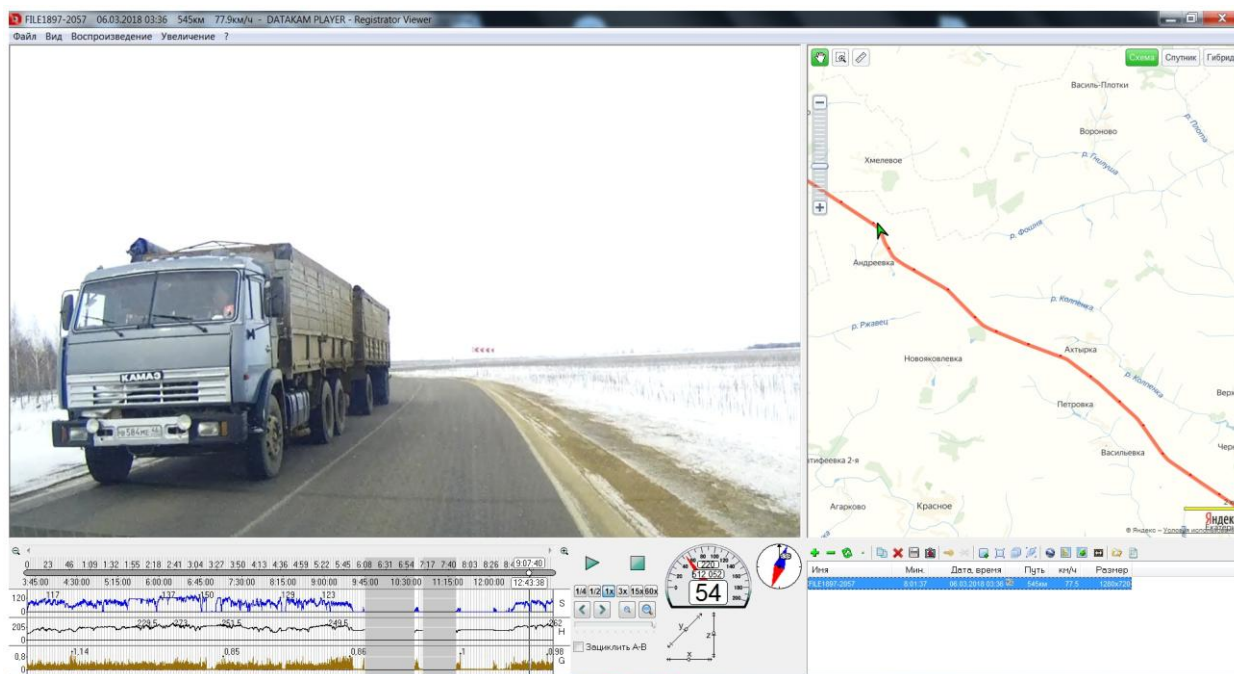


Рисунок 1.54 — Грузовик с прицепом на дороге муниципального образования

Это создает дополнительную значительную нагрузку на УДС поселка в период пиковой сезонной нагрузки и осложняет ситуацию с безопасностью движения.

1.14 Основные проблемы транспортного обслуживания Колпнянского муниципального района на основе изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств

Ширина проезжей части не всех участков улиц и дорог местного значения, в т.ч. административного центра Колпнянского муниципального района соответствует нормативам (5,5 м), СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» (Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89) (рисунок 1.55).

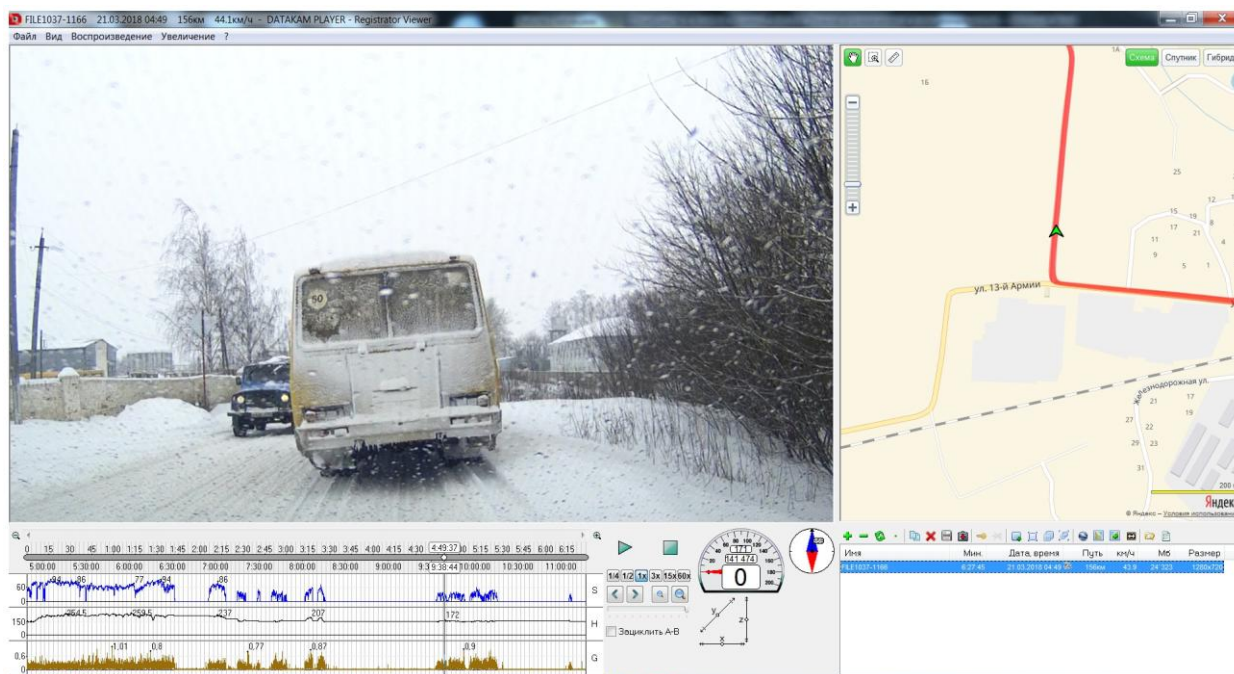


Рисунок 1.55 — Автобус и встречный автомобиль не могут разъехаться на участке дороги без остановки

Отсутствие взаимосвязанной системы тротуаров, пешеходных дорожек, переходов на локальных территориях, исключая центр пгт Колпна, обеспечивающих комфортное и безопасное пешеходное движение.

Отсутствие велосипедных дорожек.

Ненормативное состояние большинства остановок общественного транспорта на УДС Колпнянского района и административного центра.

Отсутствие ограничения движения и остановки для грузовых ТС в центральной части районного центра МО – пгт Колпна.

При достаточно развитой дорожной сети района, наличие большого количества местных грунтовых дорог, которые по нормативам не могут использоваться для проезда грузовых автомобилей с нагрузкой более 6 т/ось, что недостаточно для рентабельной перевозки широко используемой в качестве сырья в районе сахарной свеклы (в основном используются автомобили с прицепом с нагрузкой до 10 т/ось).

Сложность обеспечения нормативного состояния дорог общего пользования района, в том числе, с твердым покрытием, из-за большой нагрузки на УДС грузовых автомобилей в период завоза сырья и вывоза готовой продукции с/на обрабатывающие предприятия пгт Колпны.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

При обследовании транспортных и пассажиропотоков на УДС муниципального образования был сделан вывод о том, что транспортная система района в утренний час пик в основном функционирует за счет легкового индивидуального транспорта, при этом практически не наблюдается серьезных затруднений для перемещения как ИТ (заторов и задержек транспорта), так и пассажиров ОТ (переполненность ТС ОТ и задержки в сети). Основные потоки легкового транспорта в этот период направлены в сторону промышленных зон к местам приложения труда, и в сторону центральных районов жилой части административного центра района.

По данным обследования доля пассажиропотока ОТ в общем количестве перевезенных жителей по наиболее загруженным участкам сети в утренний час пик составляет менее 10%. Таким образом, на момент обследования ОТ оказывал минимальное влияние на транспортную обстановку. Одной из причин этого, может быть небольшой масштаб территории административного центра района, где сконцентрированы основные транспортные потоки.

На входах и выходах в УДС муниципального образования зафиксированы минимальные интенсивности движения транзитного автомобильного транспорта. Это объясняется, как удаленностью территории муниципального образования от соседних городов и населенных пунктов, так и наличием альтернативных маршрутов проезда транзитного транспорта. Это благоприятный фактор для устойчивости транспортной системы района.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Численность населения Российской Федерации по муниципальным образованиям на 1 января 2017 года.
2. Материалы по обоснованию схемы территориального планирования Колпнянского района
3. <https://xn--90adear.xn--plai/>