

Разработка транспортной стратегии Орловской агломерации

Эффекты от внедрения транспортной стратегии для региона

Создание комплексной программы развития региона

Снижение количества ДТП с пострадавшими и погибшими на **15%**

Снижение нагрузки на транспортную сеть на **12%**

Повышение инвестиционной привлекательности городской агломерации

Годовой рост номинального ВРП субъекта до **9%**

Формирование позитивного имиджа руководства региона

Повышение рейтинга руководства региона на **10%**

Повышение бюджетной эффективности мероприятий в сфере ОДД

Увеличение поступлений в бюджет за счёт фиксаций нарушений ПДД на **25%**

Удовлетворение потребностей населения

Сокращение количества жалоб на организацию дорожного движения до **60%**



Существующие законодательные нормы диктуют необходимость развития транспортной системы регионов

Постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 № 1440

Необходимость создания комплексной программы развития транспорта региона

Федеральный закон от 24.11.1995 № 181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации»

Обеспечение транспортной доступности для маломобильных групп граждан

Критерии оценки населением эффективности деятельности руководителей органов местного самоуправления, унитарных предприятий и учреждений, действующих на региональном и муниципальном уровнях, акционерных обществ, контрольный пакет акций которых находится в собственности субъектов Российской Федерации или в муниципальной собственности, осуществляющих оказание услуг населению муниципальных образований (Утверждены постановлением Правительства Российской Федерации от 17 декабря 2012 г. N 1317)

Обеспечение удовлетворенности населения транспортным обслуживанием

Градостроительный кодекс Российской Федерации статья №9 и №18 (ФЗ №456 ОТ 29.12.2014)

Разработка документации территориального планирования:

- **схемы территориального планирования муниципальных районов;**
- **генеральные планы поселений;**
- **генеральные планы городских округов.**

Разработка программы комплексного развития транспортной инфраструктуры.*

** Срок разработки и утверждения ПКРТИ составляет 6 мес. со дня установления Правительством РФ требования к ним (Постановление Правительства РФ №1140 от 25.12.15)*

Проект федерального закона "Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации"

Необходимость разработки КСОДД

Концепция государственной семейной политики в Российской Федерации на период до 2025 года (Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 25 августа 2014 г. N 1618-р)

Стратегия действий в интересах граждан старшего поколения в Российской Федерации до 2025 года (Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 5 февраля 2016 г. N 164-р)

Повышение доступности, в т.ч. транспортной, социально-значимых объектов

Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. N 1734-р)

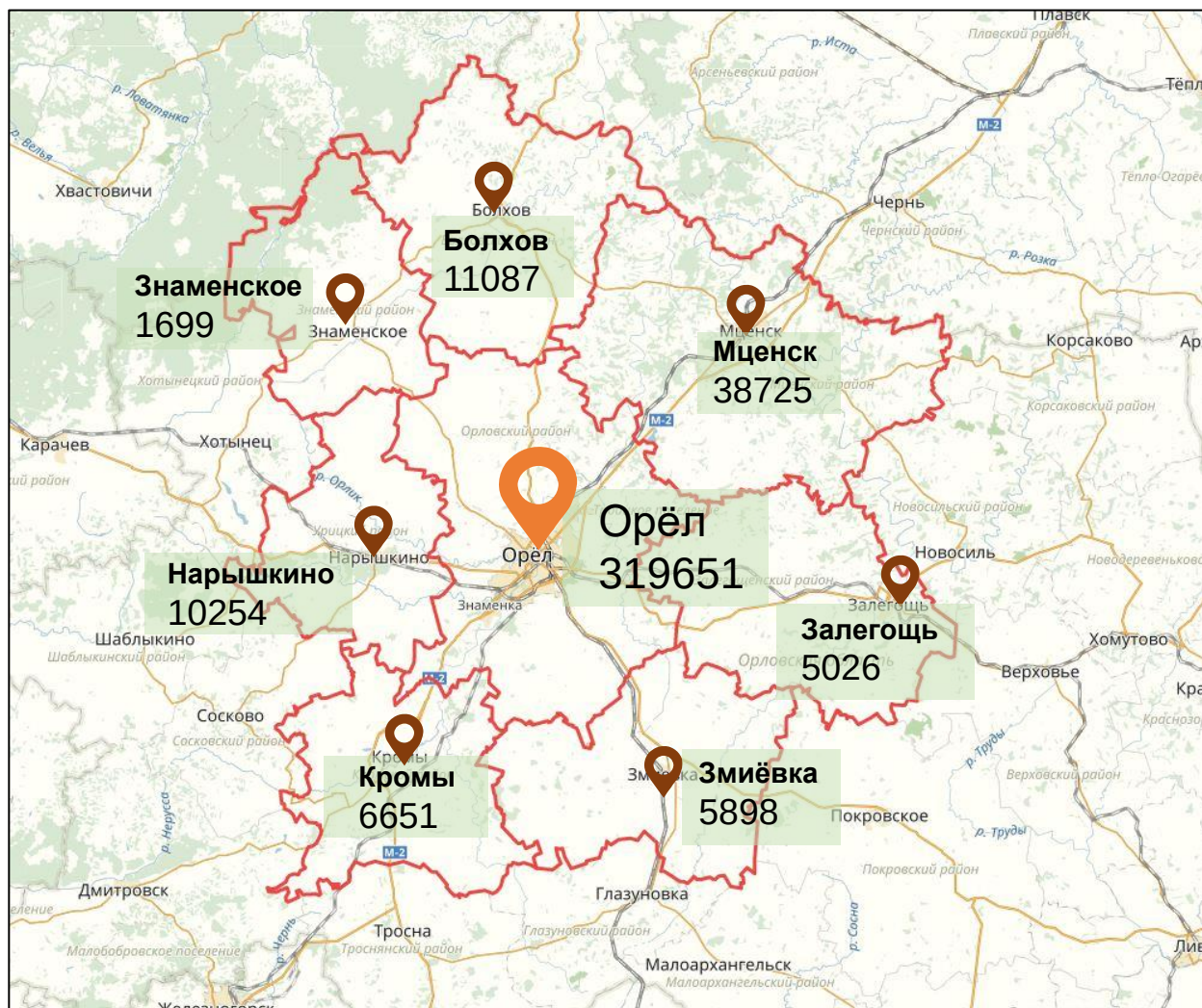
Комплексное развитие системы городского и пригородного сообщения, снижение времени в пути и интервалов движения, повышение комфортности и качества перевозок

Постановление Правительства Российской Федерации от 03.11.2012 № 1142 «О мерах по реализации Указа Президента Российской Федерации от 21 августа 2012 г. № 1199 «Об оценке эффективности деятельности органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации»

Необходимость снижения числа ДТП с пострадавшими и погибшими

Ключевое решение – создание городской агломерации

Карта основных городов и населенных пунктов Орловской агломерации с населением, чел.



В Орловской агломерации объединение ближайших городов-спутников позволит создать агломерацию с общим населением около 500 тыс. человек.

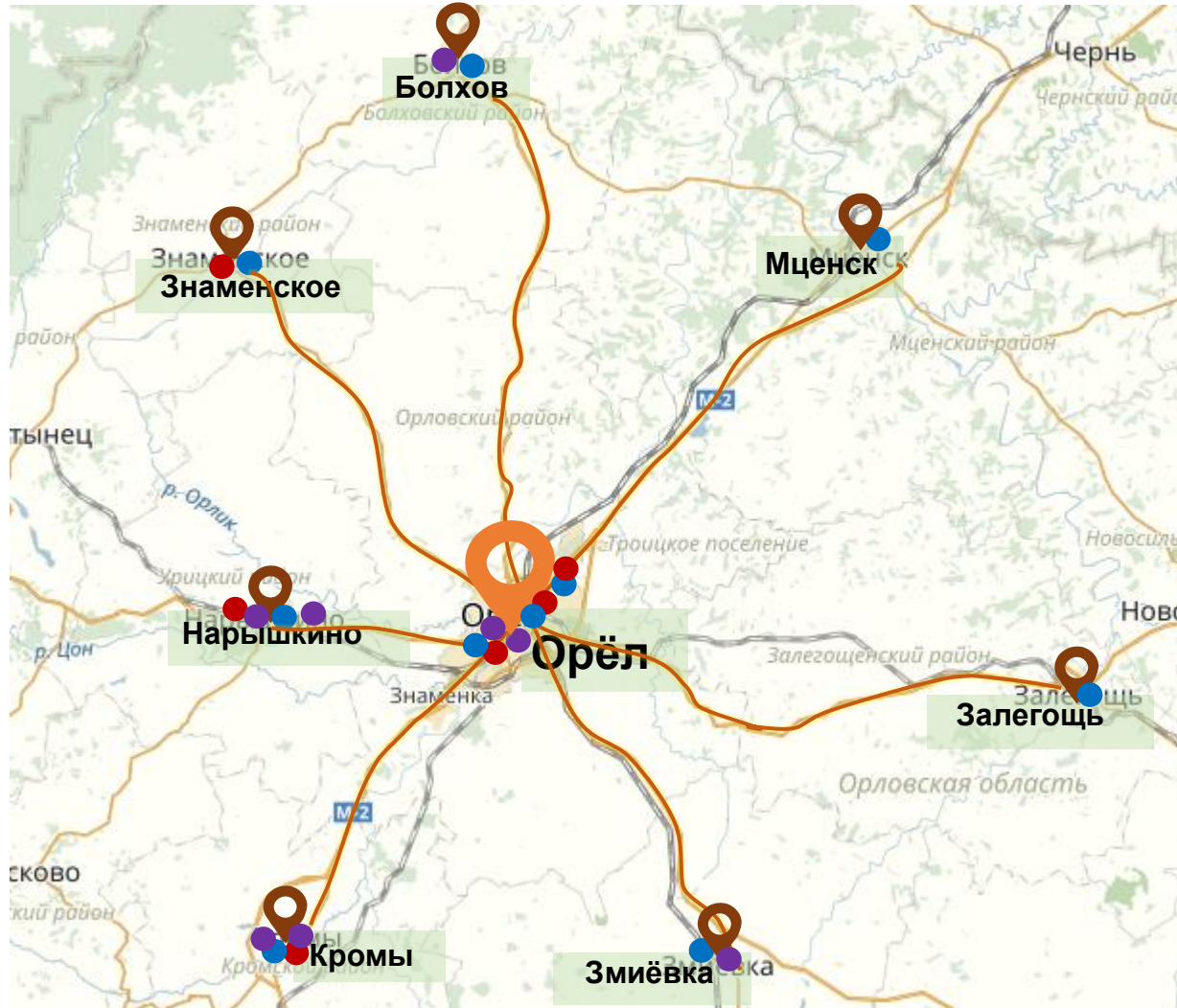
Для достижения данных показателей необходимо развитие транспортной инфраструктуры, в том числе:

- Качества
- Безопасности
- Мобильности

* Включая население прилегающих районов (≈ 190 тыс. чел.)

Транспортная система агломерации должна связать Орёл с основными объектами производства и сферы услуг

Карта основных маршрутов в транспортном сообщении Орловской агломерации



В целях образования единого экономического каркаса, в Орловской агломерации необходимо развитие транспортного сообщения между следующими городами:

● Зnamenское – Змиёвка – Мценск
– Кромь – Нарышкино –
Залегощ – Болхов



- - медицинские учреждения
- - образовательные учреждения
- - промышленные предприятия

Подход к разработке транспортной стратегии городской агломерации

АНАЛИТИКА

Сбор информации из открытых источников и в рамках взаимодействия с администрацией города:

- СМИ
- жалобы граждан
- интернет ресурсы
- официальные документы и т.д.



ПРОЕКТИРОВАНИЕ

- Предложение первоочередных мероприятий ОДД
- Разработка проектной документации (ПОДД)
- Создание КСОДД

МОДЕЛИРОВАНИЕ

- Создание макромоделей городской агломерации
- Создание микромоделей для отдельных локальных участков УДС (в том числе в рамках настройки светофорного регулирования)
- Разработка процедур для использования модели в принятии управленческих решений

Элементы транспортной стратегии*

- ✓ Организация дорожного движения и светофорное регулирование
- ✓ Развитие и администрирование парковочного пространства
 - Развитие перевозок такси
 - Развитие пешеходной и велосипедной инфраструктуры
- ✓ Оптимизация работы НГПТ и развитие тарифной политики
 - Администрирование грузовых перевозок
- ✓ Развитие систем фотовидеофиксации
 - Железнодорожное сообщение
- ✓ Развитие улично-дорожной сети
 - Законодательные инициативы

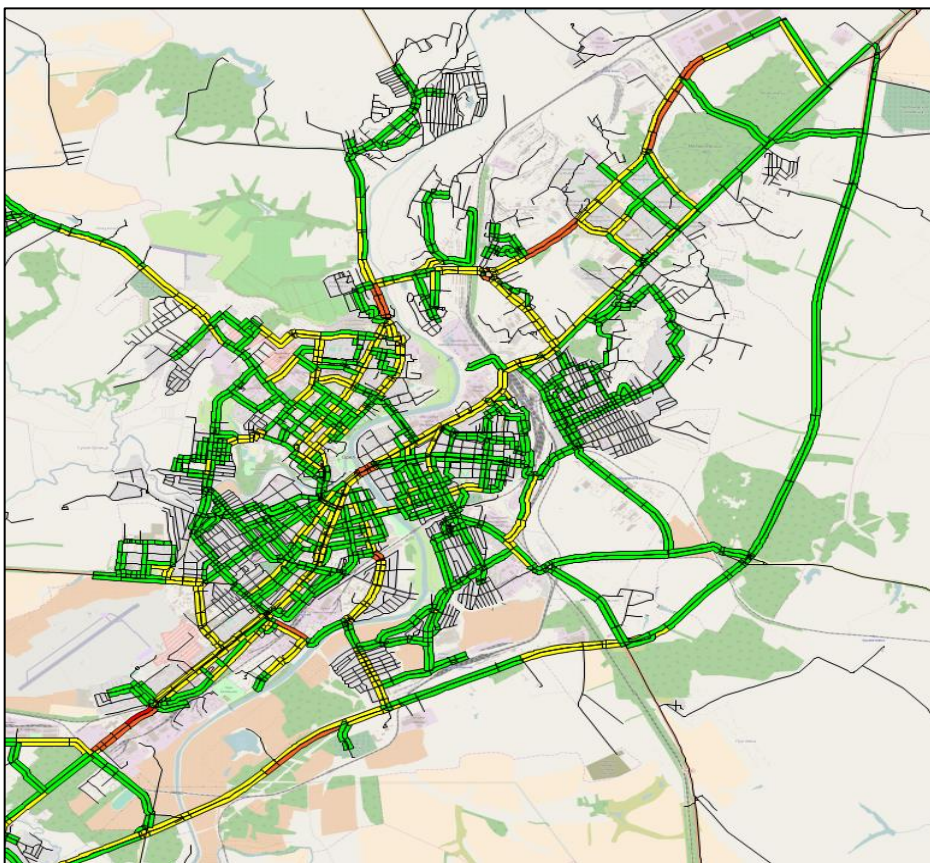


- Рассмотрено в рамках первоочередного анализа

* Детализация этапов и результатов работ представлена в приложении 1

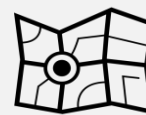
Создание макромодели города Орёл

В целях осуществления анализа транспортной ситуации **была построена базовая транспортная модель города Орёл, которая дает возможность проанализировать основные транспортные показатели.**



- ✓ Более 6 тыс. отрезков УДС;
- ✓ Более 2 тыс. узлов;
- ✓ Более 100 транспортных районов с социально-экономическими характеристиками.

Задачи, решаемые с помощью модели



Транспортное планирование и городское проектирование

Анализ развития городской и транспортной инфраструктуры, в том числе проектов с занятием УДС

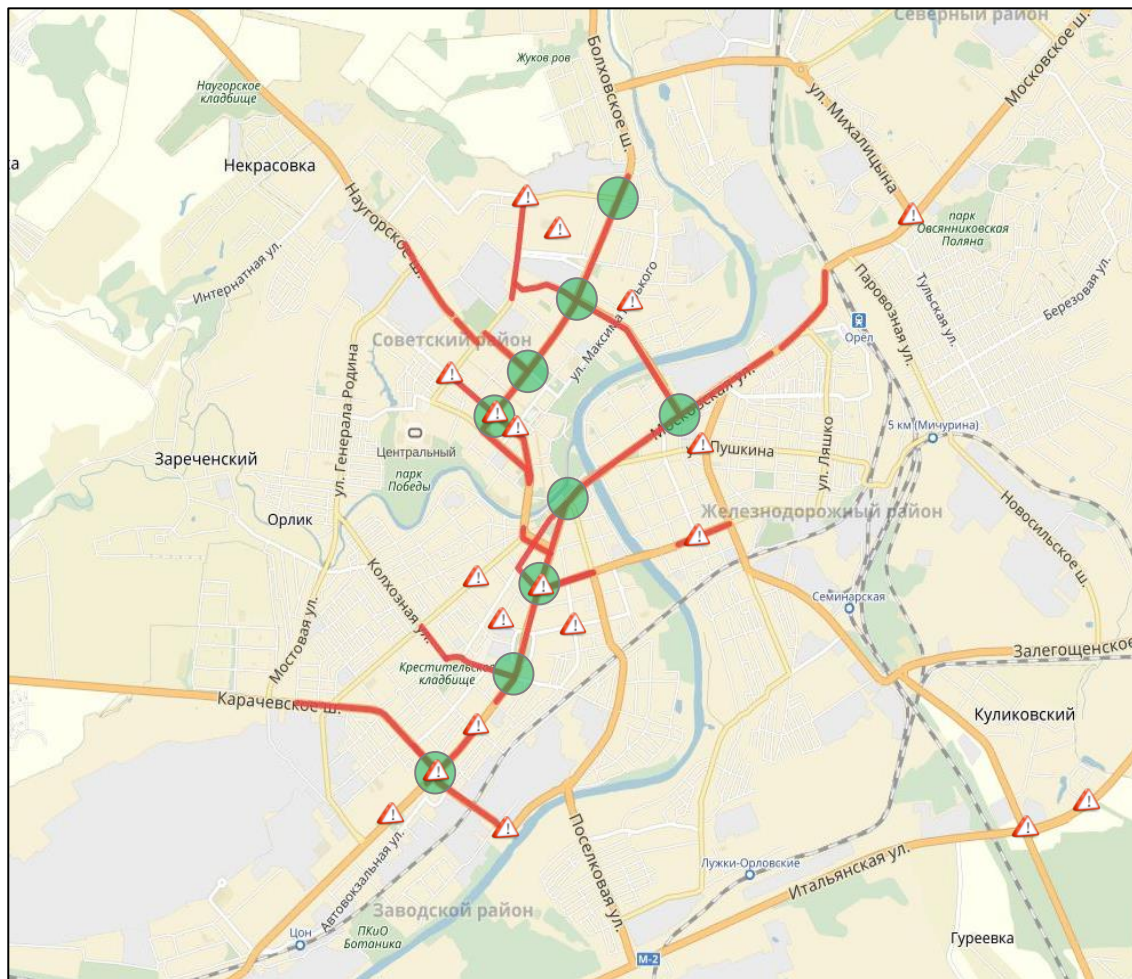
Расчёт пассажиропотоков при изменениях сети общественного транспорта

Оценка влияния мероприятий по ОДД и организации парковочного пространства

Для дальнейшего развития модели необходима разработка и проведение полномасштабного социологического исследования и учёт транспортных потоков агломерации

Организация дорожного движения и светофорное регулирование

На основе открытых информационных источников **были проанализированы и выявлены основные участки типовых транспортных заторов, а также места концентрации ДТП.**



зоны повышенной аварийности



участки типовых заторов



первичные места настройки, установки и оптимизации светофорного регулирования на перекрестках.

Обследование основных причин транспортных заторов и ДТП позволит выработать эффективные решения по повышению безопасности и качества совершаемых жителями города поездок.

Предлагаемые мероприятия:

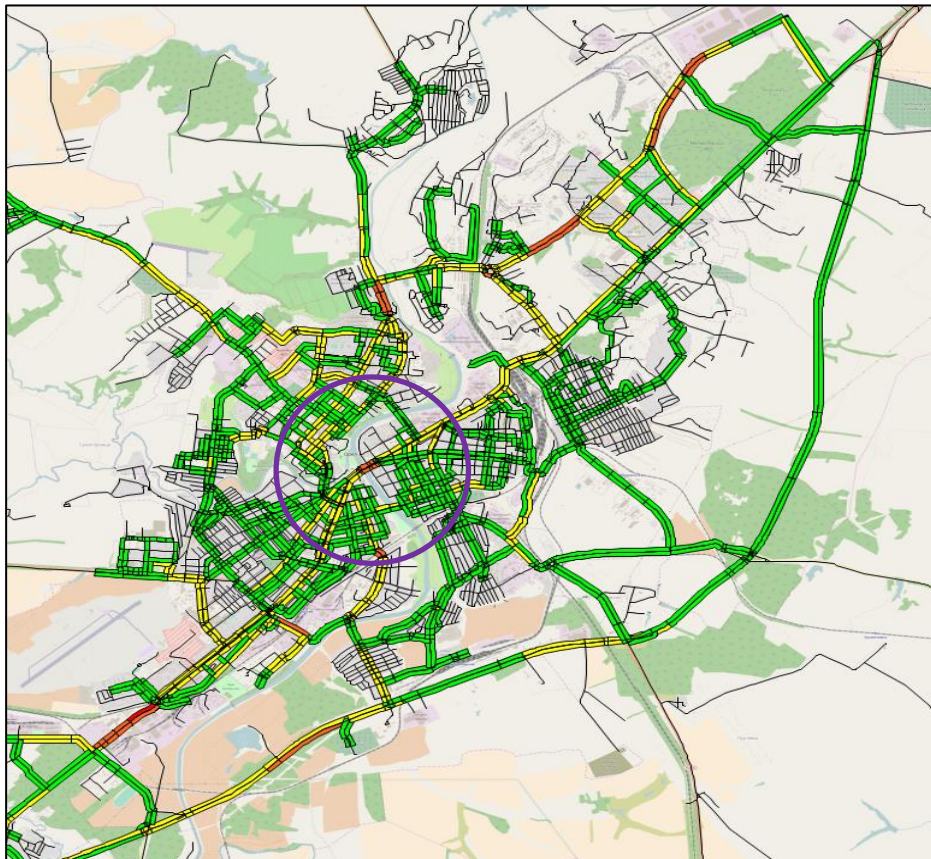
- **Реорганизация в части ОДД** (установка знаков и нанесение разметки);
- **Настройка и оптимизация светофорного регулирования на перекрестках.**

Достижимый результат:

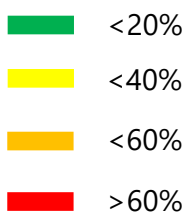
Снижение количества ДТП с пострадавшими на 15%

Развитие и администрирование парковочного пространства

На основе базовой транспортной модели города Орёл были определены места повышенной транспортной загрузки на ряде участков УДС.



Транспортная загрузка



 зона приоритетной организации и администрирования парковочного пространства города Орёл

Необходимо учитывать, что **центральная часть города является зоной притяжения транспортных потоков:**

- образовательные учреждения;
- учреждения культуры;
- здравоохранение;
- городская администрация;
- рабочие места сферы услуг;
- магазины и др.

В связи с этим **необходимо проработать вопрос структурирования парковочного пространства** на данной территории.

Достижимый результат:

Снижение нагрузки на транспортную сеть в центральной части города на 12%

Оптимизация работы НГПТ

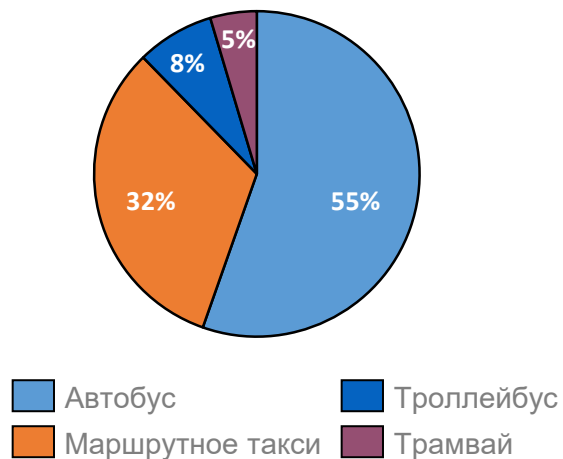
Modal split *

(общественный/индивидуальный транспорт)



Более половины поездок совершается на индивидуальном транспорте (60% поездок), несмотря на сравнительно развитую сеть муниципальных маршрутов

Распределение числа маршрутов по системам городского пассажирского транспорта



Преобладание в структуре перевозок индивидуального транспорта связано, прежде всего с тем, что муниципальный городской транспорт не отвечает потребностям спроса в части скорости, частоты движения и регулярности поездок

Необходимо рассмотреть первоочередные мероприятия по оптимизации работы системы НГПТ

Достижимый результат:

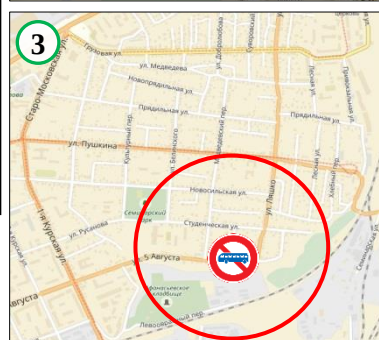
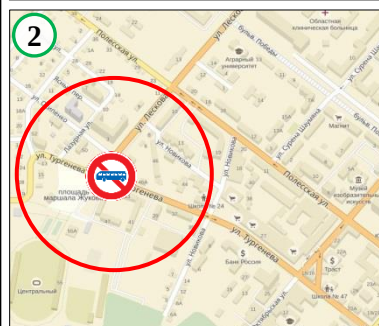
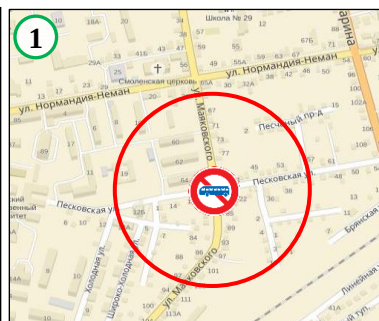
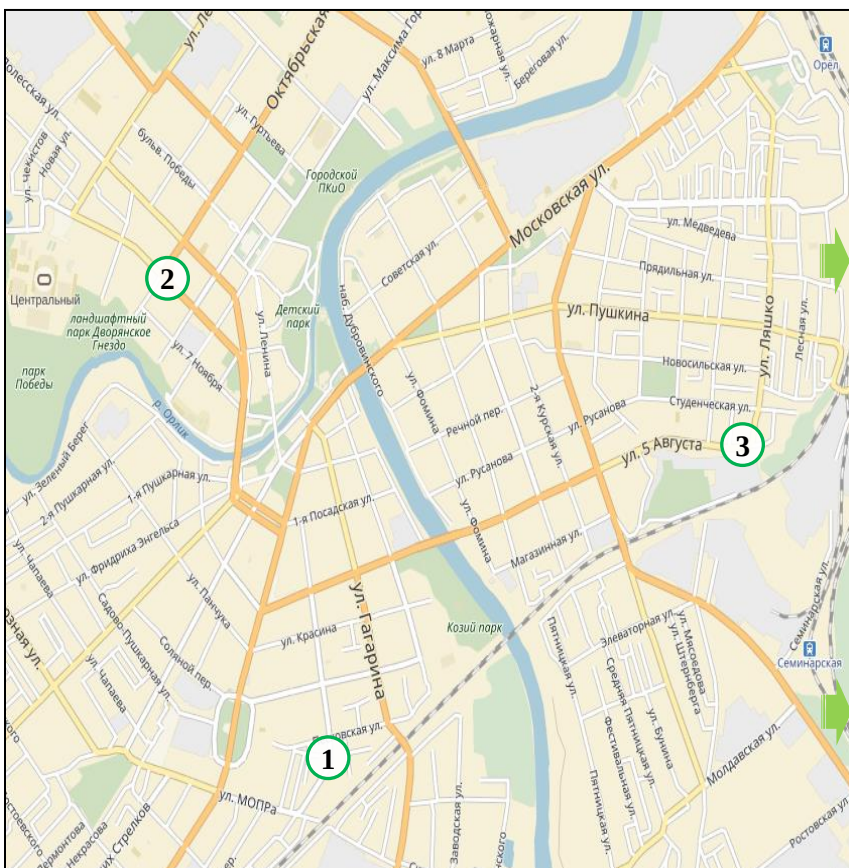
Увеличение пассажиропотока на НГПТ на 10%

* на основе первичной оценки

Пример: Обеспеченность общественным транспортом

Были проанализированы основные жалобы жителей на работу общественного транспорта, которые касаются:

- работы маршрутов и их рациональности;
- нарушений перевозчиками расписания движения автобусов и его удобства;
- соблюдения правил дорожного движения;
- технического состояния подвижного состава;
- преобладание по отдельным направлениям маршруток с недостаточной вместимостью и качеством перевозок*.



При этом **необеспеченными общественным транспортом** чаще всего являются территории, где располагается **частный жилой сектор**.

Необходимо проработать вопрос **улучшения работы общественного транспорта**, что позволит **повысить его привлекательность и снизить загрузку городских дорог**.

Предлагаемые первоочередные мероприятия:

- **Оптимизация маршрутной сети;**
- **Увеличение частоты движения на маршрутах в часы «ПИК»;**
- **Организация работы выделенных полос общественного транспорта.**

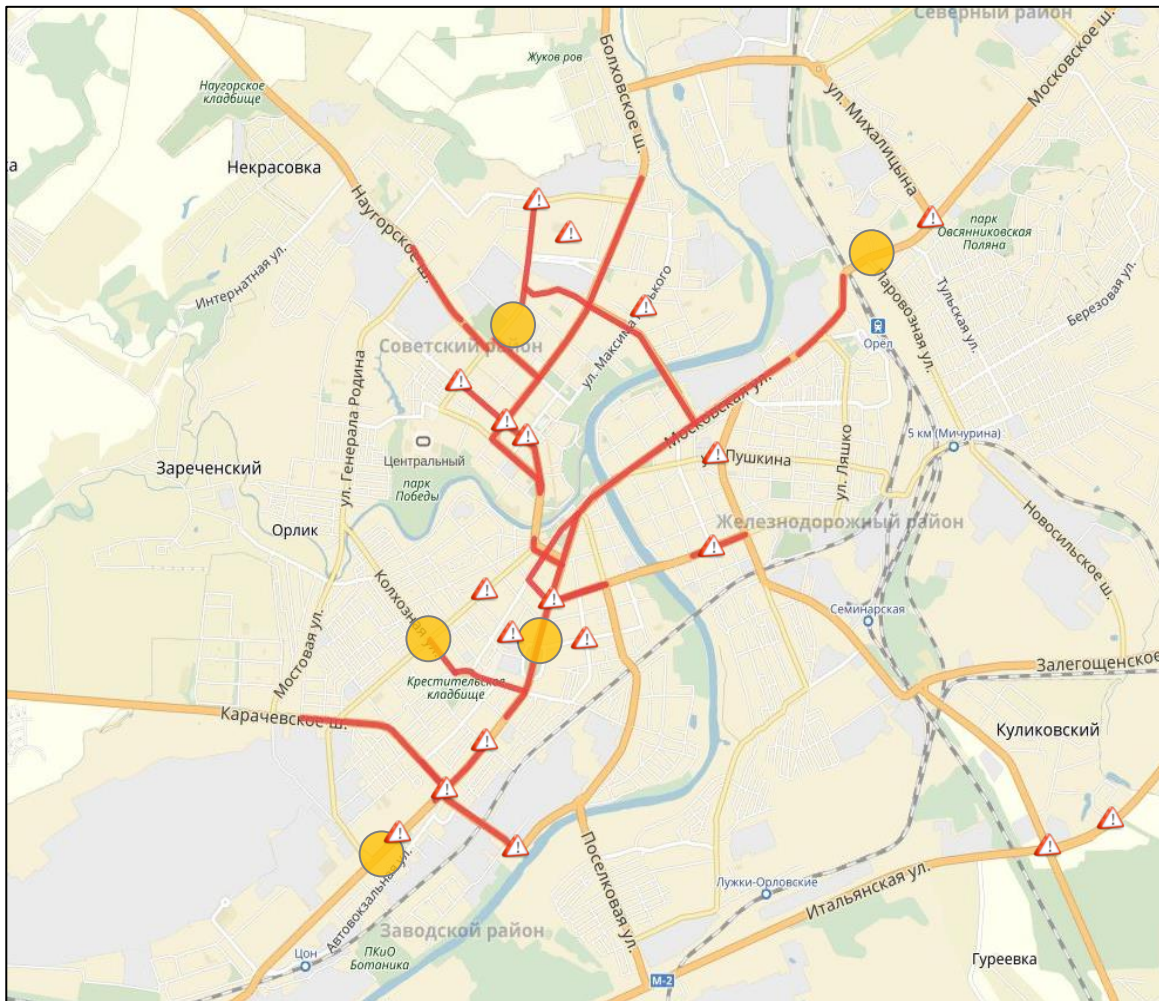
* по данными из открытых информационных источников



территории вне транспортной доступности ОТ

Развитие систем фотовидеофиксации

Регулярные транспортные заторы, а также повышенная концентрация ДТП часто связаны с нарушениями правил участниками дорожного движения. В связи с чем необходимо обеспечить дополнительный контроль за соблюдением правил движения автомобильного транспорта.



- зоны повышенной аварийности
- участки типовых заторов
- первичные места установки КФВФ: для контроля скорости в очагах аварийности*

* требуется уточнение фактического расположения установленных комплексов фото-видеофиксации

Установка дополнительных комплексов фотовидеофиксации (КФВФ) позволит снизить число нарушения правил дорожного движения в местах повышенной концентрации ДТП, а также транспортные заторы на данных участках.

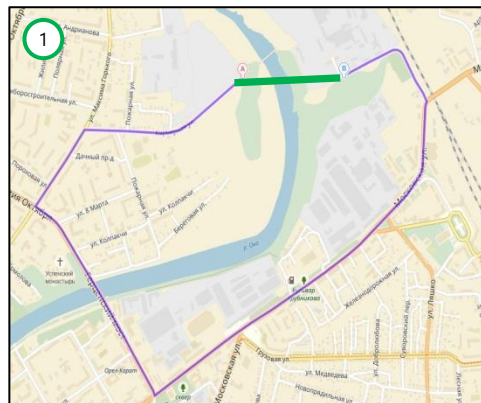
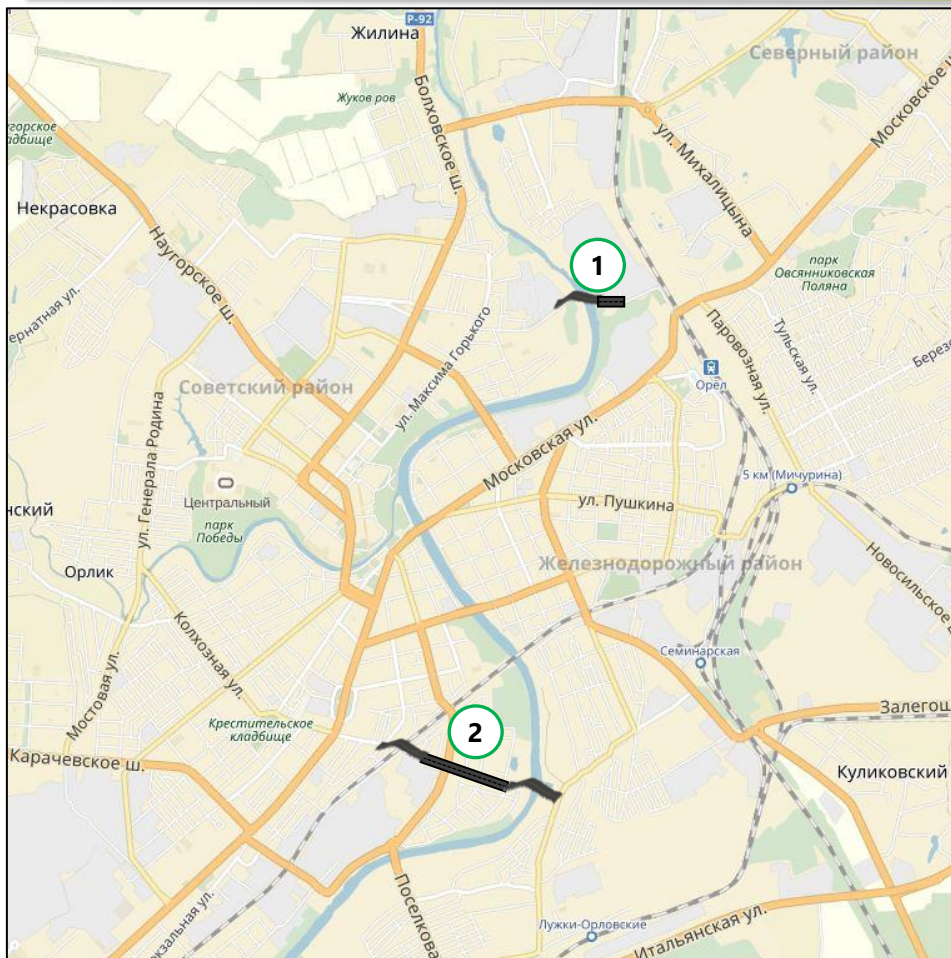


Достижимый результат:

Снижение количества нарушений ПДД в местах установки КФВФ на 20%

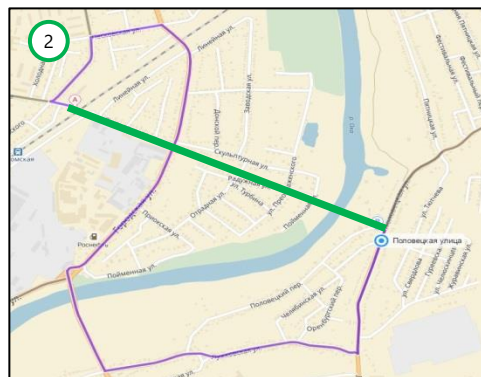
Развитие улично-дорожной сети

Определены 2 приоритетных дорожно-мостовых объекта для повышения связности УДС



Путепровод и дорога : ул. Карьерная – ул. Энергетиков

- ❑ **Повышает связность между районами Советский и Железнодорожный**
- ❑ **Улучшает качество поездок 2 тыс. жителей города**
- ❑ **Сокращение перепробега: в 10 раз**
 - Социально-экономический эффект в год*: 12 млн. руб.



Два путепровода и дорога: ул. МОПРа – ул. Половецкая

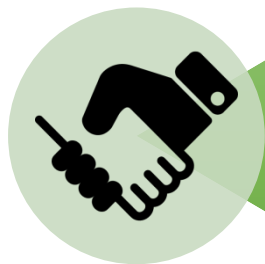
- ❑ **Повышает связность между районами Железнодорожный и Заводской**
- ❑ **Улучшает качество поездок 2 тыс. жителей города**
- ❑ **Сокращение перепробега: в 4 раз**
 - Социально-экономический эффект в год*: 10 млн. руб.

Реализация представленных мероприятий позволит получить высокий социально-экономический эффект для города.

* социально-экономический эффект рассчитывается на основе методики оценки транспортных проектов, утвержденной в городе Москве (приложение 2); при этом для точных расчетов необходима более детальная проработка мероприятий

Достижимый результат:
Снижение нагрузки на основных магистральных до 10%

Для повышения эффективности работы транспортной системы городской агломерации необходимо принять ряд взаимоувязанных мер



Разработать транспортную стратегию



Создать транспортную модель городской агломерации



Разработать комплексную схему организации дорожного движения

Приложение 1. Этапы внедрения транспортной стратегии



Краткосрочная перспектива – «быстрые победы»

Позволяет достичь быстрого и ощутимого эффекта от реализации мероприятий



Среднесрочная перспектива – «закрепление успехов»

Формирование основы для достижения устойчивого развития



Долгосрочная перспектива – «стабильный рост»

Определение перспектив развития региона на длительный период



Повышение безопасности для всех участников движения



Удобство использования парковочного пространства



Создание благоприятной среды для пешеходов и велосипедистов



Повышение доступности социальных объектов



Комфорт перемещения на НГПТ для всех категорий граждан



Гарантированность времени поездки на различных видах транспорта



Увеличение скорости реагирования экстренных служб



Улучшение экологических условий



Снижение перепробегов автотранспорта

Приложение 2. Методика социально-экономической оценки транспортных проектов



Социально-экономический эффект (выгода для города)



Показатели применяемые для оценки проектов

- 1) Чистый дисконтированный доход (ЧДД)
- 2) Срок окупаемости (СО)
- 3) Индекс доходности (ИД)
- 4) Внутренняя норма доходности (ВНД)

* переводится в денежную величину путем умножения на значение валового регионального продукта