

- сроке эксплуатации предприятия;
- создании нового дополнительного предприятия;
- сроке переквалификации сотрудников;
- сроке восстановления изначального предприятия, либо восстановления земельных участков под эксплуатацией.
- модели дальнейшей эксплуатации предприятия.

Литература

1. Белова С. О моногородах. Хорошо забытое новое// <http://www.bigmoney.ru/articles/st6.html>.
2. Гаврилов А.И. Региональная экономика и управление/ Учеб. пособие для вузов. М.: ЮНИТИ– ДАНА, 2002. – 239 с.
3. Гранберг А.Г. Основы региональной экономики / Учебник для вузов.– М.: ГУ ВШЭ, 2001.– 495 с.
4. Любовный В.Я. Актуальные вопросы развития городов России и подходы к решению проблем «шахтерских» городов / Реструктуризация угольной промышленности и местное развитие. М., 1999.
5. Социально– экономическое развитие малых и средних городов в среднесрочный период. Проект.// Малые города. Деловой вестник местного самоуправления. 1999. – №3– 4. С.5– 9.

ОЦЕНКА ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ МАГИСТРАЛЬНЫХ УЛИЦ ГОРОДА ТОМСКА

А.Е. Киселева, Л.Л. Ерёмин

Научный руководитель доцент В.А. Базавлук

*Национальный исследовательский Томский политехнический университет,
г. Томск, Россия*

Город Томск является областным центром одноименной области с численностью населения 590 690 человек на момент переписи в конце 2016 года. Город так же формирует городскую агломерацию совместно с городом-спутником Северск с общей численностью населения 750 000 чел (2016). Площадь городского поселения составляет 294,6 км². Большая часть населения пригорода и Северска работают в Томске, с учетом этого расчетное количество человек, находящихся в черте города в рабочее время суток на площадь 294,6 км² приходится примерно 670 345 человек. По классификации СП 42.13330 город относится к крупным с расчетной плотностью населения в рабочие дни недели 2 275 чел/км².

К примеру, город Прокопьевск в Кемеровской области с сопоставимой площадью 227,5 км² имеет численность населения 198 438 человек (2016). Плотность населения составляет 872 чел/км². Несмотря на незначительную разницу в площадях, плотность населения Томска превышает плотность населения Прокопьевска в 2,6 раз. С учетом уровня удельной обеспеченности личными автомобилями населения город Томск в большей степени подвержен к возникновению уличных заторов. Данная проблема в действительности существует в городе уже 10 лет.

В целом транспортная проблема в городах общеизвестна. Принимаемые в настоящее время меры, направленные на снятие проблем улично-дорожной сети, не всегда дают желаемые результаты, несмотря на весьма большие вложения денежных средств.

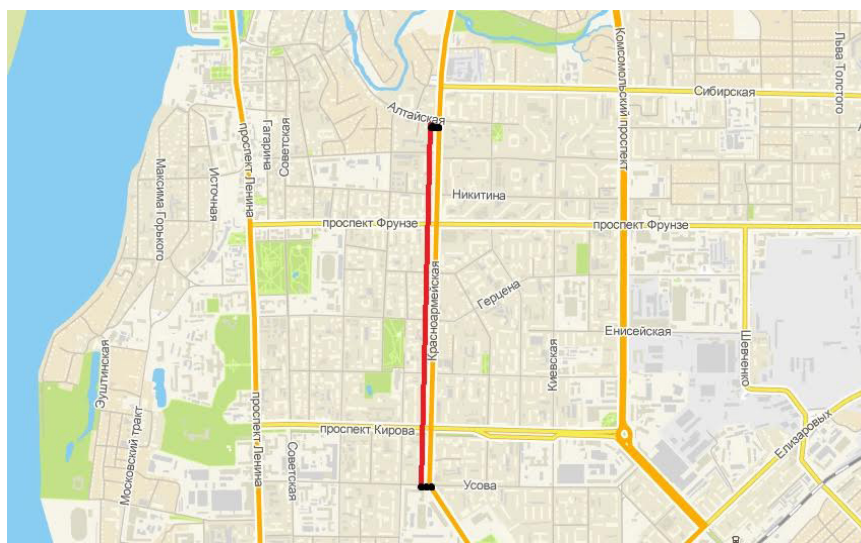


Рис. План-схема расположения улицы Красноармейская на участке от пересечения с улицей Усова до улицы Алтайская

В городе Томске существует пять основных причин возникновения проблем на улицах:

1. автомобильные заторы;
2. неудовлетворительное состояние улиц;
3. несоответствие геометрических размеров улиц пропускной способности;
4. чрезмерный рост числа автомобилей в личном пользовании;
5. плотная застройка.

Из вышеперечисленных проблем можно выделяется основная - несоответствие геометрических размеров улицы установленным нормам и правилам, рассчитываемой исходя из статуса категоричности улицы и их технических параметров интенсивности движения, что приводит к снижению пропускной способности улицы.

В качестве проблемного примера в данной работе исследована улица Красноармейская в городе Томск, на участке от пересечения с улицей Усова и до пересечения с улицей Алтайская.

Значение автомобильных дорог в нашей жизни постоянно растет в связи с улучшением образа жизни людей, автомобиль стал необходимым средством передвижения, постоянное повышением спроса на автомобиль в следствие роста промышленного и сельскохозяйственного производства, увеличения объемов строительства, приток большого количества студентов, расширения торговли, дальнейшее расположение рабочего места от места проживания для большей части населения и развития сферы услуг [4]. Следовательно, остановить процесс увеличения транспортного средства не возможно. Это естественный результат прогресса и роста уровня жизни населения.

Наданный момент в городе Томск стоит первоочередная цель – развить улично-дорожную сеть муниципального образования «Город Томск», что является одной из основных социальной и градостроительной задач. Еще одна из весомых проблем для муниципального образования Город Томск – это исторически сложившаяся улично-дорожная сеть с плотной застройкой. В настоящее время общая протяженность улично-дорожной сети составляет приблизительно 770 км.

Помимо уже выделенных факторов, влияющих на пропускную способность улично-дорожной сети и скорость передвижения транспортного средства в пределах любого города, могут также оказывать воздействие огромное количество факторов [3]:

- погодно-климатические условия;
- надземный пешеходный переход;
- условия регулирования транспортного потока в зависимости от правил дорожного движения;
- стихийные парковки автотранспорта на проезжей части, особенно в местах размещения объектов массового обслуживания.

Исходя из выше перечисленных проблем, разработаны предложения по устранению заторов:

1. реконструкция автомобильных полос, путем перевода улицы в другую категорию (например, магистральную улицу регулируемого движения перевести в категорию магистральных улиц непрерывного движения);
2. из надземного пешеходного перехода сделать подземный;
3. расширение красных линий;
4. разуплотнение застройки (при проектировании новых районов; сносе ветхой застройки).

В результате реализации мероприятий по устранению заторов, следует:

1. повышение пропускной способности улично-дорожной сети муниципального образования;
2. обеспечение транспортной доступности всех микрорайонов;
3. создание безопасных условий для всех участников дорожного движения;
4. гарантии законных прав граждан на безопасные условия движения.

Актуальность работы заключается в отводе земель под магистральные улицы с учетом изменений положений по документации Градостроительного Кодекса и Земельного Кодекса по состоянию на 1 января 2017 года.

По итогам работы должны быть предложены решения по устранению заторов на магистральной улице с учетом изменений положения красных линий и линий застройки на примере улицы Красноармейская.

Литература

1. Конституция Российской Федерации (1993). Конституция Российской Федерации с учетом поправок от 30 дек. 2008: офиц. текст. – Ростов н/Д.: Феникс, 2014. – 63 с.
2. Градостроительный Кодекс РФ: Федер. Закон: принят Гос. Думы 22 дек. 2004 г.: ред. от 17.07.2009 г. № 164-ФЗ – 132 с.
3. Постановление Правительства РФ №87 от 16.05.2008 г. : О составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию. – М.: Собрание законодательства РФ. №21, 25.05.2009.
4. СП 42.13320.2011 (СНиП 2.07.01-89*) Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. – М.: Госстрой РФ. 2011
5. Строительные нормы и правила : СНиП 3.10-75. Благоустройство территорий: утв. 25.09.75 - М.: Стройиздат, 1979.
6. СП 34.13330.2010 (СНиП 2.05.02-85*) Автомобильные дороги. – М.: Госстрой РФ. 2010.