

РАЗРАБОТЧИК:

Генеральный директор
ООО «Строй Инвест Проект»



УТВЕРЖДЕНО:

Постановлением Администрации
Усть-Таркского района
Новосибирской области

№ _____
от _____

СОГЛАСОВАНО

Министерство строительства
Новосибирской области

СОГЛАСОВАНО

Министерство природных ресурсов и
экологии Новосибирской области

СОГЛАСОВАНО

Государственное казенное учреждение
Новосибирской области
«Территориальное управление
автомобильных дорог Новосибирской
области»

СОГЛАСОВАНО

Администрация Кыштовского района
Новосибирской области

СОГЛАСОВАНО

Администрация Венгеровского района
Новосибирской области

СОГЛАСОВАНО

Администрация Татарского района
Новосибирской области

КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
УСТЬ-ТАРКСКОГО РАЙОНА НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ

ТАМ 1 ТОМОВ 1

2021 год

ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЙ И ЗАКЛЮЧЕНИЙ СОГЛАСУЮЩИХ ОРГАНОВ И ОРГАНИЗАЦИЙ

Содержание

Введение	6
1. Паспорт КСОДД	11
2. Характеристика существующей дорожно-транспортной ситуации	15
2.1 Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования, планов и программ комплексного социально-экономического развития муниципального образования, документов стратегического планирования, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа, материалов инженерных изысканий	15
2.2.1 Оценка социально-экономической деятельности на территории Усть-Тарского муниципального района	22
2.2.2 Оценка градостроительной деятельности территории, включая деятельность в сфере транспорта, дорожную деятельность	25
2.3 Оценка сети дорог, оценка и анализ показателей качества содержания дорог, анализ перспектив развития дорог на территории.....	26
2.4 Оценка существующей организации движения, включая организацию движения транспортных средств общего пользования, организацию движения грузовых транспортных средств, организацию движения пешеходов и велосипедистов	36
2.5 Оценка организации парковочного пространства, оценка и анализ параметров размещения парковок	40
2.6 Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения (далее – ТСОДД).....	41
2.7 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации муниципального образования.....	43
2.10 Анализ состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП)	55
2.11 Оценка финансирования деятельности по организации дорожного движения.....	61
3. Мероприятия по организации дорожного движения и очередность их реализации ..	63
3.1 Разделение движения ТС на однородные группы в зависимости от категорий ТС, скорости и направления движения, распределение их по времени движения	63
3.2 Повышение пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности, формированию кольцевых пересечений и примыканий дорог, реконструкции перекрестков и строительства транспортных развязок	64
3.3 Оптимизация светофорного регулирования, управление светофорными объектами, включая адаптивное управление	65
3.4 Согласование (координация) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по ОДД.....	66
3.5 Развитие инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов....	67
3.6 Введение приоритета в движении маршрутных ТС	80
3.7 Развитие парковочного пространства (в том числе за пределами дорог)	81

3.8. Введение временных ограничений или прекращение движения транспортных средств	81
3.9 Применение реверсивного движения и организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках	83
3.10 Обеспечение транспортной и пешеходной связности территорий	83
3.11 Организация движения маршрутных транспортных средств.....	84
3.12 Организация или оптимизация системы мониторинга дорожного движения, установка детекторов транспорта, организация сбора и хранения документации по организации дорожного движения.....	85
3.13 Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения	87
3.14 Организация пропуска транзитных и (или) грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств	90
3.15 Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах	95
3.16 Обеспечение благоприятных условий для движения маломобильных групп населения	97
3.17 Обеспечение маршрутов движения детей к образовательным организациям.....	101
3.18 Развитие сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционные мероприятия, повышающие эффективность функционирования сети дорог в целом ...	104
3.19 Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения	106
4. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по организации дорожного движения	107
5. Оценка эффективности реализации вариантов проектирования КСОДД с использованием средств математического моделирования	113

Обозначения и сокращения

УДС	—	улично-дорожная сеть
КСОДД	—	Комплексная схема организации дорожного движения
ПКРТИ	—	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры
ОДД	—	организация дорожного движения
БДД	—	безопасность дорожного движения
ДТП	—	дорожно-транспортное происшествие
ТСОДД	—	технические средства организации дорожного движения
ПДД	—	Правила дорожного движения
АСУДД	—	Автоматизированная система управления дорожным движением

Введение

Усть-Таркский муниципальный район расположен на западе Новосибирской области. Граничит с Кыштовским, Венгеровским и Татарским районами Новосибирской области, а также Омской областью.

По территории района протекает река Омь, с двумя притоками — реками Тарка и Еланка. Район расположен в зоне лесостепи с большими охотничими угодьями. Территория района — 406,2 тыс. га, в том числе сельхозугодья — 236,4 тыс. га (58,2 % территории). Лесом занято 12 % территории, 22 % занимают болота.

Административным центром Усть-Таркского района является с. Усть-Тарка, которое расположено в 520 км к западу от регионального центра — города Новосибирск, рядом с автомобильными дорогами общего пользования регионального значения К-20 «Усть-Тарка — Татарск» и К-22 «Куйбышев — Венгерово — гр. Омской области (старый Московский тракт)». Расстояние до ближайшей железнодорожной станции (г. Татарск) - 50 км.

Транспортно-экономические связи района осуществляются только автомобильным транспортом.

Общая протяженность автомобильных дорог по муниципальному району составляет 591,8 км, в т. ч региональные автомобильные дороги общего пользования — 86,025 км, автомобильные дороги межмуниципального значения — 378,083, муниципальные автомобильные дороги — 127,79 км. Протяженность дорог с твердым усовершенствованным покрытием составляет 30,94 км.

Сельскохозяйственным производством занимаются 11 закрытых акционерных обществ, сельскохозяйственный производственный кооператив, 7 крестьянско-фермерских хозяйств и личные подсобные хозяйства населения. В сельском хозяйстве занято 40 % всех работающих. Основная специализация сельскохозяйственных предприятий — мясомолочное животноводство.

Промышленность района представлена предприятием ЗАО «Мельница»

Комплексная схема организации дорожного движения (далее — КСОДД) на территории Усть-Таркского района Новосибирской области устанавливает перечень взаимоувязанных и технически и экономически обоснованных мероприятий на период до 2030 г., взаимоувязанных с документами территориального планирования и документацией по планировке территории.

Целями разработки КСОДД являются:

- обеспечение безопасности дорожного движения;

- упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов;
- повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования;
- приведение дорог и улиц в нормативное состояние;
- снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов;
- снижение негативного воздействия от автомобильного транспорта на окружающую среду.

При разработке КСОДД были использованы следующие принципы:

- 1) учет долгосрочных стратегических направлений развития и совершенствования деятельности в сфере организации дорожного движения (ОДД) на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД;
- 2) использование мероприятий ОДД, обеспечивающих наибольшую эффективность процесса передвижения транспортных средств и пешеходов при минимизации затрат и сроков их реализации;
- 3) использование технологий и методов, соответствующих передовому отечественному и зарубежному опыту в сфере ОДД;
- 4) обеспечение комплексности при решении проблем ОДД.

ЗАДАНИЕ НА ПРОЕКТИРОВАНИЕ КСОДД

№ п/п	Перечень основных данных и требований	Основные данные и требования
1	Основание для проектирования	<p>Федеральный закон от 29 декабря 2017 г. № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».</p> <p>Приказ Министерства транспорта РФ от 30 июля 2020 г. № 274 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения».</p>
2	Объект разработки	Комплексная схема организации дорожного движения (далее – КСОДД) на территории Усть-Тарского района Новосибирской области
3	Тип объекта	Транспортный комплекс Усть-Тарского района Новосибирской области, включая улично-дорожную сеть (вне зависимости от типа собственности) и объекты транспортной инфраструктуры
4	Цель работ	Цель работ – разработка КСОДД на территории Усть-Тарского района Новосибирской области в соответствии с требованиями Приказа Министерства транспорта РФ от 30 июля 2020 г. № 274 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения».
5	Состав работ	<p>1. Паспорт КСОДД</p> <p>2.1. Анализ имеющихся документов территориального планирования, подготовка и утверждение которых осуществляются в соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, планов и программ комплексного социально-экономического развития муниципальных образований (при их наличии), долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры Усть-Тарского муниципального района, поселений, материалов инженерных изысканий.</p> <p>2.2. Оценка социально-экономической деятельности территории, включая деятельность в сфере транспорта, дорожную деятельность.</p> <p>2.3. Оценка сети дорог, оценку и анализ показателей качества содержания дорог, анализ перспектив развития дорог на территории.</p> <p>2.4. Оценка существующей организации движения, включая организацию движения транспортных средств общего пользования, организацию движения грузовых транспортных средств, организацию движения пешеходов и велосипедистов.</p> <p>2.5. Оценка организации парковочного пространства, оценку и анализ параметров размещения парковок (вид парковок, количество парковочных мест, их назначение, обеспеченность, заполняемость);</p> <p>2.6. Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения (далее - ТСОДД).</p>

		<p>2.7. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации Усть-Таркского муниципального района.</p> <p>2.8. Оценка и анализ параметров, характеризующих дорожное движение, параметров эффективности организации дорожного движения.</p> <p>2.9. Анализ прохождения маршрутов регулярных перевозок по участкам дорог, движение по которым связано с потерями времени (задержками) при движении транспортных средств.</p> <p>2.10. Анализ состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП).</p> <p>2.11. Оценка финансирования деятельности по организации дорожного движения.</p> <p>3.1. Разделение движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределения их по времени движения.</p> <p>3.2. Повышение пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности, формированию кольцевых пересечений и примыканий дорог, реконструкции перекрестков и строительства транспортных развязок.</p> <p>3.3. Оптимизация светофорного регулирования, управление светофорными объектами, включая адаптивное управление.</p> <p>3.4. Согласование (координация) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения.</p> <p>3.5. Развитие инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов.</p> <p>3.6. Введение приоритета в движении маршрутных транспортных средств.</p> <p>3.7. Развитие парковочного пространства (в том числе за пределами дорог).</p> <p>3.8. Введение временных ограничений или прекращение движения транспортных средств.</p> <p>3.9. Применение реверсивного движения и организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках, перечне пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования (при необходимости).</p> <p>3.10. Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий.</p> <p>3.11. Организация движения маршрутных транспортных средств.</p>
--	--	---

		<p>3.12. Организация или оптимизация системы мониторинга дорожного движения, установка детекторов транспорта, организация сбора и хранение документации по организации дорожного движения.</p> <p>3.13. Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения.</p> <p>3.14. Организация пропуска транзитных и (или) грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств, транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств.</p> <p>3.15. Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах.</p> <p>3.16. Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов.</p> <p>3.17. Обеспечение маршрутов движения детей к образовательным организациям.</p> <p>3.18. Развитие сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционные мероприятия, повышающие эффективность функционирования сети дорог в целом.</p> <p>3.19. Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений Правил дорожного движения Российской Федерации</p> <p>4. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий Усть-Таркского района Новосибирской области.</p> <p>5. Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения.</p>
--	--	---

1. Паспорт КСОДД

Наименование КСОДД	Комплексная схема организации дорожного движения на территории Усть-Таркского района Новосибирской области
Основания для разработки КСОДД	<ul style="list-style-type: none">- Градостроительный кодекс РФ от 29.12.2004 № 190-ФЗ;- федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;- федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;- федеральный закон от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;- федеральный закон от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;- приказ Министерства транспорта РФ от 30 июля 2020 г. № 274 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения»;- распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р «Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года»;- пункт 4 «б» Перечня поручений Президента РФ по итогам заседания президиума Государственного совета от 14 марта 2016 г. № Пр-637.
Наименование заказчика и место его нахождения	Наименование: Администрация Усть-Таркского муниципального района Новосибирской области Место нахождения: 632160, Новосибирская область, Усть-Таркский район, с. Усть-Тарка, ул. Дзержинского, д. 7 Адрес электронной почты: usttaradm@nso.ru
Наименование разработчика КСОДД и место его нахождения	Наименование: Общество с ограниченной ответственностью «Строй Инвест Проект» Место нахождения: г. Москва

Цели и задачи КСОДД	<p>Цель: разработка целостной системы технически, экономически и экологически обоснованных мероприятий по развитию автомобильных дорог и совершенствованию ОДД, разработанных в соответствии с документами территориального планирования и документацией по планировке территории и направленных на решение следующих задач:</p> <ul style="list-style-type: none"> - сбалансированное с градостроительной деятельностью развитие сети дорог на территории Усть-Таркского района Новосибирской области; - повышение уровня БДД; - приведение дорог и улиц в нормативное состояние; - обеспечение круглогодичной транспортной доступности, в том числе на общественном транспорте; - повышение пропускной способности дорог и улиц; - упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов; - снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов; - снижение негативного воздействия от автотранспорта на окружающую среду.
Показатели оценки эффективности организации дорожного движения	<p>1) Показатели достижения целей БКАД:</p> <ol style="list-style-type: none"> а) доля автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям, %; б) доля автомобильных дорог, работающих в режиме перегрузки, %; в) количество мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети; г) количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 100 тыс. человек. <p>2) Показатели эффективности дорожного движения:</p> <ol style="list-style-type: none"> а) показатели надежности транспортного сообщения (буферный индекс, показатели вариации скорости передвижения пассажиров и доставки грузов); б) уровень обслуживания дорожного движения; в) временной индекс; г) показатель перегруженности дорог. <p>3) Показатели безопасности транспортного обслуживания:</p> <ol style="list-style-type: none"> а) показатели относительной аварийности (на километр пробега автотранспортных средств, на километр протяженности дорожной сети и т.д.); б) показатели, характеризующие тяжесть последствий дорожно-транспортных происшествий (далее-ДТП); в) масса выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух от передвижных источников.

Сроки и этапы реализации КСОДД	Сроки реализации КСОДД – 2021-2036 годы. КСОДД реализуется в 3 периода планирования: на краткосрочную перспективу – 2021-2025 годы; на среднесрочную перспективу – 2026-2030 годы; на долгосрочную перспективу – 2031-2036 годы.
Описание запланированных мероприятий по организации дорожного движения	<p>1. Мероприятия по разделению движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределения их по времени движения.</p> <p>2. Мероприятия по повышению пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности, формированию кольцевых пересечений и примыканий дорог, реконструкции перекрестков и строительства транспортных развязок.</p> <p>3. Мероприятия по оптимизации светофорного регулирования, управлению светофорными объектами, включая адаптивное управление.</p> <p>4. Мероприятия по согласованию (координации) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения.</p> <p>5. Мероприятия по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов.</p> <p>6. Мероприятия по введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств.</p> <p>7. Мероприятия по развитию парковочного пространства (в том числе за пределами дорог).</p> <p>8. Мероприятия по введению временных ограничений или прекращение движения транспортных средств.</p> <p>9. Мероприятия по применению реверсивного движения и организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках, перечню пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования (при необходимости).</p> <p>10. Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связности территорий.</p> <p>11. Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств.</p> <p>12. Мероприятия по организации или оптимизации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспорта, организации сбора и хранения документации по организации дорожного движения.</p> <p>13. Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения.</p>

	<p>14. Мероприятия по организации пропуска транзитных и (или) грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств, транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств.</p> <p>15. Мероприятия по установке скоростного режима движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах.</p> <p>16. Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов.</p> <p>17. Мероприятия по обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям.</p> <p>18. Мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционные мероприятия, повышающие эффективность функционирования сети дорог в целом.</p> <p>19. Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений Правил дорожного движения Российской Федерации</p>
Объемы и источники их финансирования	<p>Общий объем финансирования КСОДД составляет 1 199 350,0 тыс. рублей, в том числе:</p> <ul style="list-style-type: none"> - за счет областного бюджета – 1 018 800,0 тыс. руб.; - за счет бюджета поселений – 181 050,0 тыс. руб.; - внебюджетных источников – 0,0 тыс. руб. <p>По периодам планирования:</p> <ul style="list-style-type: none"> - краткосрочная перспектива (2021 – 2025гг) – 409 750,0 тыс. руб; - среднесрочная перспектива (2026 – 2030гг) – 407 900,0 тыс.руб; - долгосрочная перспектива (2031 – 2036гг) – 381 700,0 тыс.руб

2. Характеристика существующей дорожно-транспортной ситуации

2.1 Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования, планов и программ комплексного социально-экономического развития муниципального образования, документов стратегического планирования, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа, материалов инженерных изысканий

Анализ документов территориального и транспортного планирования

В настоящее время на региональном уровне действует ряд документов, которые определяют направление развития транспортной системы Усть-Тарского района:

- Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Новосибирской области, утвержденная Постановлением правительства Новосибирской области от 29.06.2021 года №247-П [10];
- Схема территориального планирования Новосибирской области, утвержденная Постановлением правительства Новосибирской области от 07.09.2009 года №339-ПА;

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Новосибирской области

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры (далее - ПКРТИ) Новосибирской области, утвержденная Постановлением правительства Новосибирской области от 29.06.2021 года №247-П, является документом, включающим в себя комплекс мероприятий, направленных на развитие транспортной инфраструктуры, безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности, на территории Новосибирской области.

В части автомобильных дорог предусматривается повышение доступности дорожной сети для населения, формирование сети автомагистралей и скоростных дорог по направлениям международных транспортных коридоров, а также строительство обходов крупнейших городов, и включает следующие мероприятия, влияющие на развитие транспортной инфраструктуры Новосибирской области.

В рамках данного документа на территории Усть-Тарского района предусмотрены следующие мероприятия (таблица 2.1.1):

Таблица 2.1.1 – Мероприятия, предусмотренные ПКРТИ Новосибирской области на территории Усть-Тарского района

Наименование автомобильной дороги	Протяженность участка, км	Вид работ	Год
Яркуль – Матюшко – Майский	7,90	Реконструкция	2024

Наименование автомобильной дороги	Протяженность участка, км	Вид работ	Год
"194 км а/д "К-22" – Козино" на участке км 8+000 – км 9+919	1,92	Реконструкция	2025
"24 км а/д "Н-2802" – Новоникольск" на участке км 7+203 – км 9+800	2,60	Реконструкция	2026-2030

Схема территориального планирования Новосибирской области

Схема территориального планирования Новосибирской области утверждена Постановлением правительства Новосибирской области от 07.09.2009 года №339-ПА и является документом территориального планирования Новосибирской области в области планирования развития территорий, в том числе для установления функциональных зон, определения планируемого размещения объектов федерального, регионального и местного значения.

Данным документом мероприятий в сфере транспорта на территории Усть-Тарского района не предусмотрено.

Анализ документов муниципального значения

Основным документом территориального планирования Усть-Тарского муниципального района Новосибирской области является «Схема территориального планирования Усть-Тарского муниципального района Новосибирской области», утвержденная решением сессии районного совета народных депутатов Усть-Тарского района Новосибирской области от 31.10.2013г. №274.

Функционально-планировочный каркас территории района содержит транспортные коридоры и примыкающие к ним локальные планировочные образования. На специфику расселения Усть-Тарского района оказывает значительное влияние расположение такой важнейшей планировочной оси, как региональных дорог «К-20» Усть-Тарка – Татарск, «К-22» Куйбышев - Венгерово - гр. Омской области. Наличие такого крупного элемента опорного каркаса территории является основой развития (поддержки) для ряда населенных пунктов.

Ключевым элементом планировочной структуры района является с. Усть-Тарко и с. Щербаки. Узловыми элементами второго порядка являются такие населенные пункты, как п. Октябрьский, с. Еланка, с. Камышево, с. Козино, с. Кушаги, с. Новоникольск, с. Новосилиш, с. Победа, с. Угуй, с. Усть-Тарка, с. Щербаки, с. Яркуль-Матюшкино, с. Яркуль.

Линейными элементами опорного каркаса второго порядка являются автомобильные дороги межмуниципального значения:

1. 186 км а/д «К-22» - Петрово (в гр. района).
2. 24 км а/д «Н-2806» - Яркуль – Мартыново.
3. 17 км а/д «Н-2807» – Яркуль.

Одной из важнейших задач СТП Усть-Тарского района является подготовка предложений по формированию эффективной транспортной сети Усть-Тарского района, поскольку отсутствие (или недостаточное наличие) межрегиональных, региональных и местных транспортных коридоров создает значительные сложности в развитии и востребованности Усть-Тарского района.

Мероприятия по развитию и размещению объектов транспортной инфраструктуры, в соответствии с СТП Усть-Тарского района Новосибирской области представлены на рисунке 2.1.1.

Таблица 2.1.1 - Развитие и размещение объектов транспортной инфраструктуры, в соответствии с СТП Усть-Тарского района Новосибирской области

№ п/п	Наименование автодороги (участка, подъезда к населенному пункту)	Протяженность, км	Наименование мероприятия
Первая очередь (2013-2023 г.г.)			
1	186 км а/д "К-22" – Петрово	73,537	новое строительство
2	а/д "Н-2808" Тихоновка – Новоникольск	7,3	новое строительство
3	187 км а/д "К - 22" – Резино	45,657	новое строительство
4	Подъезд к с. Новосилиш /35 км/	0,195	реконструкция
5	194 км а/д "К-22" - Козино	9,882	капитальный ремонт
6	17 км а/д "Н-2802" - Новосилиш - Угуй	15,246	капитальный ремонт
7	36 км а/д "Н-2806" - Новосилиш - Октябрьский	9,351	капитальный ремонт
Расчетный срок (2023 -2038 г.г.)			
8	17 км а/д "Н-2802" - Новосилиш - Угуй	30,491	капитальный ремонт
9	4 км а/д "Н-2811" - Щербаки - 13 км а/д "К-20" (в гр. района)	9,483	капитальный ремонт
10	Усть-Тарка - Камышево	20,840	капитальный ремонт
11	11 км а/д "К-20" - Богословка - 12 км а/д "Н-2805"	13,530	капитальный ремонт

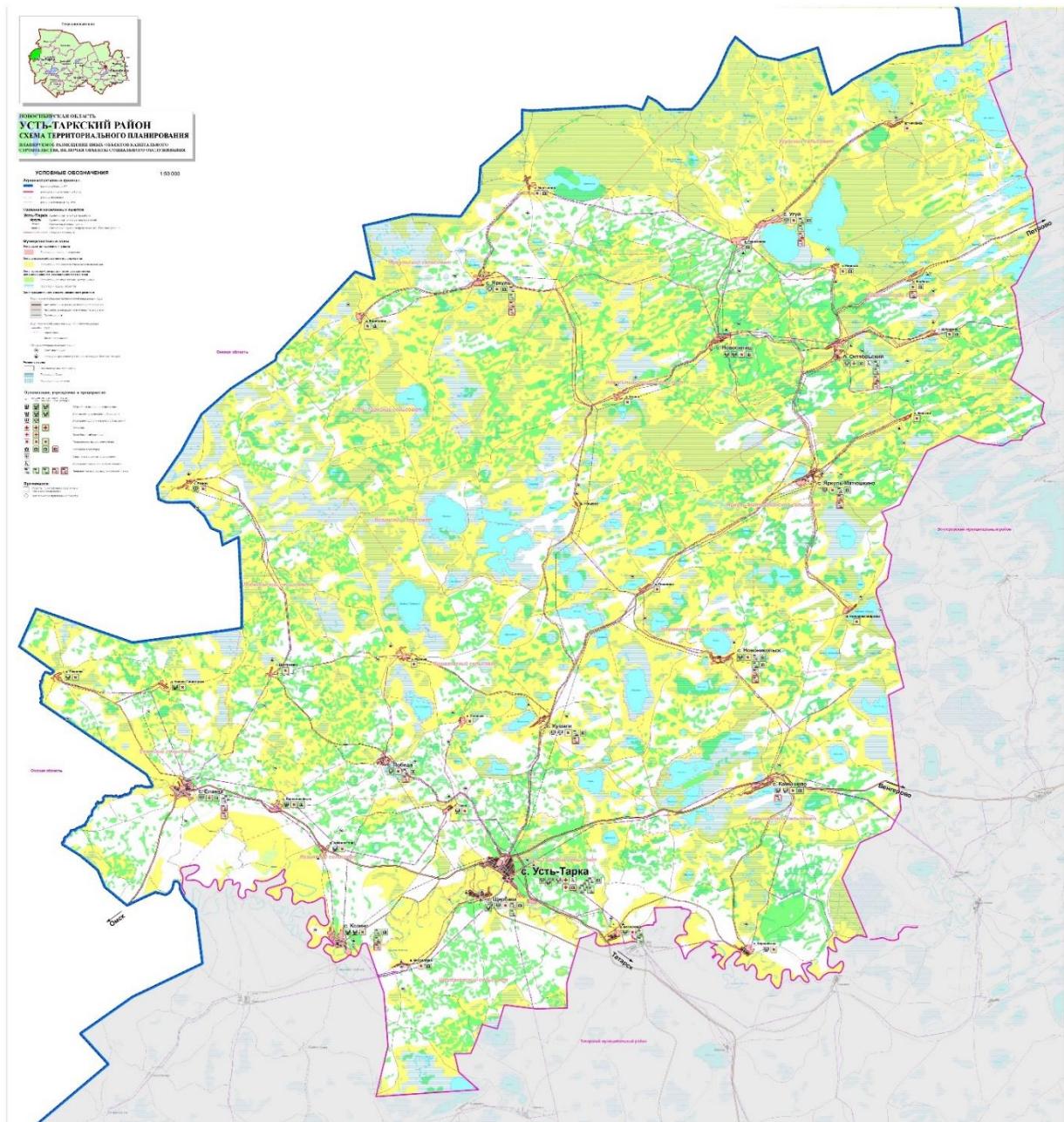


Рисунок 2.1.1 - Мероприятия по развитию и размещению объектов транспортной инфраструктуры, в соответствии с СТП Усть-Тарского района Новосибирской области

Результаты анализа имеющихся программ комплексного развития транспортной инфраструктуры населенных пунктов на территории Усть-Тарского района Новосибирской области представлены в таблице 2.1.2.

Таблица 2.1.2 - Результаты анализа имеющихся программ комплексного развития транспортной инфраструктуры населенных пунктов на территории Усть-Таркского района Новосибирской области

Наименование поселения	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры
Дубровинский сельский совет	<ul style="list-style-type: none"> • Реконструкция автодороги (капитальный ремонт) ул.Почтовая, п.Октябрьский, 100 м. 2018 г. • Реконструкция автодороги (капитальный ремонт) ул.Центральная, п.Октябрьский, 859 м 2019 г. • Реконструкция автодороги (капитальный ремонт) ул.Школьная, 452 м. 2020 г. • Реконструкция автодороги (капитальный ремонт) ул.Молодежная, 332 м 2021 г. • Реконструкция автодороги (капитальный ремонт) ул. Садовая 851 м. 2022 г. • Реконструкция автодороги (капитальный ремонт) ул. Лесная, 860 м. 2022-2027 гг
Еланский сельский совет	<ul style="list-style-type: none"> • Повышение безопасности движения в условиях ограниченной видимости (приобретение и установка дорожных знаков, осветительных устройств, обрезание веток вдоль дороги) • Затраты на уличное освещение (приобретение фонарей, лампочек и т.д.) • Содержание автомобильных дорог (грейдерование, обкосы обочин дороги, очистка от снега)
Камышевский сельский совет	<ul style="list-style-type: none"> • Обследование существующей дорожной сети, на предмет соответствия требованиям федеральных нормативов и стандартов. • Составление смет и расходов на ремонт дорожной сети и обустройства дорожной инфраструктуры. • Организация снабжения топливом, всех категорий граждан, в том числе льготников. • Закупка, средств и оборудования для обслуживания и ремонта дорог и дорожной инфраструктуры.
Козинский сельский совет	<ul style="list-style-type: none"> • Реконструкция автодороги (капитальный ремонт) ул.Новая с.Козино, м. 2017 г. • Реконструкция автодороги (капитальный ремонт) ул.Новая с.Козино, м 2018 г. • Реконструкция автодороги (капитальный ремонт) ул. с.Козино, м 2019 г. • Реконструкция автодороги (капитальный ремонт) ул. с.Козино, м 2020 г. • Реконструкция автодороги (капитальный ремонт) ул. с.Козино, м 2021 г. • Реконструкция автодороги (капитальный ремонт) ул. с.Козино, м 2022-2027 гг
Кушаговский сельский совет	<ul style="list-style-type: none"> • Установка дорожных знаков улично-дорожной сети 2017-2020г • Освещение автомобильных дорог 2016-2020г • Ремонт автомобильной дороги с. Кушаги по ул. Береговая, протяженность – 486 м. 2017г • Ремонт автомобильной дороги с. Кушаги по ул. Школьная, протяженность – 888 м. 2019-2020г. • Ремонт автомобильной дороги с. Мураши, ул. Широкая, протяженность – 844 м. 2019 • Ремонт автомобильной дороги с. Мураши, ул. Речная, протяженность – 218 м. 2017 г. • Ремонт автомобильной дороги п. Озерный, ул. Луговая, протяженность – 362 м. 2019 г. • Ремонт автомобильной дороги п. Озерный, ул. Лесная, протяженность – 236 м. 2019 г.

	<ul style="list-style-type: none"> • Ремонт автомобильной дороги с. Кушаги, пер. Гаражный, протяженность – 888 м. 2018 г.
Новоникольский сельский совет	<ul style="list-style-type: none"> • Установка дорожных знаков улично-дорожной сети 2016-2019г • Освещение автомобильных дорог 2016-2019г • Ремонт автомобильной дороги с.Новоникольск пер.Центральный, протяженность – 266 м. 2016г • Ремонт автомобильной дороги с. Новоникольск пер Фермерский, протяженность – 875 м. 2016-2017г. • Ремонт автомобильной дороги с. Новоникольск, ул. Советская протяженность – 228 м. 2019 • Ремонт автомобильной дороги с. Новоникольск пер.Заозёрный – 177м. протяжённость 2018г.
Новосилишинский сельский совет	<ul style="list-style-type: none"> • Содержание автомобильных дорог в нормативном состоянии
Побединский сельский совет	<ul style="list-style-type: none"> • Ремонт автомобильной дороги с. Победа 2016 г. • Капитальный ремонт автомобильной дороги с. Победа 2017-2018 г. • Капитальный ремонт автомобильной дороги с. Победа 2019 г. • Ремонт автомобильной дороги с. Победа 2020 г. • Ремонт автомобильной дороги с. Победа 2021 г. • Ремонт автомобильной дороги с. Победа 2022 г. • Ремонт автомобильной дороги с. Победа 2023 г. • Капитальное строительство дороги в перспективе новой застройки 2024
Угуйский сельский совет	<ul style="list-style-type: none"> • Содержание автомобильных дорог в нормативном состоянии
Усть-Таркский сельский совет	<ul style="list-style-type: none"> • с. Усть-Тарка, ул. Молодежная 3500кв.м. Строительство дороги щебень • Ремонт автомобильных дорог с. Усть-Тарка, ул. Садовая 5460кв.м. • Ремонт дороги щебень с. Усть-Тарка, ул. О.Кошевого от дома № 16 до дома № 9 - 1280кв.м. • Ремонт дороги щебень с. Усть-Тарка, ул. Матросова от дома № 51 до дома № 65 - 1540кв.м. • Ремонт дороги щебень с. Усть-Тарка, ул. Иванова от ул. Комсомольской до ул. Чапаева 1680кв.м. • Ремонт дороги асфальт д. Богословка, ул. Солнечная 1500кв.м. • Ремонт дороги щебень с. Усть-Тарка, ул. М.Горького от ул. Комсомольской до ул. Ленина 1500кв.м. • Ремонт дороги асфальт с. Усть-Тарка, ул. Комсомольская от дома № 155 до ул. Московская - 3528кв.м. • Ремонт дороги асфальт с. Усть-Тарка, ул. Матросова от дома № 29 до ул. Московская 2340кв.м. • Ремонт дороги асфальт с. Усть-Тарка, ул. Космонавтов от дома № 7 до ул. Гагарина 400кв.м. • Ремонт дороги асфальт д. Богословка, ул. Солнечная 1500кв.м. • Ремонт дороги щебень с. Усть-Тарка, ул. Дзержинского 7260кв.м. • Ремонт дороги асфальт с. Усть-Тарка, ул. Есенина 1960кв.м. • Ремонт дороги асфальт с. Усть-Тарка, ул. Космонавтов до объездной дороги 1475кв.м. • Ремонт дороги асфальт с. Усть-Тарка, ул. Набережная до ул. Комсомольская 3990кв.м. • Ремонт дороги асфальт • Приобретение и обслуживание дорожных знаков • Приобретение дорожных знаков, • Обслуживание дорожных знаков • Установка остановочных павильонов • Установка остановочных павильонов ул. Комсомольская 2шт.,ул. Московская 2шт., ул. Матросова 1шт.,ул. О.Кошевого 1шт., ул. Лесная 2шт., ул. Дзержинского 1шт., ул. Речная (ХПП) 1шт. • обустройство в районе Усть-Таркской ЦРБ остановочную площадку и место стоянки транспорта • Строительство тротуара на ул. Дзержинского 810кв.м. • Строительство тротуара на ул. Комсомольская 1200кв.м.

	<ul style="list-style-type: none"> Схема организации дорожного движения Разработка схемы организации дорожного движения в Усть-Таркском сельсовете.
Щербаковский сельский совет	<ul style="list-style-type: none"> Уборка снега на улицах в зимнее время и грейдерование в летнее. Установка дорожных знаков. Подготовка проектно-сметной документации на ремонт улиц: Интернациональная Береговая, Тамбовская -1, Тамбовская -2 Сибирская-1, Сибирская-2, Новая (от въезда в село Щербаки до дома №12) Луговая Ремонт улиц: Луговая (возле дома №12) Кооперативная Зеленая Интернациональная Береговая, Тамбовская -1, Тамбовская -2 Сибирская-1, Сибирская-2, Новая (от въезда в село Щербаки до дома №12) Луговая Обслуживание линий уличного освещения
Яркульский сельский совет	<ul style="list-style-type: none"> Повышение безопасности движения в условиях ограниченной видимости (приобретение и установка дорожных знаков, осветительных устройств, обрезание веток вдоль дороги) Затраты на уличное освещение (приобретение фонарей, лампочек и т.д.) Содержание внутри поселковых дорог (грейдирование, обкосы обочин дороги, очистка от снега) Строительство (реконструкция) дорог общего пользования местного значения с твердым покрытием внутри сельских населенных пунктов (с. Яркуль, ул. Центральная – 300 м., дорога обьездная – 1450 м., ул. Яркульская – 967м.) Проектирование дорог общего пользования местного значения с твердым покрытием (асфальт) внутри сельских населенных пунктов (с. Яркуль, ул. Яркульская – 480 м.) Строительство (реконструкция) дорог общего пользования местного значения с твердым покрытием (асфальт) внутри сельских населенных пунктов (с. Яркуль, ул. Яркульская – 480 м.) Проектирование дорог общего пользования местного значения с твердым покрытием внутри сельских населенных пунктов (с. Яркуль, ул. Яркульская – 480 м.) Строительство (реконструкция) дорог общего пользования местного значения с твердым покрытием внутри сельских населенных пунктов (с. Яркуль, ул. Яркульская – 480 м.) Проектирование дорог общего пользования местного значения с твердым покрытием внутри сельских населенных пунктов (с. Яркуль, ул. Зеленая – 613 м.) Строительство (реконструкция) дорог общего пользования местного значения с твердым покрытием внутри сельских населенных пунктов (с. Яркуль, ул. Зеленая – 480 м.) Проектирование дорог общего пользования местного значения с твердым покрытием внутри сельских населенных пунктов (с. Яркуль, ул. Озерная – 973 м.) Строительство (реконструкция) дорог общего пользования местного значения с твердым покрытием внутри сельских населенных пунктов (с. Яркуль, ул. Зеленая – 133 м.) Строительство (реконструкция) дорог общего пользования местного значения с твердым покрытием внутри сельских населенных пунктов (с. Яркуль, ул. Озерная – 973 м.)
Яркуль-Матюшкинский сельский совет	<ul style="list-style-type: none"> Приобретение материалов, ремонт дорог, Обеспечение безопасности, организации дорожного движения

Содержание и ремонт автомобильных дорог местного значения

Руководствуясь Федеральным законом от 06.10.2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Федеральным законом Российской Федерации от 08.11.2007 года № «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», Уставом Усть-Тарского сельсовета Усть-Тарского района Новосибирской области, Администрация Усть-Тарского сельсовета Усть-Тарского района Новосибирской области разработан порядок содержания и ремонта автомобильных дорог местного значения Усть-Тарского сельсовета Усть-Тарского района Новосибирской области.

Содержание дорог Усть-Тарского района осуществляет филиал Усть-Тарское ДРСУ ОАО «Новосибирскавтодор» всего на содержании находится 497,47 км.

2.2 Оценка социально-экономической и градостроительной деятельности территории, включая деятельность в сфере транспорта, дорожную деятельность

2.2.1 Оценка социально-экономической деятельности на территории Усть-Тарского муниципального района

Численность населения

Численность постоянного населения Усть-Тарского муниципального на 01.01.2021 г. составила 11104 чел., в 2019 г. – 11383 чел. (по данным Федеральной службы государственной статистики по Новосибирской области «Новосибирскстат»).

Динамика изменения численности постоянного населения Усть-Тарского района за 2017–2020 гг. представлена в таблице 2.2.1.1.

Таблица 2.2.1.1 – Динамика изменения численности постоянного населения Усть-Тарского района за 2017–2020 гг.

Год	Численность постоянного населения, тыс. чел.
2017	12,207
2018	11,992
2019	11,383
2020	11,104

Динамика изменения численности постоянного населения Усть-Тарского района показывает тенденцию к сокращению численности постоянного населения. Связано это, в основном, с естественной убылью населения, так как молодое население уезжает в более крупные города и поселки. Согласно «Схеме территориального планирования Усть-Тарского района», утвержденной Решением сессии районного совета народных депутатов Усть-Тарского района Новосибирской области от 31.10.2013, тенденция к снижению

численности населения сохранится. Прогноз численности населения до 2030 г. представлен на рисунке 2.2.1.1.

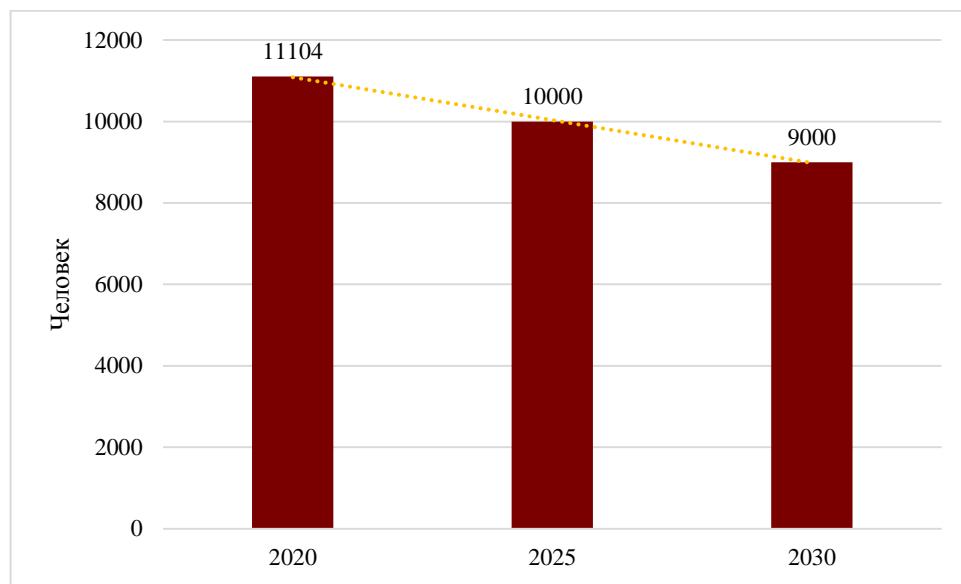


Рисунок 2.2.1.1 – Прогноз численности населения Усть-Таркского района до 2030 г.

Численность населения по сельским поселениям на территории Усть-Таркского района (согласно данным Федеральной службы государственной статистики по Новосибирской области «Новосибирскстата») приведена в таблице 2.2.1.2.

Таблица 2.2.1.2 – Численность населения по сельским поселениям Усть-Таркского района за 2017–2020 гг.

Сельское поселение	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.
Дубровинское с.п.	953	998	962	915
п. Октябрьский	778	832	820	789
с. Дубровино	73	65	49	37
п. Мирный	46	47	39	39
д. Янабино	56	54	54	50
Еланское с.п.	903	897	755	686
с. Еланка	691	697	598	543
д. Красноникольское	101	98	76	70
д. Николо-Гавриловка	30	28	24	18
д. Покровка	81	74	57	55
Камышевское с.п.	556	513	498	486
с. Камышево	388	361	349	341
с. Верхнеомка	168	152	149	145
Козинское с.п.	604	560	515	480
с. Козино	436	407	384	362
д. Зеленая Роща	82	75	67	63
с. Тарка	86	78	64	55
Кушагровское с.п.	615	588	578	604

с. Кушаги	386	376	369	372
с. Мураши	163	151	146	164
п. Озерный	66	61	63	68
<i>Новоникольское с.п.</i>	368	335	332	330
с. Новоникольск	317	296	287	285
д. Тихоновка	51	39	45	45
<i>Новосилишинское с.п.</i>	344	322	329	300
с. Новосилиш	245	229	234	203
д. Силиш	97	91	93	90
д. Родькино	2	2	2	7
<i>Побединское с.п.</i>	517	440	405	386
с. Победа	425	411	383	366
с. Дмитриевка	14	4	3	2
с. Резино	78	25	19	18
с. Сафоновка	0	0	0	0
<i>Угуйское с.п.</i>	532	530	537	515
с. Угуй	300	298	304	301
д. Черниговка	183	182	184	185
д. Чичканка	49	50	49	29
<i>Усть-Таркское с.п.</i>	4804	4785	4518	4411
с. Усть-Тарка	4406	4387	4160	4044
д. Богословка	398	398	358	367
<i>Щербаковское с.п.</i>	835	838	828	830
с. Щербаки	693	699	686	687
д. Михайловка	142	139	142	143
<i>Яркуль-Матюшкинское с.п.</i>	636	668	649	676
с. Яркуль-Матюшкино	527	561	561	591
п. Майский	34	32	31	31
д. Новоалександровка	75	75	57	54
<i>Яркульское с.п.</i>	540	518	477	485
с. Яркуль	440	425	403	422
д. Воробьево	42	35	27	27
с. Мартыново	58	58	47	36

Предприятия на территории Усть-Таркского района

Количество организаций на территории Усть-Таркского района (по данным Новосибирскстата) составляет 43 ед. в расчете на 10 тыс. человек населения на 2020 г.

В таблице 2.2.1.3 приведена характеристика трудовых ресурсов Усть-Таркского района.

Таблица 2.2.1.3 – Характеристика трудовых ресурсов Усть-Таркского района

Наименование показателя	Единица измерения	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год
Число субъектов малого и среднего предпринимательства в расчете на 10 тыс. человек населения	единиц	43	43	43	43
Доля среднесписочной численности работников (без внешних совместителей) малых и средних предприятий в среднесписочной численности работников (без внешних совместителей) всех предприятий и организаций	процентов	48,1	48,1	48,1	48,1
Среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников крупных и средних предприятий и некоммерческих организаций	рублей	20473	23080	25554	28466
Среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников муниципальных дошкольных образовательных учреждений	рублей	18572	21512	22915	23933
Среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников муниципальных общеобразовательных учреждений	рублей	21350	23877	25525	27489

2.2.2 Оценка градостроительной деятельности территории, включая деятельность в сфере транспорта, дорожную деятельность

Для улучшения качества жизни и социальной поддержки населения Усть-Таркского района реализуется «Ведомственная муниципальная программа «Социальная поддержка населения Усть-Таркского района на 2019-2021 годы», утвержденная Постановлением Администрации Усть-Таркского района №285 от 02.10.2019 г.

Целью программы является оказание адресной социальной помощи малоимущим семьям, малоимущим гражданам, гражданам пожилого возраста и инвалидам, ветеранам Великой Отечественной войны, находящимся в трудной жизненной ситуации на ремонт жилья, приобретение топлива, частичную оплату лечения и др.

Средняя обеспеченность населения площадью жилых квартир в 2020 году составила 22,3 кв.м на одного жителя, что выше показателя 2019 года на 1,8% (21,9 кв.м). Площадь жилых помещений, введенных в эксплуатацию за 2020 год, составила 0,1 кв.м. Стоит отметить, что данный показатель не меняется с 2017 года.

В период 2024–2030 гг. на территории Усть-Таркского района планируется реконструкция трех автомобильных дорог межмуниципального значения, указанных в таблице 2.2.2.1.

Таблица 2.2.2.1 – Мероприятия по реконструкции межмуниципальных дорог на территории Усть-Тарского района

Наименование автомобильной дороги	Протяженность участка, км	Вид работ	Год
Яркуль – Матюшко – Майский	7,90	Реконструкция	2024
"194 км а/д "К-22" – Козино" на участке км 8+000 – км 9+919	1,92	Реконструкция	2025
"24 км а/д "Н-2802" – Новоникольск" на участке км 7+203 – км 9+800	2,60	Реконструкция	2026-2030

2.3 Оценка сети дорог, оценка и анализ показателей качества содержания дорог, анализ перспектив развития дорог на территории

Дорожная сеть автомобильных дорог Усть-Тарского района представлена региональными, межмуниципальными и местными автомобильными дорогами. Общая протяженность автомобильных дорог по Усть-Тарскому муниципальному району составляет 591,898 км, из них 127,79 км автомобильных дорог местного значения, 378,083 км автомобильных дорог межмуниципального значения и 86,025 км дорог общего пользования регионального значения.

Основной дорогой для въезда в район является региональная автодорога К-20 «Усть-Тарка – Татарск», идущая от г. Татарск на север до с. Усть-Тарка (владелец Государственное Казенное Учреждение Новосибирской области «Территориальное управление Автомобильных Дорог Новосибирской области»). Дорога имеет по одной полосе движения в каждом направлении (III категория).

Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Новосибирской области, проходящих по территории Усть-Тарского района представлен в таблице 2.3.1 (согласно приложению к постановлению Администрации Новосибирской области от 18.02.2010 № 65-па (с изм. на 27.10.2020) «Об утверждении перечня автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, относящихся к государственной собственности Новосибирской области»).

Таблица 2.3.1 – Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Новосибирской области, проходящих по территории Усть-Таркского муниципального района

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Идентификационный номер автодороги	Учетный номер	Место расположения (муниципальное образование)	Протяженность, км
<i>Автомобильные дороги регионального значения</i>					
1	Усть-Тарка – Татарск	50 ОП Р3 50К-20	К-20	Усть-Таркский район	11,327
2	Куйбышев – Венгерово – гр. Омской области (старый Московский тракт)	50 ОП Р3 50К-22	К-22	Усть-Таркский район	74,698
Итого автомобильные дороги регионального значения:					86,025
<i>Автомобильные дороги межмуниципального значения</i>					
3	Подъезд к ХПП /4 км/	50 ОП М3 50К-20П1	К-20П1	Усть-Таркский район	2,372
4	194 км а/д «К-22» – Козино	50 ОП М3 50Н-2801	Н-2801	Усть-Таркский район	9,919
5	186 км а/д «К-22» – Петрово (в гр. района)	50 ОП М3 50Н-2802	Н-2802	Усть-Таркский район	77,068
6	187 км а/д «К-22» – Резино	50 ОП М3 50Н-2803	Н-2803	Усть-Таркский район	47,057
7	24 км а/д «Н-2802» – Новоникольск	50 ОП М3 50Н-2804	Н-2804	Усть-Таркский район	9,800
8	163 км а/д «К-22» – Верхнеомка	50 ОП М3 50Н-2805	Н-2805	Усть-Таркский район	16,947
9	17 км а/д «Н-2802» – Новосилиш – Угуй	50 ОП М3 50Н-2806	Н-2806	Усть-Таркский район	45,317
10	Подъезд к с. Новосилиш /35 км/	50 ОП М3 50Н-2806п1	Н-2806п1	Усть-Таркский район	0,412
11	24 км а/д «Н-2806» – Яркуль – Мартыново	50 ОП М3 50Н-2807	Н-2807	Усть-Таркский район	25,745
12	36 км а/д «Н-2806» – Новосилиш – Октябрьский	50 ОП М3 50Н-2808	Н-2808	Усть-Таркский район	9,292
13	4 км а/д «Н-2811» – Щербаки – 13 км а/д «К-20» (в гр. района)	50 ОП М3 50Н-2809	Н-2809	Усть-Таркский район	8,187
14	2 км а/д «К-20» – Михайловка	50 ОП М3 50Н-2811	Н-2811	Усть-Таркский район	13,167
15	215 км а/д «К-22» – Еланка – Покровка	50 ОП М3 50Н-2812	Н-2812	Усть-Таркский район	15,502
16	11 км а/д «Н-2812» – Николо-Гавриловка	50 ОП М3 50Н-2813	Н-2813	Усть-Таркский район	4,402
17	11 км а/д «К-20» – Богословка – 12 км а/д «Н-2805»	50 ОП М3 50Н-2814	Н-2814	Усть-Таркский район	12,060
18	Кушаги – Мураши	50 ОП М3 50Н-2815	Н-2815	Усть-Таркский район	13,547
19	Угуй – Чичканка	50 ОП М3 50Н-2816	Н-2816	Усть-Таркский район	14,927
20	Яркуль – Воробьево	50 ОП М3 50Н-2817	Н-2817	Усть-Таркский район	11,962
21	Октябрьский – Дубровино	50 ОП М3 50Н-2818	Н-2818	Усть-Таркский район	8,456
22	59 км а/д «Н-2802» – Мирный	50 ОП М3 50Н-2819	Н-2819	Усть-Таркский район	4,104

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Идентификационный номер автодороги	Учетный номер	Место расположения (муниципальное образование)	Протяженность, км
23	Яркуль-Матюшкино – Майский	50 ОП М3 50Н-2820	Н-2820	Усть-Таркский район	8,274
24	Яркуль-Матюшкино – Новоалександровка	50 ОП М3 50Н-2821	Н-2821	Усть-Таркский район	12,272
25	165 км а/д «К-22» – Камышево	50 ОП М3 50Н-2822	Н-2822	Усть-Таркский район	0,627
26	17 км а/д «Н-2807» – Яркуль	50 ОП М3 50Н-2823	Н-2823	Усть-Таркский район	0,647
27	194 км а/д «К-22» – Тарка	50 ОП М3 50Н-2824	Н-2824	Усть-Таркский район	6,020
Итого автомобильные дороги межмуниципального значения:					378,083
Итого:					464,108

В транспортном отношении Усть-Таркский район обеспечен только автомобильными дорогами. Поэтому большое значение для дальнейшего социально-экономического развития района имеет совершенствование межмуниципальной и муниципальной автотранспортной инфраструктуры.

Первоочередными задачами усовершенствования сети автодорог района являются повышение технического уровня существующих дорог, ликвидация участков дорог без твердого покрытия, реконструкция и замена мостов, обеспечение круглогодичной связи всех населенных пунктов с опорной сетью дорог и административными центрами по дорогам с твердым покрытием.

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения Усть-Таркского муниципального района представлен в таблице 2.4.2.

Таблица 2.4.2 – Перечень автомобильных местного значения Усть-Таркского муниципального района

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Текущее транспортно- эксплуатационно е состояние а/д	Владелец а/д	Протяженность, км
	Дубровинский сельсовет:			9,2
	п. Октябрьский:			
1	ул. Почтовая	ненормативное	Администрация Дубровинского сельсовета	0,83
2	ул. Зеленая	нормативное	Администрация Дубровинского сельсовета	0,353
3	ул. Центральная	ненормативное	Администрация Дубровинского сельсовета	0,959
4	ул. Школьная	ненормативное	Администрация Дубровинского сельсовета	0,452
5	ул. Лесная	ненормативное	Администрация Дубровинского сельсовета	0,86
6	ул. Молодежная	ненормативное	Администрация Дубровинского сельсовета	1,463

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Текущее транспортно- эксплуатационно е состояние а/д	Владелец а/д	Протяженность, км
7	ул. Садовая	ненормативное	Администрация Дубровинского сельсовета	0,851
8	Подъезд в кладбищу № 2	ненормативное	Администрация Дубровинского сельсовета	0,5
9	Подъезд к кладбищу	ненормативное	Администрация Дубровинского сельсовета	0,7
	дер. Янабино:			
10	ул. Крестьянская	ненормативное	Администрация Дубровинского сельсовета	0,74
	с. Дубровино:			
11	ул. Озерная	ненормативное	Администрация Дубровинского сельсовета	0,779
	п. Мирный:			
12	ул. Озерная	ненормативное	Администрация Дубровинского сельсовета	0,303
13	ул. Школьная	ненормативное	Администрация Дубровинского сельсовета	0,31
14	ул. Зеленая	ненормативное	Администрация Дубровинского сельсовета	0,085
	Козинский сельсовет:			7,88
	с. Козино:			
15	ул. Школьная	ненормативное	Администрация Козинского сельсовета	0,98
16	ул. Речная	ненормативное	Администрация Козинского сельсовета	0,61
17	ул. Центральная	ненормативное	Администрация Козинского сельсовета	0,55
18	ул. Береговая	ненормативное	Администрация Козинского сельсовета	0,46
19	ул. Кооперативная	ненормативное	Администрация Козинского сельсовета	0,57
20	ул. Гагарина	ненормативное	Администрация Козинского сельсовета	0,37
21	ул. Мира	ненормативное	Администрация Козинского сельсовета	0,51
22	ул. Новая	ненормативное	Администрация Козинского сельсовета	1,24
23	ул. Зеленая	ненормативное	Администрация Козинского сельсовета	0,35
24	пер. Школьный	ненормативное	Администрация Козинского сельсовета	0,41
	с. Тарка:			
25	ул. Школьная	ненормативное	Администрация Козинского сельсовета	0,16
26	ул. Центральная	ненормативное	Администрация Козинского сельсовета	0,16
27	ул. Зеленая	ненормативное	Администрация Козинского сельсовета	0,35
	д. Зеленая Роща:			
28	ул. Новая	ненормативное	Администрация Козинского сельсовета	0,41
29	ул. Зеленорощинская	ненормативное	Администрация Козинского сельсовета	0,76
	Еланский сельсовет:			10,92

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Текущее транспортно-эксплуатационное состояние а/д	Владелец а/д	Протяженность, км
	с.Еланка:			
30	ул. Гагарина	ненормативное	Администрация Еланского сельсовета	1,239
31	ул. Заводская	ненормативное	Администрация Еланского сельсовета	1,508
32	ул. Чкалова	ненормативное	Администрация Еланского сельсовета	0,294
33	ул. Костенко	ненормативное	Администрация Еланского сельсовета	0,772
34	ул. Зеленая	ненормативное	Администрация Еланского сельсовета	0,523
35	ул. Пушкина	ненормативное	Администрация Еланского сельсовета	1,101
36	ул. Береговая	ненормативное	Администрация Еланского сельсовета	0,311
37	ул. Школьная	ненормативное	Администрация Еланского сельсовета	0,78
38	ул. Мичурина	ненормативное	Администрация Еланского сельсовета	0,511
39	ул. Островная	ненормативное	Администрация Еланского сельсовета	0,625
40	пер.Ленина-Заводская	ненормативное	Администрация Еланского сельсовета	0,196
41	пер. Зеленый	ненормативное	Администрация Еланского сельсовета	0,152
	д. Николо-Гавриловка:			
42	ул. Центральная	ненормативное	Администрация Еланского сельсовета	0,215
43	ул. Зеленая	ненормативное	Администрация Еланского сельсовета	0,267
44	д. Красноникольск:			
45	ул. Московская	ненормативное	Администрация Еланского сельсовета	0,784
46	ул. Школьная	ненормативное	Администрация Еланского сельсовета	0,444
	д. Покровка:			
47	ул. Чик	ненормативное	Администрация Еланского сельсовета	0,294
48	ул. Центральная	ненормативное	Администрация Еланского сельсовета	0,904
	Камышевский сельсовет:			6,48
	с. Камышево:			
49	ул. Школьная	ненормативное	Администрация Камышевского сельсовета	1,65
50	ул. Озерная	ненормативное	Администрация Камышевского сельсовета	2,14
51	ул. Новая	ненормативное	Администрация Камышевского сельсовета	0,22
	с.Верхнеомка:			
52	ул. Школьная	ненормативное	Администрация Камышевского сельсовета	0,23
53	ул. Зеленая	ненормативное	Администрация Камышевского сельсовета	0,89

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Текущее транспортно- эксплуатационно е состояние а/д	Владелец а/д	Протяженность, км
54	ул. Речная	ненормативное	Администрация Камышевского сельсовета	1,35
	Кушаговский сельсовет:			6,91
55	с.Кушаги - п.Озерный	ненормативное	Администрация Кушагоского сельсовета	2,67
	с. Кушаги:			
56	ул. Береговая	ненормативное	Администрация Кушагоского сельсовета	1,39
57	ул. Школьная	ненормативное	Администрация Кушагоского сельсовета	0,89
58	ул. Новая	ненормативное	Администрация Кушагоского сельсовета	0,15
59	пер. Гаражный	ненормативное	Администрация Кушагоского сельсовета	0,16
	с. Мураши:			
60	ул. Широкая	ненормативное	Администрация Кушагоского сельсовета	0,84
61	ул. Речная	ненормативное	Администрация Кушагоского сельсовета	0,22
	п. Озерный:			
62	ул. Луговая	ненормативное	Администрация Кушагоского сельсовета	0,36
63	ул. Лесная	ненормативное	Администрация Кушагоского сельсовета	0,24
	Новоникольский сельсовет:			4,14
	с. Новоникольск:			
64	ул. Центральная	ненормативное	Администрация Новоникольского сельсовета	1,80
65	ул. Советская	ненормативное	Администрация Новоникольского сельсовета	0,23
66	ул. Озерная	ненормативное	Администрация Новоникольского сельсовета	0,16
67	пер. Заозерный	ненормативное	Администрация Новоникольского сельсовета	0,18
68	пер. Центральный	ненормативное	Администрация Новоникольского сельсовета	0,27
69	пер. Заводской	ненормативное	Администрация Новоникольского сельсовета	0,29
70	пер. Фермерский	ненормативное	Администрация Новоникольского сельсовета	0,17
	д. Тихоновка:			
71	ул. Центральная	ненормативное	Администрация Новоникольского сельсовета	1,05
	Новосилишинский сельсовет:			3,52
	с. Новосилиши:			
72	ул. Центральная	ненормативное	Администрация Новосилишинского сельсовета	1,29
73	ул. Зеленая	ненормативное	Администрация Новосилишинского сельсовета	0,754

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Текущее транспортно- эксплуатационно е состояние а/д	Владелец а/д	Протяженность, км
74	ул. Советская	ненормативное	Администрация Новосилишинского сельсовета	0,315
	д. Силиш:			
75	ул. Старосилишинская	ненормативное	Администрация Новосилишинского сельсовета	1,16
	Побединский сельсовет:			4,89
	с. Победа:			
76	ул. Центральная	ненормативное	Администрация Побединского сельсовета	1,07
77	ул. Пекарская	ненормативное	Администрация Побединского сельсовета	0,55
78	ул. Новая	ненормативное	Администрация Побединского сельсовета	0,37
79	ул. Казахстан	ненормативное	Администрация Побединского сельсовета	0,40
80	ул.Школьная	ненормативное	Администрация Побединского сельсовета	0,28
81	ул.Зеленая	ненормативное	Администрация Побединского сельсовета	0,44
	с. Дмитриевка:			
82	ул. Зеленая	ненормативное	Администрация Побединского сельсовета	0,98
	с. Резино:			
83	ул. Центральная	ненормативное	Администрация Побединского сельсовета	0,82
	Угуйский сельсовет:			17,47
	с. Угуй:			
84	ул. Гагарина	ненормативное	Администрация Угуйского сельсовета	1,60
85	Черниговка-Мартыново	ненормативное	Администрация Угуйского сельсовета	12,72
86	ул. Центральная	ненормативное	Администрация Угуйского сельсовета	0,30
87	ул. Зеленая	ненормативное	Администрация Угуйского сельсовета	0,67
	д. Черниговка:			
88	ул.Заводская	ненормативное	Администрация Угуйского сельсовета	1,40
89	ул. Лесная	ненормативное	Администрация Угуйского сельсовета	0,26
	д. Чичканка:			
90	ул. Есенина	ненормативное	Администрация Угуйского сельсовета	0,51
	Щербаковский сельсовет:			8,89
	с. Щербаки:			
91	ул. Зеленая	ненормативное	Администрация Щербаковского сельсовета	0,59
92	ул. Кооперативная	ненормативное	Администрация Щербаковского сельсовета	1,33

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Текущее транспортно-эксплуатационное состояние а/д	Владелец а/д	Протяженность, км
93	ул. Новая	ненормативное	Администрация Щербаковского сельсовета	0,95
94	ул. Восточная	ненормативное	Администрация Щербаковского сельсовета	1,20
95	ул. Интернациональная	ненормативное	Администрация Щербаковского сельсовета	0,76
96	ул. Большевистская	ненормативное	Администрация Щербаковского сельсовета	0,86
97	ул. Береговая	ненормативное	Администрация Щербаковского сельсовета	0,45
98	ул. Сибирская-1	ненормативное	Администрация Щербаковского сельсовета	0,22
99	ул. Сибирская-2	ненормативное	Администрация Щербаковского сельсовета	0,21
100	ул. Тамбоская-1	ненормативное	Администрация Щербаковского сельсовета	0,43
101	ул. Тамбовская-2	ненормативное	Администрация Щербаковского сельсовета	0,51
	д. Михайловка:			
102	ул.Луговая	ненормативное	Администрация Щербаковского сельсовета	1,38
	Яркуль-Матюшкинский сельсовет:			7,03
	с. Яркуль-Матюшкино:			
103	ул. Центральная	ненормативное	Администрация Яркуль-Матюшкинского сельсовета	2,40
104	ул. Заводская	ненормативное	Администрация Яркуль-Матюшкинского сельсовета	0,41
105	ул. Клубная	ненормативное	Администрация Яркуль-Матюшкинского сельсовета	0,51
106	ул. Школьная	ненормативное	Администрация Яркуль-Матюшкинского сельсовета	1,03
107	ул. Зеленая	ненормативное	Администрация Яркуль-Матюшкинского сельсовета	0,61
	п. Майский:			
108	ул. Корнеевская	ненормативное	Администрация Яркуль-Матюшкинского сельсовета	0,39
109	ул. Лесная	ненормативное	Администрация Яркуль-Матюшкинского сельсовета	0,66
	д. Новоалександровка:			
110	ул. Иванова	ненормативное	Администрация Яркуль-Матюшкинского сельсовета	1,03
	Яркульский сельсовет:			5,53
	с. Яркуль:			
111	ул. Центральная	ненормативное	Администрация Яркульского сельсовета	1,07
112	ул. Молодежная	ненормативное	Администрация Яркульского сельсовета	0,21
113	ул. Зеленая	ненормативное	Администрация Яркульского сельсовета	0,61
114	ул. Озерная	ненормативное	Администрация Яркульского сельсовета	0,97
115	ул. Яркульская	ненормативное	Администрация Яркульского сельсовета	0,97

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Текущее транспортно- эксплуатационно е состояние а/д	Владелец а/д	Протяженность, км
	с. Мартыново:			
116	ул. Степная	ненормативное	Администрация Яркульского сельсовета	1,20
	д. Воробьи:			
117	ул. Трудовая	ненормативное	Администрация Яркульского сельсовета	0,49
	Усть-Таркский сельсовет:			26,748
	с. Усть-Тарка			
118	ул. Ленина	ненормативное 1,463 км	Администрация Усть- Таркского сельсовета	2,14
119	ул. Береговая	ненормативное	Администрация Усть- Таркского сельсовета	0,24
120	пер. ПДУ	ненормативное	Администрация Усть- Таркского сельсовета	0,15
121	ул. Комсомольская	ненормативное 1,1 км	Администрация Усть- Таркского сельсовета	2,69
122	ул. Дзержинского	ненормативное 1,0 км	Администрация Усть- Таркского сельсовета	1,95
123	ул. Иванова	ненормативное 1,2 км	Администрация Усть- Таркского сельсовета	1,86
124	ул. Энергетиков	ненормативное 0,184 км	Администрация Усть- Таркского сельсовета	0,56
125	ул. Набережная	ненормативное 0,1 км	Администрация Усть- Таркского сельсовета	0,51
126	ул. Есенина	ненормативное 0,1 км	Администрация Усть- Таркского сельсовета	0,61
127	ул. Чапаева	ненормативное 0,618 км	Администрация Усть- Таркского сельсовета	1,24
128	ул. Гагарина	нормативное	Администрация Усть- Таркского сельсовета	0,33
129	ул. Зеленая	ненормативное 0,488 км	Администрация Усть- Таркского сельсовета	0,79
130	ул. Космонавтов	ненормативное 0,677 км	Администрация Усть- Таркского сельсовета	0,77
131	ул. Комарова	ненормативное 0,105 км	Администрация Усть- Таркского сельсовета	0,21
132	пер. Больничный	ненормативное 0,204 км	Администрация Усть- Таркского сельсовета	0,35
133	ул. М.Горького	нормативное	Администрация Усть- Таркского сельсовета	0,51
134	ул. Почтовая	ненормативное 0,3 км	Администрация Усть- Таркского сельсовета	0,57
135	ул. Кирова	ненормативное 0,525 км	Администрация Усть- Таркского сельсовета	1,28
136	ул. О.Кошевого	нормативное	Администрация Усть- Таркского сельсовета	0,84
137	ул. Транспортная	нормативное	Администрация Усть- Таркского сельсовета	1,30
138	ул. Матросова	ненормативное 0,97 км	Администрация Усть- Таркского сельсовета	1,22
139	ул. Садовая	нормативное	Администрация Усть- Таркского сельсовета	0,78
140	ул. Кооператинная	нормативное	Администрация Усть- Таркского сельсовета	0,50

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Текущее транспортно-эксплуатационное состояние а/д	Владелец а/д	Протяженность, км
141	ул. Лесная	ненормативное 0,284 км	Администрация Усть-Таркского сельсовета	0,70
142	ул. Молодежная	нормативное	Администрация Усть-Таркского сельсовета	0,56
143	пер. О.Кошевого	нормативное	Администрация Усть-Таркского сельсовета	0,16
144	пер. Матросова	нормативное	Администрация Усть-Таркского сельсовета	0,14
145	пер. Иванова	нормативное	Администрация Усть-Таркского сельсовета	0,18
146	пер. Комсомольский	нормативное	Администрация Усть-Таркского сельсовета	0,18
	д. Богословка			
147	пер. Солнечный	ненормативное	Администрация Усть-Таркского сельсовета	0,24
148	пер. Клубный	нормативное	Администрация Усть-Таркского сельсовета	0,21
149	пер. Зеленый	ненормативное	Администрация Усть-Таркского сельсовета	0,21
150	ул. Зеленая	ненормативное 0,54 км	Администрация Усть-Таркского сельсовета	1,34
151	ул. Солнечная	ненормативное 0,561 км	Администрация Усть-Таркского сельсовета	1,11
152	пер. Школьный	ненормативное	Администрация Усть-Таркского сельсовета	0,32
			Итого:	127,79

Анализируя состояние автомобильных дорог общего пользования местного значения можно отметить, что протяженность автомобильных дорог, не отвечающих нормативным требованиям, составляет 104,085 км, что составляет 81,5% от общей протяженности автомобильных дорог местного значения Усть-Таркского района.

В настоящее время на территории поселения технические параметры дорог не соответствуют современным требованиям. Доля дорог с твердым покрытием составляет 65% от общей протяженности дорог. Параметры дорог соответствуют нормативам IV – V категорий, при этом протяженность дорог с твердым усовершенствованным покрытием составляет 30,94 км, что затрудняет круглогодичный проезд легкового автомобильного транспорта, а также автобусов и грузовых автомобилей.

В рамках содержания дорог Усть-Таркского муниципального района ежегодно выполняются работы по:

- а) очистке дорог от снега в зимний период;
- б) уборке придорожных полос и покосу травы на обочинах;
- в) планировке обочин дорог автогрейдером;
- г) установке дорожных знаков, ремонту металлических стоек дорожных знаков;
- д) нанесению дорожной разметки, в том числе разметки пешеходных переходов.

К числу наиболее актуальных проблем дорожного комплекса Усть-Тарского района относятся следующие:

- а) существует острая нехватка средств на строительство, реконструкцию, ремонт и содержание дорог общего пользования;
- б) существует острая нехватка средств на приобретение техники для содержания дорог общего пользования;
- в) отсутствие необходимого финансирования снизило объемы капитального ремонта, затраты на содержание автомобильных дорог местного значения.

Скорость движения на дорогах района составляет 60-40 км/час. Максимально допустимая скорость движения транспортных средств – 60 км/ч, в местах обустроенных пешеходных переходов – 20 км/ч.

Стоит отметить, что на территории Усть-Тарского района отсутствуют светофорные объекты, а также камеры фото-видеофиксации нарушений.

2.4 Оценка существующей организации движения, включая организацию движения транспортных средств общего пользования, организацию движения грузовых транспортных средств, организацию движения пешеходов и велосипедистов

Протяженность автомобильных дорог Усть-Тарского района составляет более 590 км, большинство из них проходит через болота, озера и реки. Обеспеченность автодорогами общего пользования местного значения в районе составляет 53,3 км на 1000 жителей, а плотность сети дорог – 0,15 км на 1000 км² территории района.

К основным автомобильным дорогам относятся (рисунок 2.4.1):

- автомобильная дорога 50К-20 «Усть-Тарка – Татарск»;
- автомобильная дорога 50К-22 «Куйбышев – Венгерово – гр. Омской области (старый Московский тракт)»;

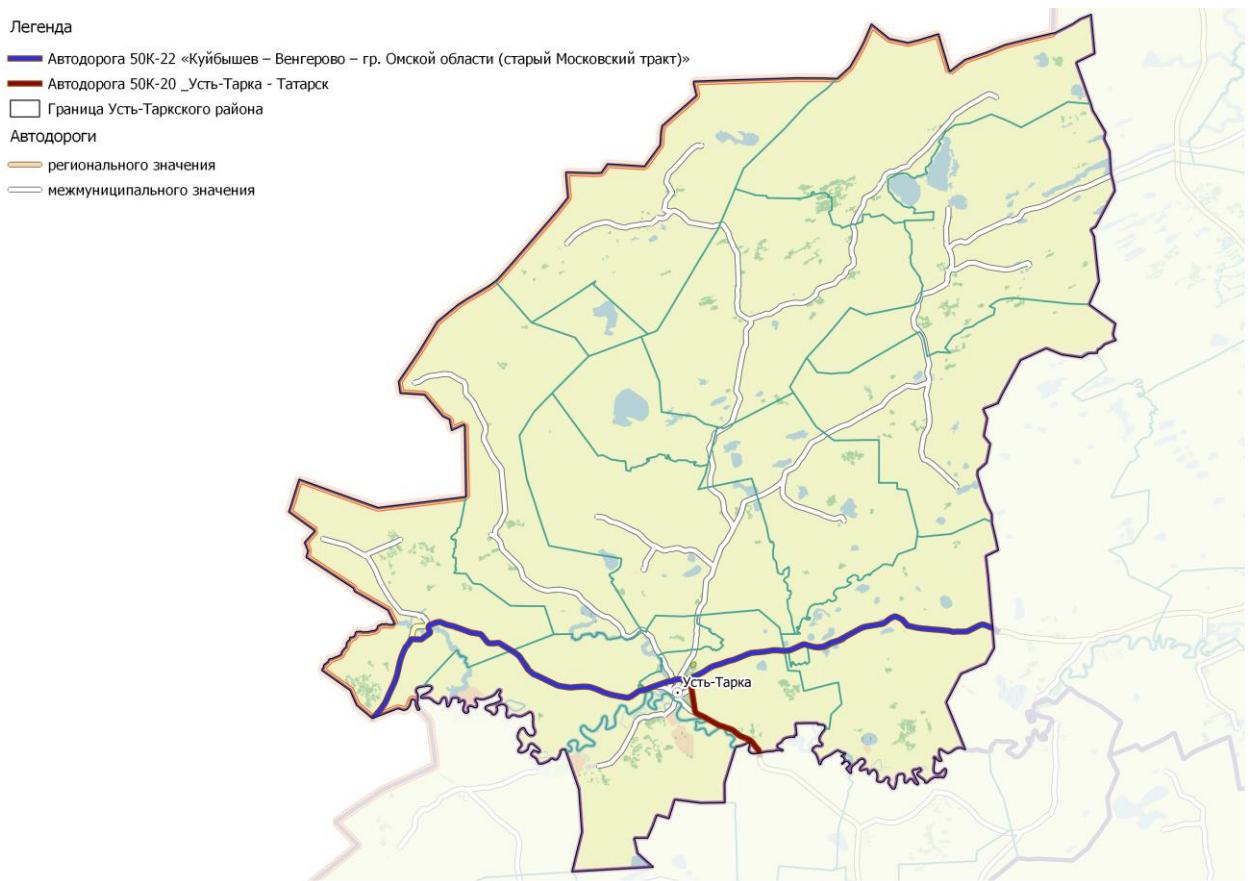


Рис. 2.4.1 – Основные автомобильные дороги Усть-Таркского района

Данные дороги выполняют роль транспортного обхода нескольких населенных пунктов (с. Усть-Тарка, п. Красноникольск,). Обходы изображены на рис. 2.4.2. Связь с другими районами, также, осуществляется по данным дорогам.

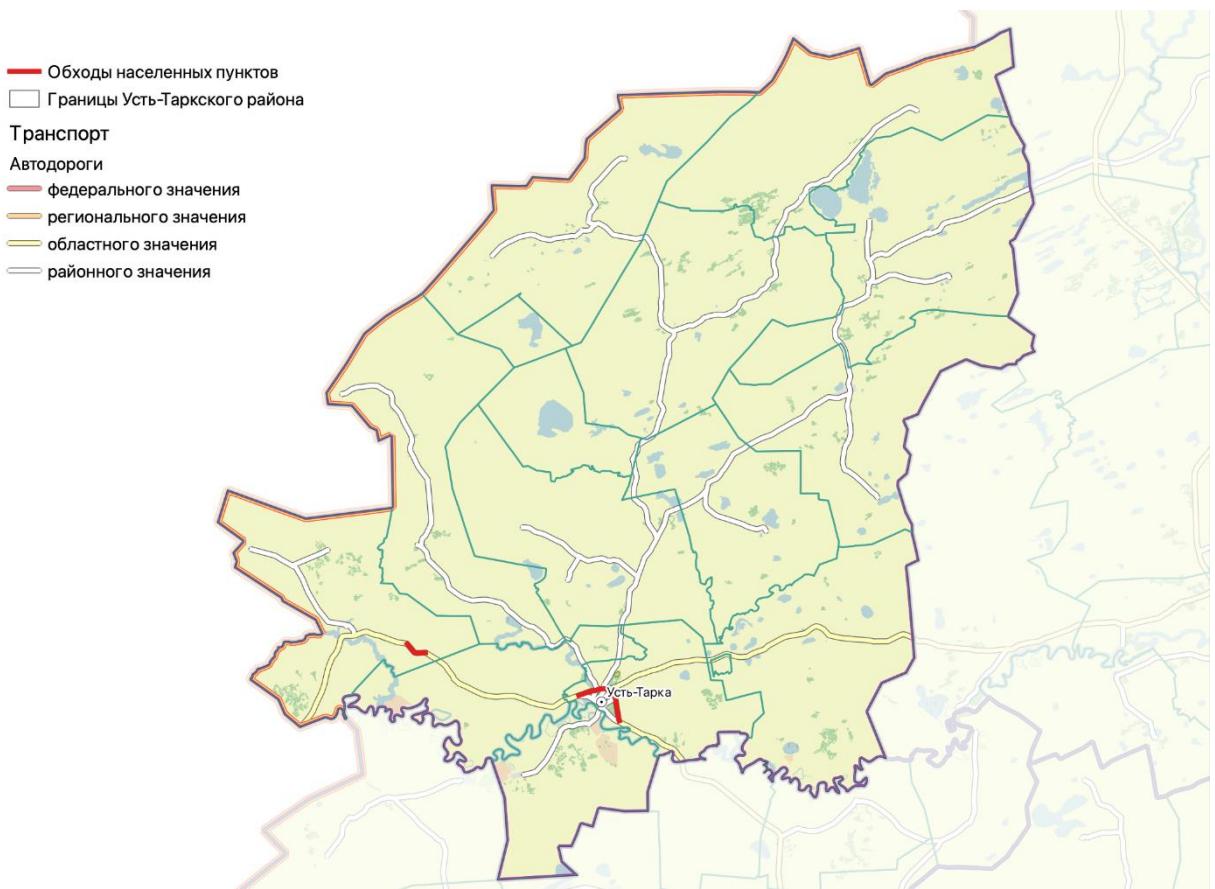


Рис. 2.4.2 – Автомобильные обходы населенных пунктов

На автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения расположены искусственные сооружения (рисунок 2.4.3):

- мост на 17 км а/д "Н-2802" – Новосилиш – Угуй (44+661-44+677);
- мост на 2 км а/д "К-20" – Михайловка (1+970-2+108);
- мост на а/д «Куйбышев – Венгерово – гр. Омской области (старый Московский тракт)» (186+062-186+103);
- мост на а/д «Куйбышев – Венгерово – гр. Омской области (старый Московский тракт)» (215+034-215+085);
- мост на а/д «Усть-Тарка – Татарск» (11+328-11+510).

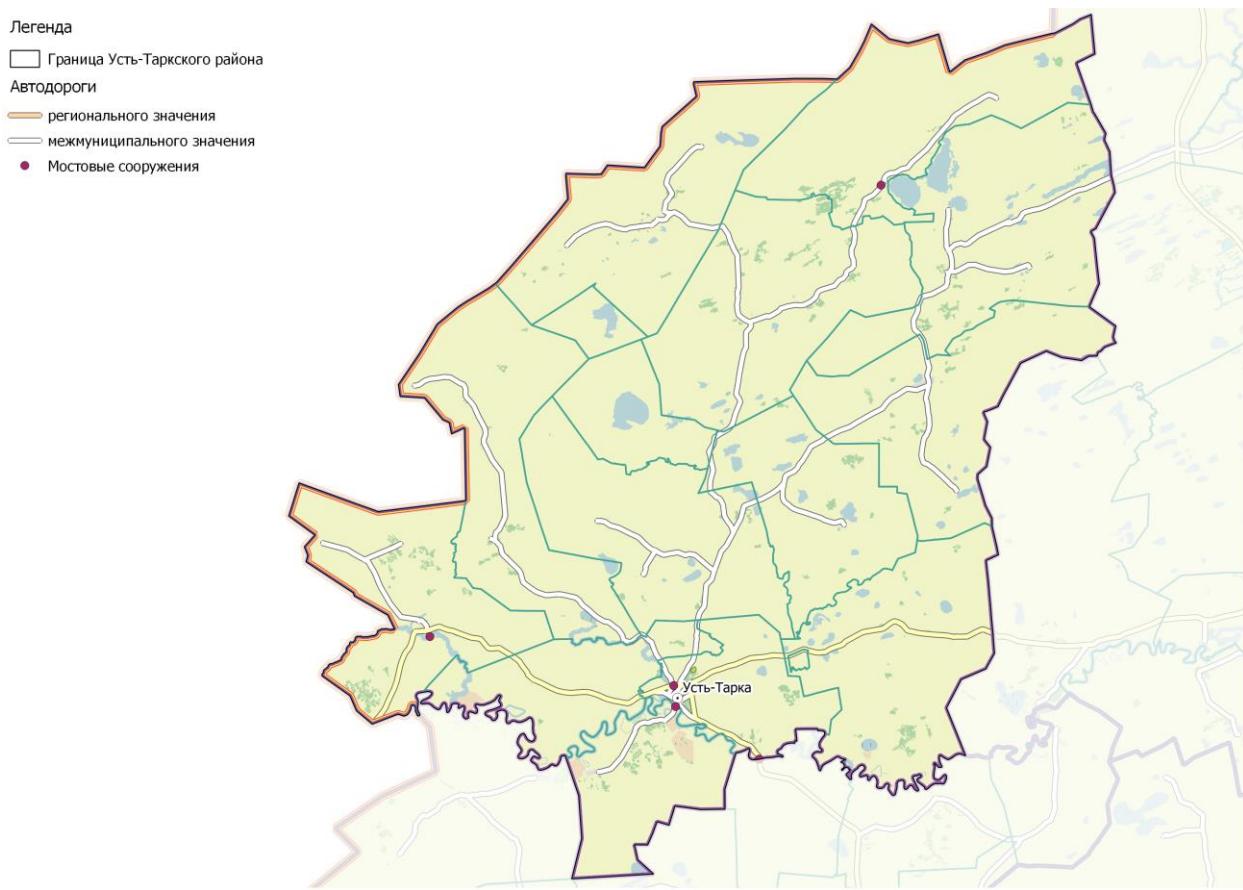


Рис. 2.4.3 – Мостовые сооружения на автодорогах регионального и межмуниципального значения

На территории района отсутствуют пересечения автомобильных дорог с железнодорожными путями. Улицы с односторонним движением, перекрестки с круговой схемой движения и транспортные развязки, также, не имеются.

Интенсивность транзитного грузового транспорта, проходящего по территории района, незначительная. Основные маршруты движения грузовых и транзитных потоков в населенных пунктах на сегодняшний день проходят по дорогам межмуниципального и регионального значения (50К-20 «Усть-Тарка – Татарск» и 50К-22 «Куйбышев – Венгерово – гр. Омской области (старый Московский тракт)»). На территории с. Усть-Тарка интенсивность грузового транспорта незначительная. Транзитное движение транспорта осуществляется через все населенные пункты за исключением с. Усть-Тарка, п. Красноникольск, с. Еланка.

На территории Усть-Тарского района в настоящее время отсутствует скоординированная политика развития пешеходного и велосипедного движения. Перемещение пешеходов происходит в основном по пешеходным тротуарам в тех местах, где они имеются. В местах пересечения тротуаров с проезжей частью оборудованы нерегулируемые пешеходные переходы. Основные пешеходные направления подчинены основной цели: связи жилых комплексов с центром города и центральных жилых районов.

Основные пешеходные тротуары, площади, скверы предусмотрены в местах значительного скопления пешеходов, при административных и торговых центрах. Сеть тротуаров представлена тротуарами вдоль автомобильных дорог и внутриквартальными тротуарами. В основном пешеходные тротуары имеют твердое покрытие.

Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями правил дорожного движения по дорогам общего пользования. Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории поселения отсутствуют.

2.5 Оценка организации парковочного пространства, оценка и анализ параметров размещения парковок

Парковка индивидуального транспорта осуществляется следующим образом:

- в гаражах индивидуального транспорта;
- в отдельных гаражных боксах, размещаемых в границах межквартальных территорий;
- на территории индивидуальной жилой застройки;
- на проезжей части (вдоль улично-дорожной сети);
- на организованных парковках (в основном в центре с. Усть-Тарка)

Обеспеченность парковками (парковочными местами) оценивается, как удовлетворительная. В центральной части с. Усть-Тарка организованы парковки временного хранения транспорта возле мест притяжения (автостанция, магазин, администрация и др.). В остальной части села и района места для парковки, как правило, носят стихийный характер. Данный факт затрудняет проезд автотранспорта, создавая аварийную ситуацию на дорогах района. В связи с этим, обязательным условием при строительстве на территории района жилых, торговых и производственных объектов является создание дополнительных парковочных мест.

Гаражно-строительные кооперативы на территории села Усть-Тарка и района отсутствуют. Парковки временного хранения транспорта показаны на рисунке 1.5.1.

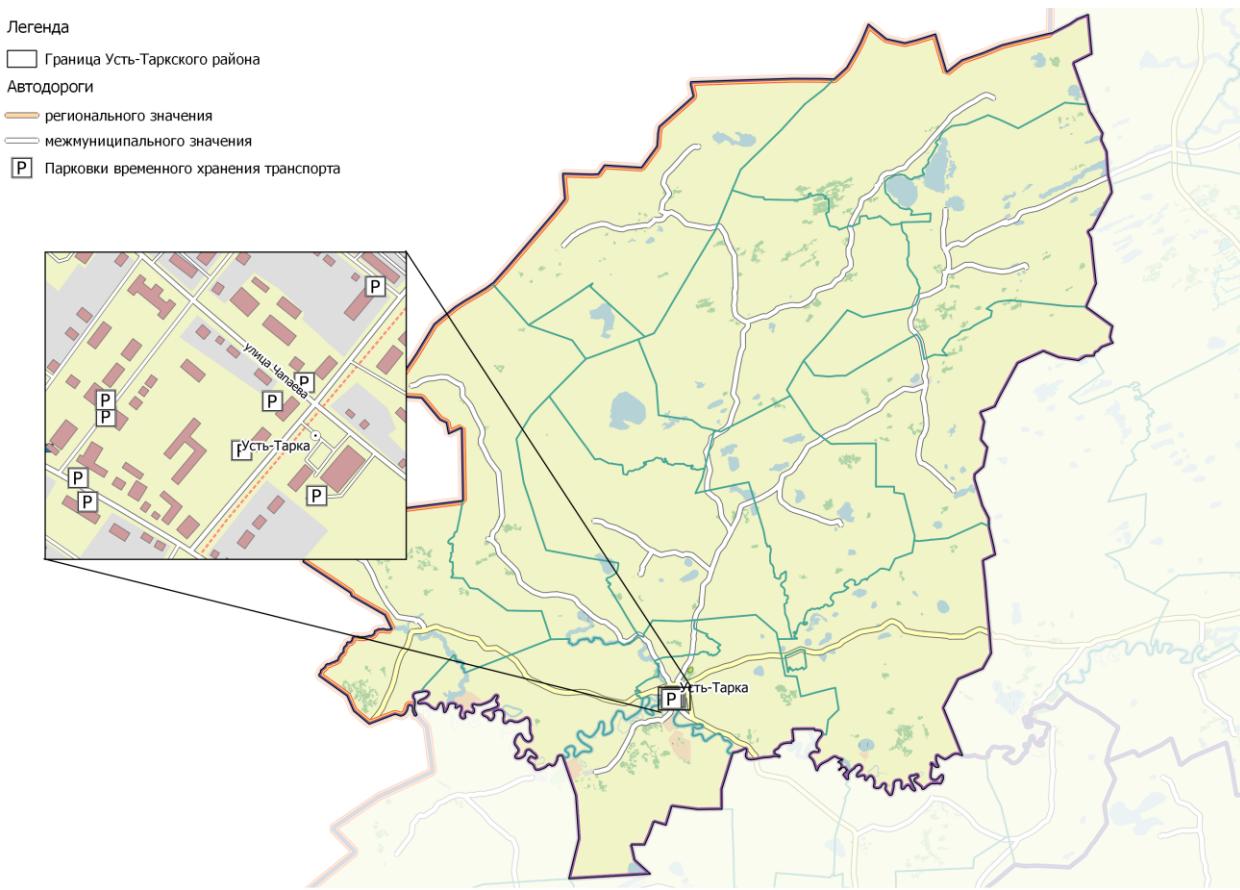


Рис. 2.5.1 – Парковки временного хранения транспорта на территории Усть-Тарского района

2.6 Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения (далее – ТСОДД)

Эксплуатационное состояние ТСОДД должно соответствовать требованиям ГОСТ Р 50597-2017 «Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля».

В ГОСТ Р 50597-2017 предъявляются следующие требования:

к дорожным знакам

- 1) Дороги и улицы должны быть обустроены дорожными знаками по ГОСТ 32945-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Знаки дорожные. Технические требования (с поправкой)», изображения, символы и надписи, фотометрические и колометрические характеристики которых должны соответствовать ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования (с поправками, с Изменениями № 1, 2, 3)», знаками переменной информации (ЗПИ) - по ГОСТ 32865-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Знаки переменной информации». Знаки должны быть установлены по ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных

знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств (с изменениями № 1, 2)» в соответствии с утвержденным проектом (схемой) ОДД.

2) Лицевая поверхность дорожного знака не должна иметь загрязнений и снежно-ледяных отложений, затрудняющих распознавание его символов или надписей, которые должны быть удалены в течение одних суток с момента обнаружения.

3) Дорожные знаки и ЗПИ не должны иметь дефектов и др.

К дорожной разметке

1) Дороги и улицы должны иметь дорожную разметку по ГОСТ 32953-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Разметка дорожная. Технические требования (с Поправкой)», форма, размеры и цвет которой должны соответствовать ГОСТ Р 51256-2018 «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования». Разметка должна быть нанесена по в соответствии с утвержденным проектом (схемой) ОДД.

2) Дорожная разметка не должна иметь дефектов.

к дорожным ограждениям и бортовому камню

1) Дорожные ограждения должны соответствовать требованиям ГОСТ 33128-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Ограждения дорожные. Технические требования» и ГОСТ Р 52607-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей. Общие технические требования», длины начального и концевого участков ограждений - требованиям ГОСТ Р 52607-2006 и быть установлены по ГОСТ Р 52289-2019.

2) Дорожные ограждения и бортовой камень не должны иметь дефектов.

к искусственным неровностям

1) Сборно-разборные искусственные неровности должны соответствовать требованиям ГОСТ 32964-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Искусственные неровности сборные. Технические требования. Методы контроля», быть устроены в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52605-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения» и ГОСТ 33151-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Технические требования. Правила применения». Монолитные искусственные неровности должны быть устроены в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52605-2006.

2) Сборно-разборные искусственные неровности не должны иметь дефектов.

Техническое состояние дорожных путей является одним из факторов, влияющих на аварийность автомобильного транспорта. Неровности покрытия, дефекты, недостаточное благоустройство ТСОДД, плохое освещение и другие факторы значительно повышают аварийность на автодорогах района.

Анализ эксплуатационного состояния ТСОДД проводился в рамках КСОДД на территории Усть-Таркского муниципального района. Обследование проводилось в весенний период.

Анализ размещения и состояния существующих ТСОДД на территории района показал, что основные проблемы связаны с отсутствием или ненормативным состоянием дорожных знаков, отсутствием дорожной разметки и недостаточной шириной проезжей части. Состояние дорожного полотна оценивается как неудовлетворительное.

2.7 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации муниципального образования

По данным ГИБДД ГУ МВД России по Новосибирской области на 1 января 2020 было зарегистрировано 1164125 транспортных средств. Из них легковых — 81%, грузовых — 10%, автобусов — 1%, мототранспорта — 4% и иного вида — 4%. За 11 месяцев 2019 года количество автомобилей увеличилось на 11 тысяч.

В таблице 2.7.1 представлена информация о количестве ТС, зарегистрированных в Новосибирской области на 1 января 2020 г.

Таблица 2.7.1 – Количество зарегистрированных ТС на территории Новосибирской области

Муниципальное образование	Количество зарегистрированных легковых автомобилей, ед	Количество зарегистрированных грузовых автомобилей, ед.	Количество зарегистрированных автобусов, ед.	Количество зарегистрированного мототранспорта, ед
Новосибирская область	939504	118000	11900	41500
<i>ИТОГО – 1164125</i>				

Численность постоянного населения Новосибирской области составляет 2785,836 тыс. чел., исходя из этого уровень автомобилизации составляет 337 автомобилей на 1000 жителей.

2.8 Оценка и анализ параметров, характеризующих дорожное движение, параметров эффективности организации дорожного движения

В соответствии с Правилами определения основных параметров дорожного движения и ведения их учета, утвержденных постановлением Правительства РФ от 16.11.2018 № 1379, к основным параметрам дорожного движения относятся:

- интенсивность дорожного движения;
- состав ТС;

- средняя скорость движения ТС;
- среднее количество ТС в движении; приходящееся на один километр полосы движения (плотность движения);
- пропускная способность дороги.

Обследования были проведены с применением мобильной дорожной лаборатории, а также с применением средств видеомониторинга транспортных потоков согласно Порядку мониторинга дорожного движения, утвержденным Приказом Минтранс России от 18.04.2019 № 114.

На УДС Усть-Таркского района обследование проводилось в периоды пиковых транспортных нагрузок:

- с 7:00 до 10:00 утром;
- с 18:00 до 21:00 вечером.

Учет проводился по категориям ТС, установленных в Методических рекомендациях по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения в части расчета значений основных параметров дорожного движения, утвержденных Приказом Минтранса России от 26.12.2018 № 479.

С целью сбора данных о параметрах дорожного движения на пересечении улиц и автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения предусмотрено проведение транспортного обследования интенсивности и состава транспортных потоков (далее – ТП).

Методика проведения обследования ТП на территории Усть-Таркского района разработана в соответствии с Методическими рекомендациями по разработке документов транспортного планирования субъектов Российской Федерации и Порядком мониторинга дорожного движения.

Расположение точек обследования представлено на рисунке 2.8.1 и в таблице 2.8.1. Обследование выполнено методом видеосъемки в течение 15 минут и последующей обработкой видеофайлов путем визуального подсчета часовой интенсивности ТП с разбиением по категориям транспорта.

Таблица 2.8.1 - Адресный перечень узлов обследования (пунктов учета)

№	Описание	Широта	Долгота
1	Пересечение 50К-20 Усть-Тарка - Татарск и ул. Комсомольская	55.569775250080234	75.66958938986782
2	Пересечение 50К-20 Усть-Тарка - Татарск и ул. Речная	55.54676487903701	75.73409115225746
3	Пересечение 50К-20 Усть-Тарка - Татарск и ул. Лесная	55.57568984132827	75.7020119324386
4	Пересечение 50К-20 Усть-Тарка - Татарск и 50Н-2822 "162 км а/д "К-22" - Камышево	55.57610923895131	75.71808372885617
5	Пересечение ул. Речная и 50Н-0712 "16 км а/д "Н-0704" - Михайловка	55.559785886903825	75.70660387427229

6	Пересечение 50К-20 Усть-Тарка - Татарск и 50Н-2801 194 км а/д "К-22" - Козино	55.563130144378555	75.59426223189021
7	Пересечение 50К-22 Куйбышев - Венгерово - гр. Омской области (старый Московский тракт) и ул. Ленина	55.624365067195505	75.31109967194193
8	Пересечение 50К-22 Куйбышев - Венгерово - гр. Омской области (старый Московский тракт) и ул. Ленина	55.61217322170261	75.28221764526985
9	Съезд к с. Кушаги с а/д 50К-20 Усть-Тарка - Татарск	55.66531416065037	75.75189029127674
10	Съезд к с. Редькино с а/д 50К-20 Усть-Тарка - Татарск	55.712926321283476	75.79502021223813
11	Пересечение 50Н-2802 186 км а/д "К-22" - Петрово (в гр. района) и Н-2804 24 км а/д "Н-2802" - Новоникольск	55.755325760275845	75.87334071547106
12	Пересечение Н-2808 36 км а/д "Н-2806" - Новосилиш - Октябрьский и 186 км а/д "К-22" - Петрово (в гр. района)	55.852462798241575	76.10278106372058
13	Съезд к с. Майские от а/д 186 км а/д "К-22" - Петрово (в гр. района)	55.85173857196482	76.1150548521724

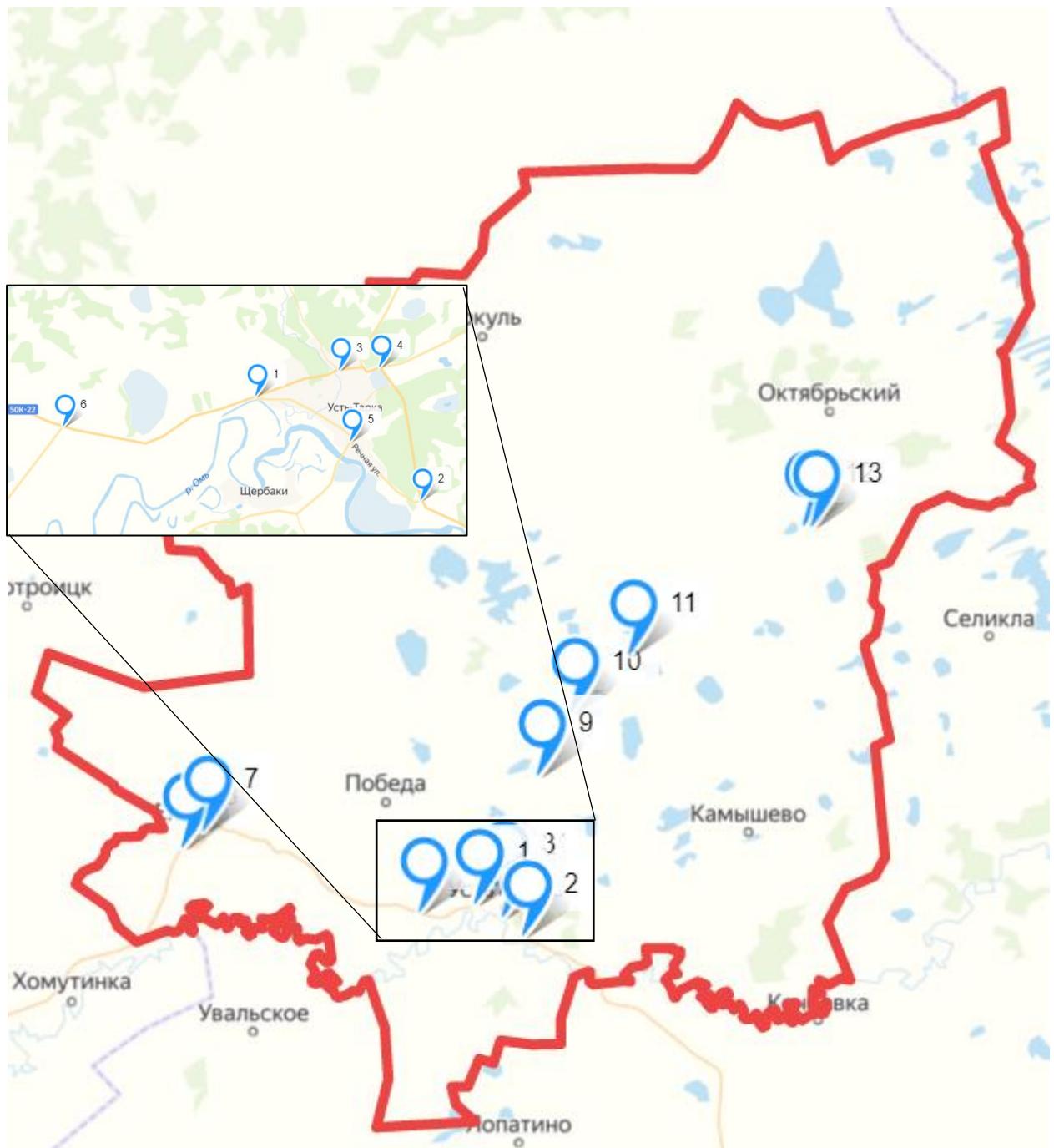


Рисунок 2.8.1 - Карта-схема расположения мест проведения обследования (пунктов учета) на дорожной сети Усть-Таркского района

Методика проведения обследования интенсивности и состава транспортных потоков на дорожной сети Усть-Таркского района

1 Общие положения

1.1 Данная методика разработана для подсчета интенсивности движения транспортных и пешеходных потоков, а также определения состава транспортных потоков (далее – ТП) на пересечениях и перегонах на автомобильных дорогах общего пользования всех типов собственности.

1.2 Методика устанавливает порядок проведения обследования, состав исходной и итоговой документации.

1.3 Обследование проводится с применением средств видеомониторинга ТП (видеокамер).

2 Исходные данные

2.1 Исходными данными для проведения обследования являются:

- карта-схема расположения мест проведения обследования (пунктов учета) и адресный перечень узлов обследования;

- типовой бланк таблицы для внесения данных учета.

3 Описание метода обследования

3.1 В выбранный временной интервал на обследуемом транспортном узле на стационарный штатив устанавливается видеокамера, в поле зрения которой попадают все измеряемые транспортные потоки. При невозможности обеспечить попадание в поле зрения видеокамеры всех регистрируемых транспортных потоков, в транспортном узле одновременно устанавливается две видеокамеры.

3.2 Видеосъемка проводится в течение 15 минут в периоды с 07-00 до 13-00 и с 15-00 до 19-00. Видеосъемка должна фиксировать распределение транспортных потоков по всем разрешенным направлениям движения, и обеспечивать возможность распознавания категорий транспортных средств.

4 Обработка видеофайлов с результатами обследования транспортных и пешеходных потоков.

4.1 Для 15-ти минутного интервала проводится подсчет количества проехавших транспортных средств в каждом регистрируемом направлении, при этом подсчитывается отдельно количество транспортных средств каждого типа, проехавших по каждому регистрируемому направлению (в прямом направлении, с левым поворотом, с правым поворотом, с разворотом). Результаты подсчета в течение 15-ти минутного интервала времени по каждому типу транспортных средств умножаются на 4 и заносятся в электронную форму базы данных в формате Excel.

4.2 Подсчет проводится по следующим типам транспортных средств (в соответствии с ГОСТ 32965-2014):

Группа транспортного средства	Тип транспортного средства	Коэффициент приведения к легковому автомобилю
1	Легковые автомобили, небольшие грузовики (фургоны) и другие автомобили с прицепом и без него	1,0
2	Двухосные грузовые автомобили	1,5
3	Трехосные грузовые автомобили	1,8
4	Четырехосные грузовые автомобили	2,0

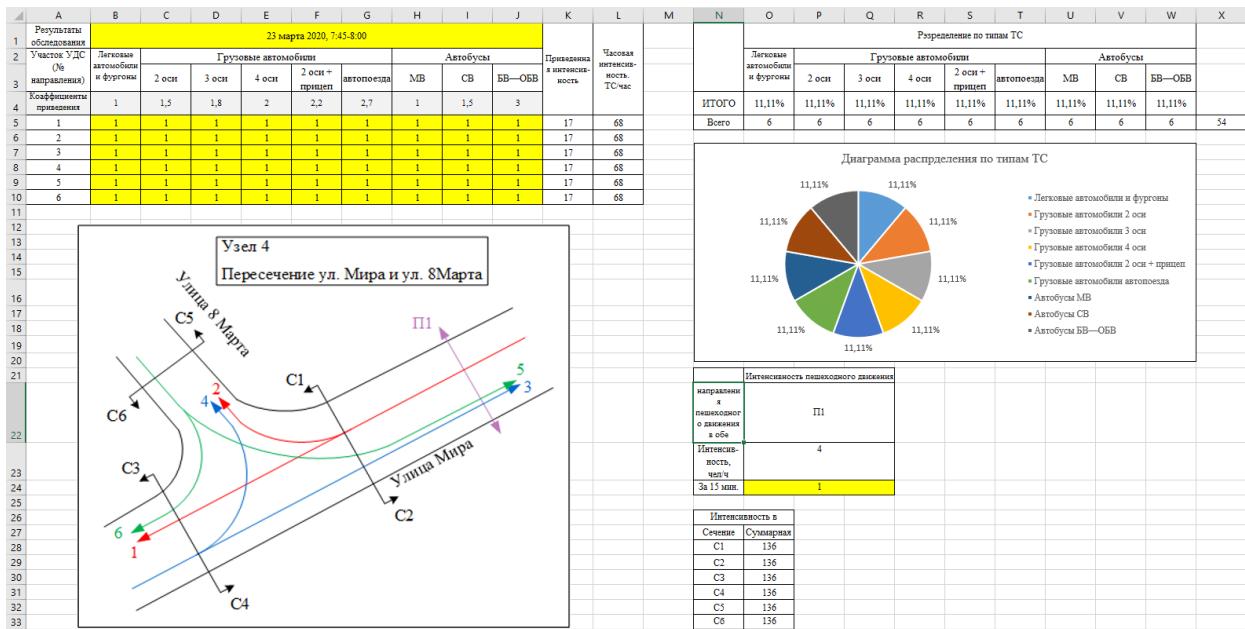
5	Четырехосные автопоезда (двухосный грузовой автомобиль с прицепом)	2,2
6	Пятиосные автопоезда (трехосный грузовой автомобиль с прицепом)	2,7
7	Трехосные седельные автопоезда (двухосный седельный тягач с полуприцепом)	2,2
8	Четырехосные седельные автопоезда (двухосный седельный тягач с полуприцепом)	2,7
9	Пятиосные седельные автопоезда (двухосный седельный тягач с полуприцепом)	2,7
10	Пятиосные седельные автопоезда (трехосный седельный тягач с полуприцепом)	2,7
11	Шестиосные седельные автопоезда	3,2
12	Автомобили с семью и более осями и другие	3,2
13	Автобусы	3,0

4.3 При проведении обработки видеоматериалов необходимо отмечать все нестандартные ситуации (ДТП, наличие регулировщика, проезд крупногабаритных транспортных средств и т.д.).

4.4 Допустимая погрешность обработки замеров для каждой категории транспортных средств не должна превышать 2 % по отношению к данным видеорегистрации по каждому разрешенному маневру.

4.5 Результаты обработки видеоматериалов заносятся в электронную базу данных в формате Excel, содержащую интенсивность ТП по направлениям (авт./ч) в табличной форме, приведенную интенсивность ТС по направлениям (привед. ед./ч) в табличной форме, и распределение ТС по типам (в табличной форме и диаграмме). При обработке видеоматериалов допускается объединять в один тип транспортных средств все транспортные средства, имеющие одинаковый коэффициент приведения.

Пример бланка электронной базы данных с внесенными результатами обследования



2.9 Оценка и анализ параметров движения маршрутных транспортных средств, результаты анализа пассажиропотоков

Наземный пассажирский транспорт общего пользования Усть-Таркского муниципального района представлен только автобусами. Маршрутная сеть Усть-Таркского района состоит из 14 муниципальных и 2 межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок. Основным перевозчиком является ООО «Усть-Таркское АТП».

Реестр автобусных маршрутов Усть-Таркского муниципального района представлен в таблице 2.9.1

Таблица 2.9.1 – Реестр автобусных маршрутов Усть-Таркского муниципального района

Порядковый номер МРП	Наименование МРП (наименования начального остановочного пункта и конечного остановочного пункта)	Вид регулярных перевозок	Порядок посадки и высадки пассажиров	Название промежуточных остановочных пунктов по МРП	Протяженность МРП, км	Вид ТС	Класс ТС	Максимальное количество ТС на маршруте	Экологический класс ТС	Дата начала осуществления перевозок	Наименование, место нахождения юридического лица, фамилия, имя и, если имеется, отчество индивидуального предпринимателя, осуществляющих перевозки по МРП
1	Усть-Тарка – Чичканка	по нерегулируемым тарифам	Только в установленных остановочных пунктах	пн.-вс.	с. Кушаги д. Родькино д. Силиш с. Новосилиш д. Черниговка с. Угуй д. Чичканка	79	автобус	малый, средний	1	Евро 2, 3, 4	ООО «Усть-Таркское АТП»
2	Усть-Тарка – Резино	по нерегулируемым тарифам	Только в установленных остановочных пунктах	пн., ср., пт.	д. Тарка с. Победа д. Дмитриевка	49	автобус	малый, средний	1	Евро 2, 3, 4	ООО «Усть-Таркское АТП»
3	Усть-Тарка – Мирный	по нерегулируемым тарифам	Только в установленных остановочных пунктах	пн., вт., чт.	с. Кушаги д. Тихоновка с. Яркуль-Матюшкино п. Дубровино	64	автобус	малый, средний	1	Евро 2, 3, 4	ООО «Усть-Таркское АТП»
4	Усть-Тарка – Мартыново	по нерегулируемым тарифам	Только в установленных остановочных пунктах	пн., ср., пт.	с. Кушаги д. Родькино с. Яркуль д. Воробьево	91	автобус	малый, средний	1	Евро 2, 3, 4	ООО «Усть-Таркское АТП»
5	Усть-Тарка – Майский	по нерегулируемым тарифам	Только в установленных остановочных пунктах	вт., чт., сб.	с. Кушаги д. Тихоновка с. Новоникольск с. Яркуль-Матюшкино	97	автобус	малый, средний	1	Евро 2, 3, 4	ООО «Усть-Таркское АТП»

6	Усть-Тарка – Татарск	по нерегулируемым тарифам	Только в установленных остановочных пунктах	пн.-вс.	с. Новоалександровка д. Богословка с. Казачий Мыс д. Кабанка с. Новотроицк	51	автобус	малый, средний		Евро 2, 3, 4		ООО «Усть-Таркское АТП»
7	Усть-Тарка – Дубровино	по нерегулируемым тарифам	Только в установленных остановочных пунктах	чт.	с. Кушаги д. Тихоновка с. Яркуль-Матюшкино п. Октябрьский	66	автобус	малый, средний	1	Евро 2, 3, 4		ООО «Усть-Таркское АТП»
8	Усть-Тарка – Янабино	по нерегулируемым тарифам	Только в установленных остановочных пунктах	вт., пт.	с. Кушаги д. Тихоновка с. Яркуль-Матюшкино	72	автобус	малый, средний	1	Евро 2, 3, 4		ООО «Усть-Таркское АТП»
9	Усть-Тарка – Покровка	по нерегулируемым тарифам	Только в установленных остановочных пунктах	пн.-вс.	д. Зеленая Роща д. Красноникольск с. Еланка п. Николо-Гавриловка	52	автобус	малый, средний	1	Евро 2, 3, 4		ООО «Усть-Таркское АТП»
10	Усть-Тарка – Михайловка	по нерегулируемым тарифам	Только в установленных остановочных пунктах	вт., чт.	с. Щербаки	13	автобус	малый, средний	1	Евро 2, 3, 4		ООО «Усть-Таркское АТП»
11	Усть-Тарка – Верхнеомка	по нерегулируемым тарифам	Только в установленных остановочных пунктах	пн., ср., пт.	с. Камышево	43	автобус	малый, средний	1	Евро 2, 3, 4		ООО «Усть-Таркское АТП»
12	Усть-Тарка – Мураши	по нерегулируемым тарифам	Только в установленных остановочных пунктах	вт., чт.	с. Кушаги п. Озерный	33	автобус	малый, средний	1	Евро 2, 3, 4		ООО «Усть-Таркское АТП»
13	Усть-Тарка – Щербаки	по нерегулируемым тарифам	Только в установленных остановочных пунктах	пн., ср., пт.	–	4	автобус	малый, средний	1	Евро 2, 3, 4		ООО «Усть-Таркское АТП»
14	Усть-Тарка – Козино	по нерегулируемым тарифам	Только в установленных остановочных пунктах	пн., ср., пт.	–	16	автобус	малый, средний	1	Евро 2, 3, 4		ООО «Усть-Таркское АТП»

15	Усть-Тарка – Новосибирск	по нерегулируемым тарифам	Только в установленных остановочных пунктах	вт., пт., вс	г. Татрск, р.п. Чаны г. Барабинск г. Барабинск пов. д. Новогутово д. Новогутово пов. с. Кожурла пов. с. Новоселово пов. с. Убинское пов. п. Лебедевский пов. г. Каргат г. Каргат пов. г. Чулым г. Чулым пов. р.п Коченево р.п Коченево пов.	610	автобус	большой	1	Евро 4	ИП Лядусов А.Н.
16	Усть-Тарка – Еланка	по нерегулируемым тарифам	Только в установленных остановочных пунктах	пн., ср., пт.	д. Зеленая Роща д. Красноникольск	29	автобус	малый, средний	1	Евро 2, 3, 4	ООО «Усть-Таркское АТП»

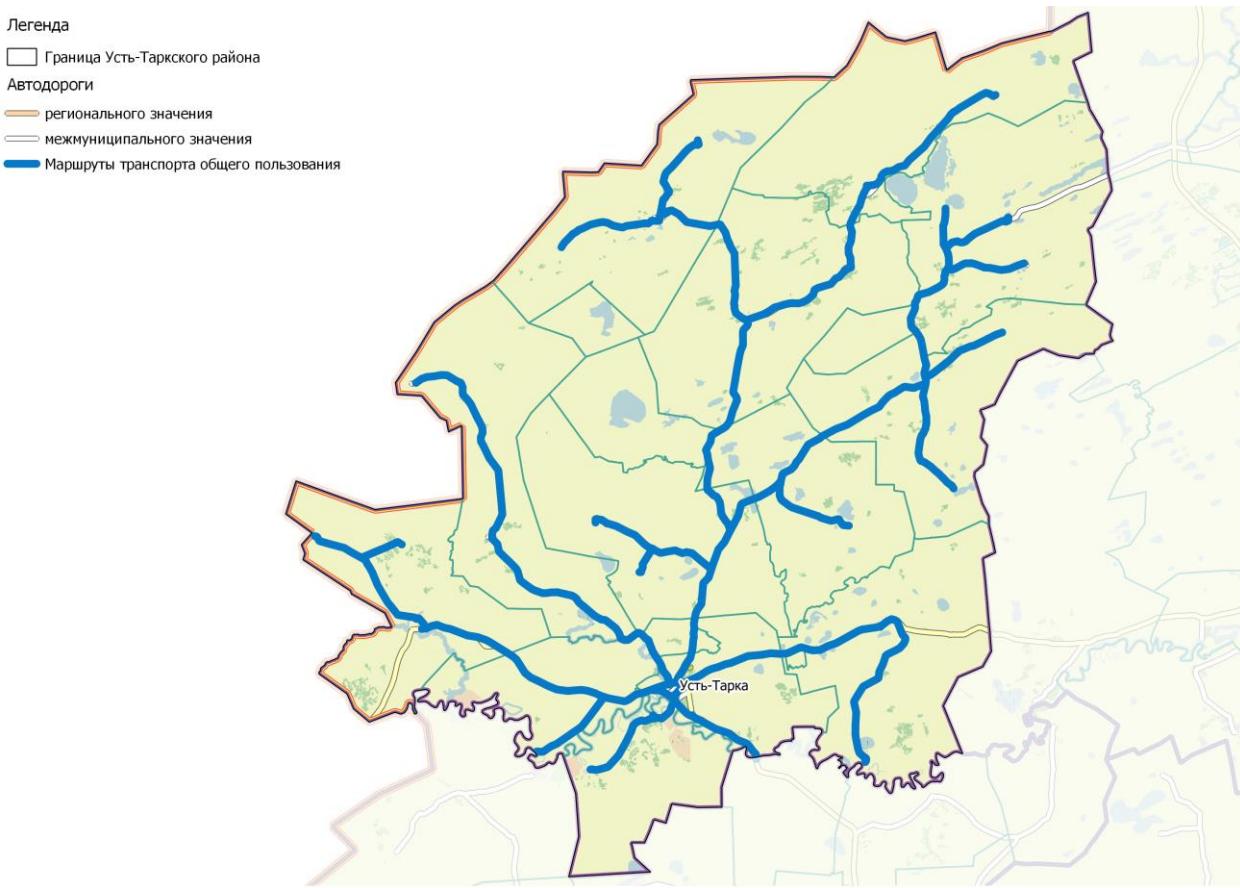


Рис. 2.9.1 – Маршруты транспорта общего пользования, проходящие по территории Усть-Тарского района

Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями правил дорожного движения по дорогам общего пользования. Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории поселения отсутствуют.

Анализ реестра автобусных маршрутов показал, что необходимо развивать маршрутную транспортную сеть на территории района, чтобы обеспечить доступность общественного транспорта для всего населения. Такие населенные пункты, как: с. Дубровино, с. Янабино, д. Михайловка и др. имеют 1-2 рейса в неделю, что негативно влияет на комфортность и доступность передвижения жителей данных населенных пунктов.

Основной объект транспортной инфраструктуры – автостанция в с. Усть-Тарка (Новосибирская область, Усть-Таркский район, с. Усть-Тарка, ул. Иванова, д.1а)

Территория автостанции

Автостанция имеет собственную выраженную территорию, на которую не допускается посторонний транспорт, допуск выражен знаком 3.1 «Въезд запрещен» с добавлением таблички «кроме транспорта ООО «Усть-Таркское АТП». Схема территории представлена на рисунке 2.9.2. Общий вид территории – на рисунке 2.9.3.



Рисунок 2.9.2 – Схема территории автостанции

Рисунок 2.9.3 – Общий вид территории

Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями правил дорожного движения по дорогам общего пользования. Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории поселения отсутствуют.

Автостанция имеет собственное некапитальное здание, часть которого отнесена к магазину сотовой связи. Отсутствует стоянка для такси. Отсутствует парковочное пространство. Приобретение билетов осуществляется непосредственно в билетной кассе.

На остановочном пункте отсутствуют выраженные перроны для посадки и высадки пассажиров, соответственно, отсутствует нумерация и обозначения перронов для ориентирования пассажиров. Асфальтобетонное покрытие на территории остановки имеет ямы и трещины.

Отсутствует пост для отстоя, уборки и осмотра автобусов.

На остановочном пункте отсутствуют системы громкой связи и информационные табло на перронах для посадки и высадки пассажиров.

На объекте отсутствует дублирование звуковой и зрительной информации, а также надписей, знаков и иной текстовой и графической информации знаками, выполненными рельефно-точечным шрифтом Брайля для пассажиров из числа инвалидов. На тротуарах отсутствуют тактильные плиты. Отсутствуют пандусы для входа с коляской или креслом.

На автостанции отсутствуют низкорасположенные телефоны с функцией регулирования громкости, текстофонов для связи со службами информации, экстренной помощи.

Площадки остановочного пункта для посадки и высадки пассажиров совмещены с остановочными пунктами городского (муниципального) транспорта, однако парковка легкового транспорта вблизи не допускается.

Стоит отметить, что места ожидания для пассажиров, которые находятся около посадки, высадки пассажиров, не имеют навеса для укрытия ожидающих от плохих погодных условий.

Негативно на комфорт пассажиров влияет тот фактор, что на автостанции отсутствует инфраструктура для движения маломобильных граждан. Также, на автостанции не выполнены нормы по наличию минимальных требований к автостанциям.

2.10 Анализ состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП)

Согласно данным об аварийности за 2018 – 2020 гг. в Усть-Таркском муниципальном районе было зарегистрировано 17 ДТП с пострадавшими, в которых ранено 13 чел., погибло 6 чел.

Статистика ДТП по годам показана на рисунках 2.10.1 – 2.10.3, карточки ДТП представлены в таблицах 2.10.1 – 2.10.3.

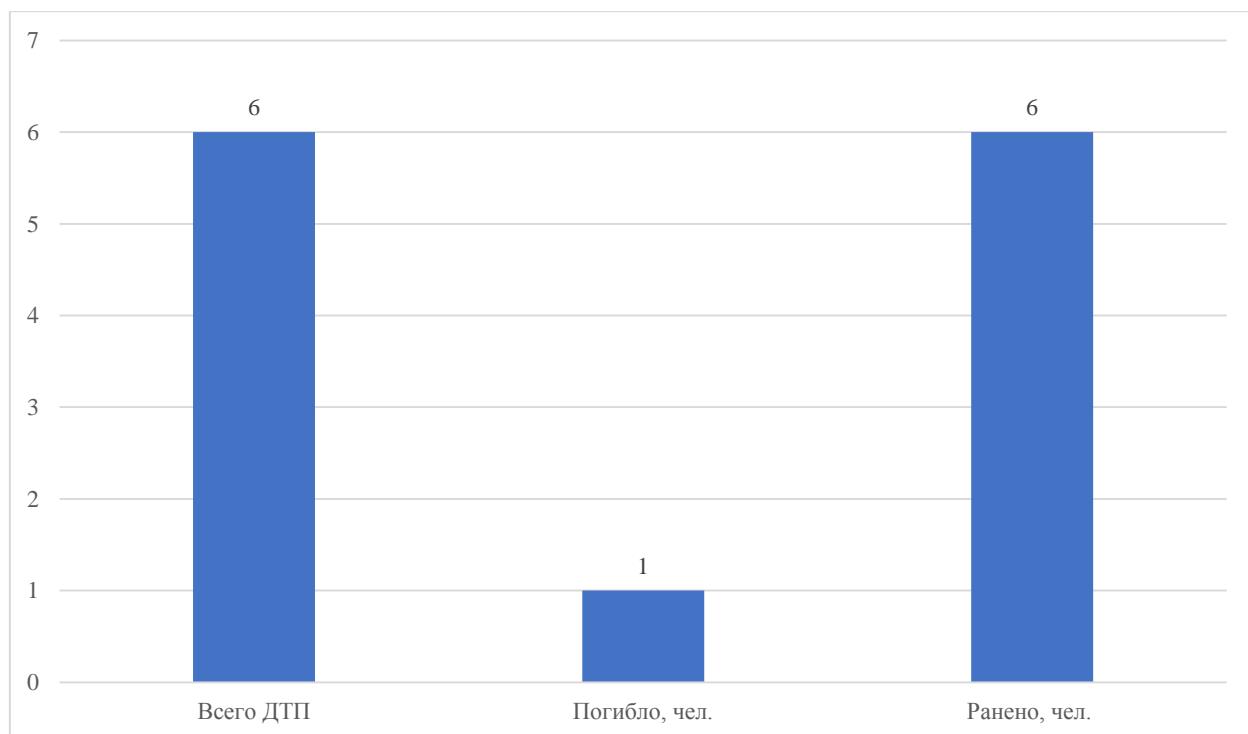


Рисунок 2.10.1 – ДТП по Усть-Таркскому району за 2018 год

Таблица 2.10.1 – Карточки ДТП за 2018 год

№ п/п	Вид ДТП	Дорога	КМ	М	Адрес	Погибло	Ранено	Кол-во ТС	Кол-во участников
1	Наезд на пешехода	Н-2811 2 км а/д К-20 - Михайловка	1	650	Усть-Таркский район, с/с Усть-Таркский	0	1	1	2
2	Столкновение	Н-2815 Кушаги - Мураши	11	0	Усть-Таркский район	1	1	2	3
3	Опрокидывание	Н-2806 17 км а/д Н-2802 - Новосилиш - Угуй	45	150	Усть-Таркский район	0	1	1	2
4	Наезд на пешехода				Усть-Таркский район, с/с Усть-Таркский, ул Комсомольская, 31	0	1	1	2
5	Наезд на препятствие				Усть-Таркский район, с/с Усть-Таркский, ул Молодежная, 14	0	1	1	1
6	Опрокидывание	К-20п1 Подъезд к ХПП /4 км/	0	950	Усть-Таркский район	0	1	1	1

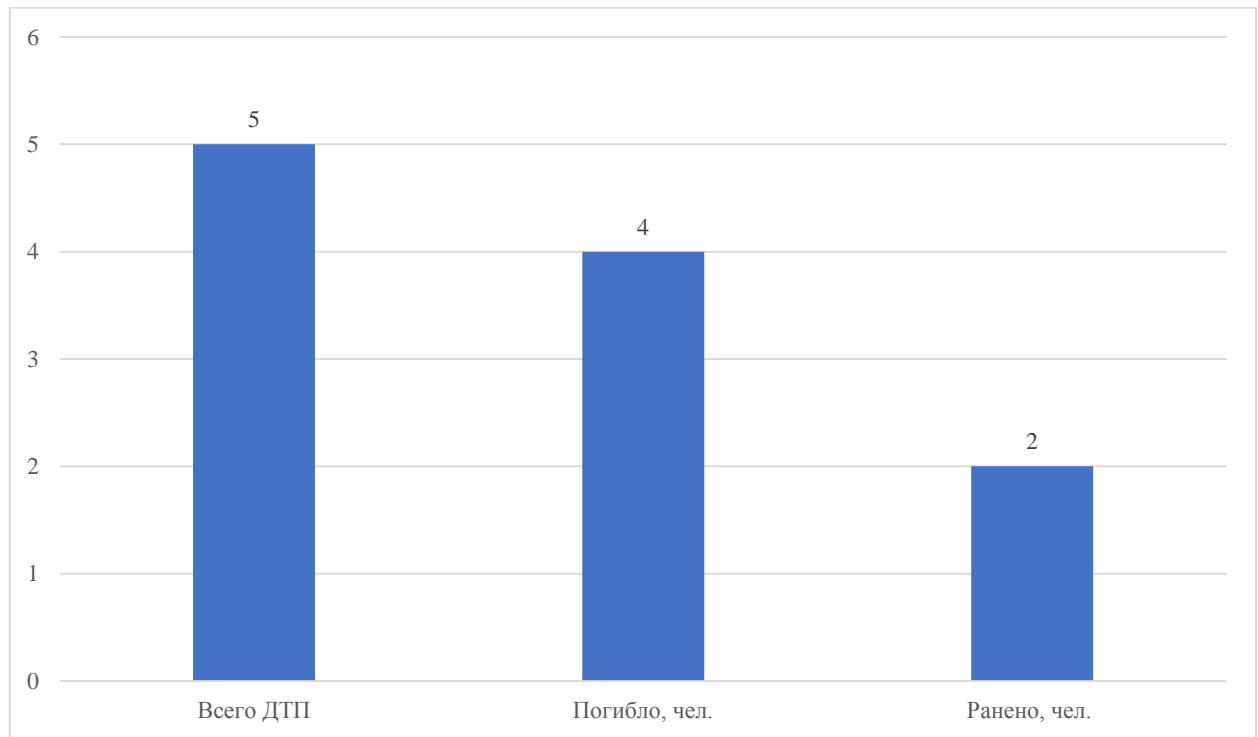


Рисунок 2.10.2 – ДТП по Усть-Таркскому району за 2019 год

Таблица 2.10.2 – Карточки ДТП за 2019 год

№ п/п	Вид ДТП	Дорога	КМ	М	Адрес	Погибло	Ранено	Кол-во ТС	Кол-во Участников
1	Наезд на пешехода	К-22 Куйбышев - Венгерово - гр. Омской области (старый Московский тракт)	186	228	Усть-Таркский район	0	1	1	2
2	Наезд на пешехода	К-22 Куйбышев - Венгерово - гр. Омской области (старый Московский тракт)	188	200	Усть-Таркский район, с/с Усть-Таркский	1	0	1	2
3	Опрокидывание		0	0	Усть-Таркский район, с/с Еланский	1	0	1	1
4	Опрокидывание				Усть-Таркский район, с Еланка, ул Ленина, 15	1	0	1	1
5	Опрокидывание	К-22 Куйбышев - Венгерово - гр. Омской области (старый Московский тракт)	181	100	Усть-Таркский район	1	1	1	3

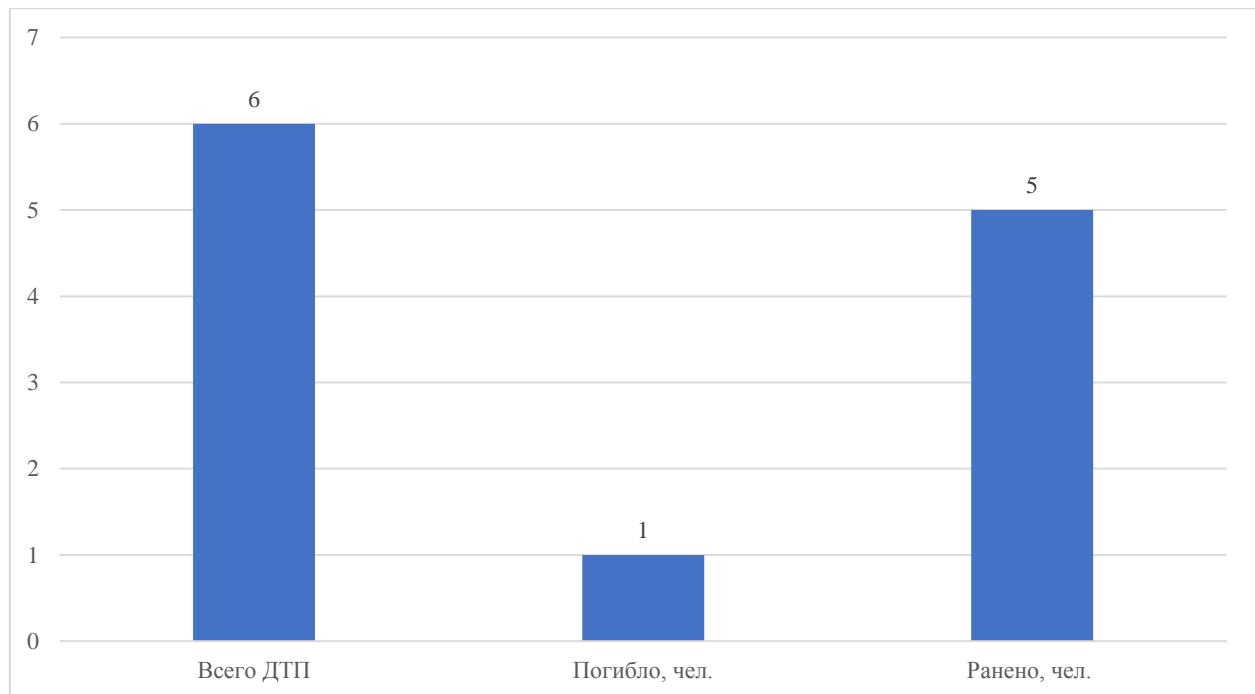


Рисунок 2.10.3 – ДТП по Усть-Таркскому району за 2020 год

Таблица 2.10.3 – Карточки ДТП за 2020 год

№ п/п	Вид ДТП	Дорога	КМ	М	Адрес	Погибло	Ранено	Кол-во ТС	Кол-во участников
1	Наезд на пешехода	К-22 Куйбышев - Венгерово - гр. Омской области (старый Московский тракт)	186	175	Усть-Таркский район	0	1	1	2
2	Наезд на пешехода	К-22 Куйбышев - Венгерово - гр. Омской области (старый Московский тракт)			Усть-Таркский район, с Еланка, ул Ленина, 32	0	1	1	2
3	Опрокидывание				Усть-Таркский район, д Новоалександровка, ул Иванова, 12	0	1	1	1
4	Съезд с дороги	Н-2805 163 км а/д К-22 - Верхнеомка	14	480	Усть-Таркский район, с/с Усть-Таркский	1	0	1	1
5	Наезд на препятствие	Н-2811 2 км а/д К-20 - Михайловка	2	956	Усть-Таркский район	0	1	1	2
6	Съезд с дороги	Н-2803 187 км а/д К-22 - Резино	4	98	Усть-Таркский район, с/с Побединский	0	1	1	1

Распределение ДТП по видам и динамика изменения числа ДТП по Усть-Тарскому району за исследуемый период приведена в таблицах 2.10.4 – 2.10.6 и показана на рисунках 2.10.4 – 2.10.6.

Таблица 2.10.4 – Распределение ДТП с пострадавшими по видам по данным 2018 года

Вид ДТП	Количество ДТП	Погибло, чел.	Ранено, чел.
Столкновение	1	1	1
Наезд на пешехода	2	0	2
Наезд на препятствие	1	0	1
Опрокидывание	2	0	2
<i>Всего:</i>	6	1	6

Таблица 2.10.5 – Распределение ДТП с пострадавшими по видам по данным 2019 года

Вид ДТП	Количество ДТП	Погибло, чел.	Ранено, чел.
Наезд на пешехода	2	1	1
Опрокидывание	3	3	1

Вид ДТП	Количество ДТП	Погибло, чел.	Ранено, чел.
<i>Всего:</i>	5	4	2

Таблица 2.10.6 – Распределение ДТП с пострадавшими по видам по данным 2020 года

Вид ДТП	Количество ДТП	Погибло, чел.	Ранено, чел.
Наезд на пешехода	2	0	2
Опрокидывание	1	0	1
Наезд на препятствие	1	0	1
Съезд с дороги	2	1	1
<i>Всего:</i>	6	1	5

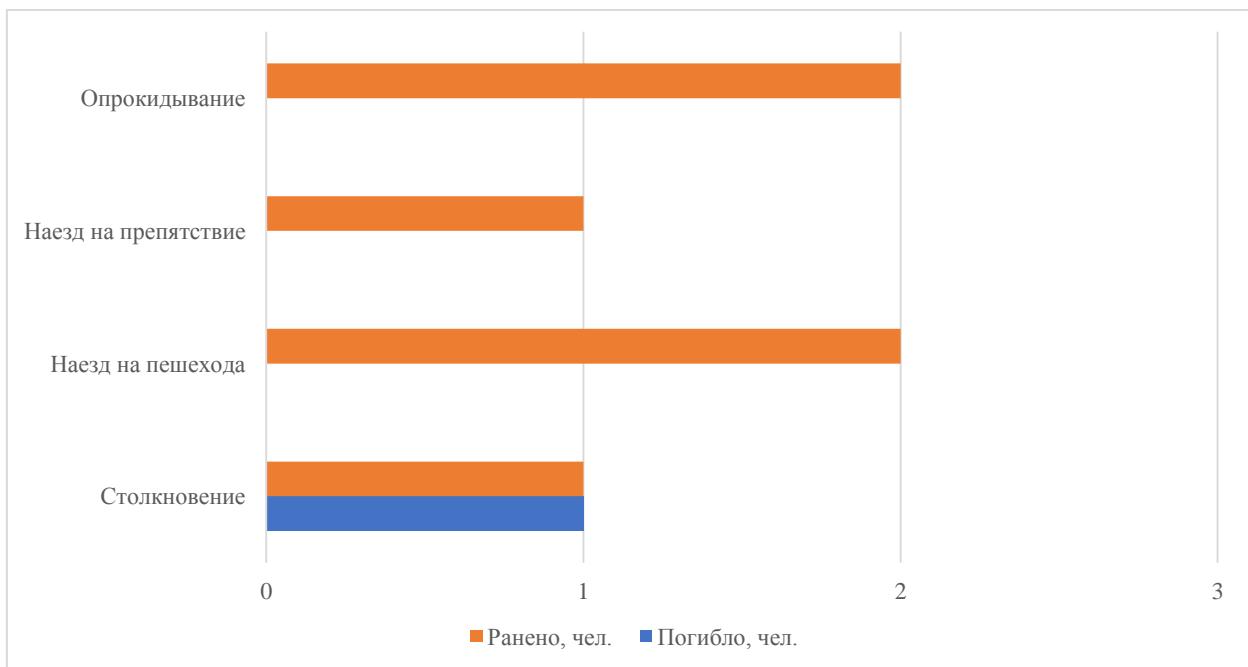


Рисунок 2.10.4 – Распределение пострадавших по видам ДТП за 2018 год

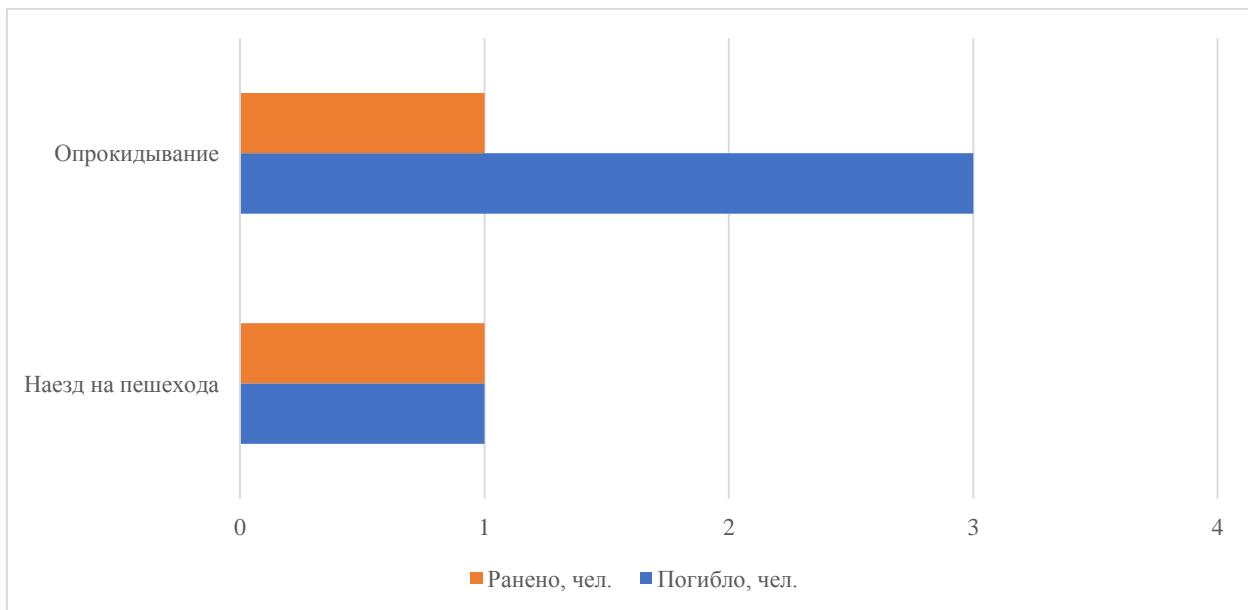


Рисунок 2.10.5 – Распределение пострадавших по видам ДТП за 2019 год

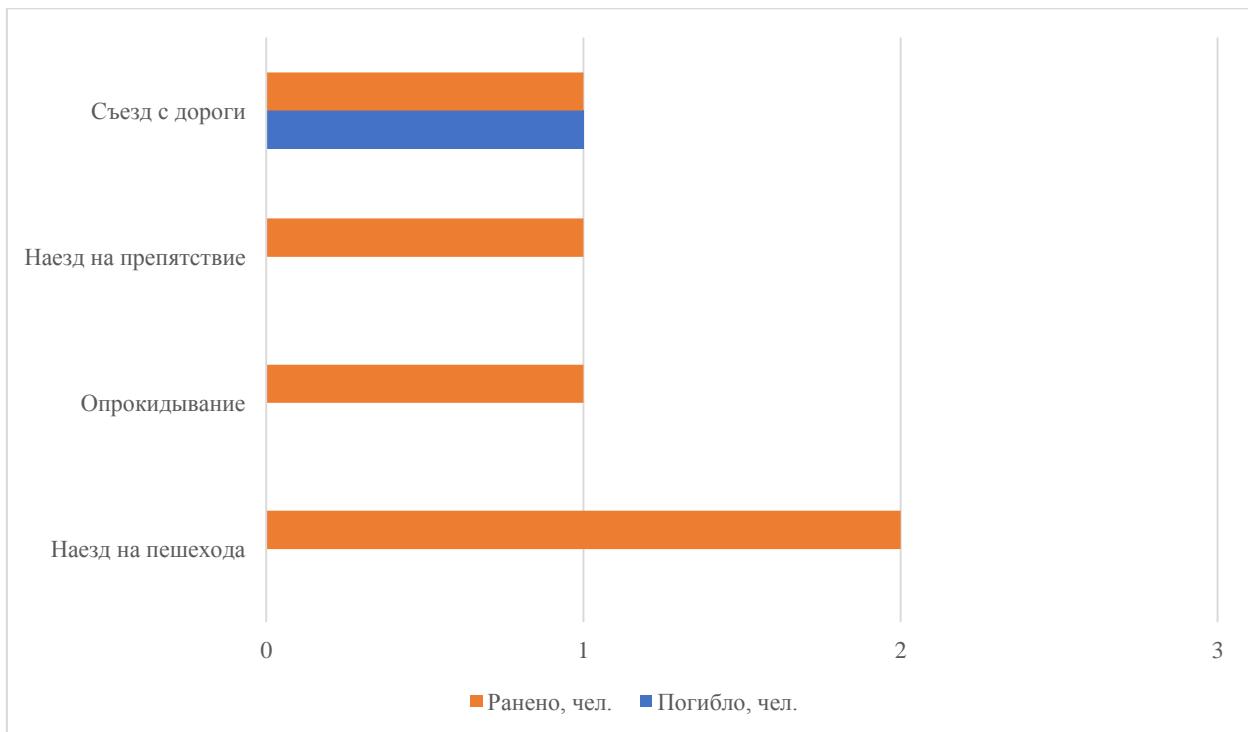


Рисунок 2.10.6 – Распределение пострадавших по видам ДТП за 2020 год

Изучая карточки ДТП можно сделать вывод о том, что большинство ДТП происходят в границах населенных пунктов, а количество пострадавших и погибших носит случайный характер и не зависит от места и погодных условий. Места концентрации ДТП на территории Усть-Таркского района отсутствуют. Самой частой причиной ДТП стало опрокидывание (6 ДТП за период 2018-2020 гг.).

Распределение ДТП по дням недели за период 2018-2020 гг. приведено в таблице 2.10.7.

Год	2018 г.			2019 г.			2020 г.			
	День недели	ДТП	Погибло	Ранено	ДТП	Погибло	Ранено	ДТП	Погибло	Ранено
пн.	2	0	0	2	1	1	0	0	0	0
вт.	1	0	0	1	1	1	0	1	1	0
ср.	1	1	0	1	1	1	0	2	0	2
чт.	1	0	0	1	1	1	0	0	0	0
пт.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
сб.	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
вс.	1	0	0	1	1	0	1	2	0	2

За период 2018-2020 гг. наибольшее количество ДТП приходится на будние дни (12 ДТП). Преобладающее большинство ДТП произошло в весенне-летний период (12 ДТП).

Как показывает анализ, одну третью часть от числа дорожно-транспортных происшествий, при которых люди погибли или получили телесные повреждения, составляют опрокидывания. Наибольшее количество дорожно-транспортных происшествий этого вида совершается в весенне-летний период и связаны, в основном, с превышением скоростного режима. Также, сопутствующими причинами ДТП являются:

- малый радиус кривой в плане;
- неудовлетворительное качество дорожного покрытия;
- отсутствие ограждений на дорогах, проходящих по насыпи и др.

Данный факт выдвигает особые требования к содержанию автомобильных дорог, своевременному их ремонту и реконструкции. Как показал анализ, количество ДТП на автомобильных дорогах района не уменьшается, а высокий уровень аварийности требуют принятия организационных мер, направленных на повышение уровня БДД и ОДД.

2.11 Оценка финансирования деятельности по организации дорожного движения

В соответствии с Решением Совета Депутатов Усть-Таркского района Новосибирской области от 26.12.2019 №321 «О бюджете Усть-Таркского района на 2020 год и плановый период 2021 – 2022 годов» объем бюджетных ассигнований дорожного фонда Усть-Таркского района составляет на 2020 год в сумме 18 384,5 тыс.руб., на 2021 год в сумме 18415,1тыс.руб. и на 2022 год в сумме 17 530,0 тыс.руб (таблица 2.11.1).

Таблица 2.11.1 – Объем бюджетных ассигнований дорожного фонда Усть-Таркского района на 2020-2022 годы

	2020	2021	2022
Дорожное хозяйство (дорожные фонды)	18 384,5	18 415,1	17 530,0
Содержание дорог в поселениях	2 558,9	2 653,1	2 748,4
Реализацию мероприятий государственной программы Новосибирской области "Развитие автомобильных дорог регионального, муниципального и местного значения в Новосибирской области"	15 825,6	15 762,0	14 781,6

Объем бюджетных ассигнований дорожного фонда, направляемых на осуществление мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, рекомендуется определять в размере не менее 90 процентов от объема бюджетных ассигнований дорожного фонда, формируемого за счет поступлений средств от денежных взысканий (штрафов) за нарушение законодательства РФ о безопасности дорожного движения;

К расходам на мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения рекомендуется относить расходы:

- на мероприятия, осуществляемые в соответствии с национальным проектом «Безопасные и качественные автомобильные дороги» или в рамках других проектов для достижения целевых показателей по снижению количества мест концентрации ДТП на автомобильных дорогах общего пользования;

- на первоочередные меры, направленные на устранения причин и условий совершений ДТП на аварийно-опасных участках дорог, включенных в соответствии с ФЗ от 10 декабря 1995г №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»

- на мероприятия по профилактике ДТП из-за недостатков транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети.

Учитывая внесение изменений с 1 января 2019 года целесообразно на текущий период 2021 года и плановые периоды 2022-2023 предусмотреть перераспределение денежных средств из дорожного фонда с учетом увеличение денежных средств на:

- установка комплексов фото-видеофиксации;
- обустройство тротуаров;
- обустройство дорожных ограждений;
- обустройство освещения в населенных пунктах;
- нанесение дорожной разметки термопластиком
- мероприятия, направленные на успокоение движения.

3. Мероприятия по организации дорожного движения и очередность их реализации

В целях разработки мероприятий комплексной схемы организации дорожного движения Усть-Тарского района Новосибирской области были разработаны два сценария развития.

Сценарий 1 – «Базовый» включает в себя мероприятия, утвержденные в соответствии с Решением Совета Депутатов Усть-Тарского района Новосибирской области от 26.12.2019 №321 «О бюджете Усть-Тарского района на 2020 год и плановый период 2021 – 2022 годов» объем бюджетных ассигнований дорожного фонда Усть-Тарского района на 2021 год в сумме 18415,1 тыс. руб. Среднегодовой темп финансирования мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры по Сценарию 1 составляет установленный размер финансирования.

Сценарий 2 – «Максимальный» включает в себя мероприятия Сценария 1, при этом включает дополнительные мероприятия по реконструкции, ремонту автомобильных дорог, а также по развитию пешеходной связности территории Усть-Тарского района.

3.1 Разделение движения ТС на однородные группы в зависимости от категорий ТС, скорости и направления движения, распределение их по времени движения

Создание однородных ТП способствует выравниванию скорости движения, повышению пропускной способности улиц и дорог (полос), а также ликвидирует «внутренние» конфликты в потоке. Разделение ТП осуществляется в зависимости от категорий ТС, скорости и направления движения, распределения их по времени движения.

Предлагаемая схема движения грузового транспорта предполагает ограничение движения транзитного и грузового транспорта, в том числе осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов.

Для запрещения движения транзитного грузового потока по УДС на прилегающих улицах необходимо установить дорожные знаки 3.4 «Движение грузового транспорта запрещено». Также для указания разрешенного маршрута движения грузового транспорта допускается устанавливать на пересечениях дорожные знаки 6.15.1 – 6.15.3 «Направление движения для грузовых автомобилей».

1 и 2 сценарий

Предлагается установить знаки 3.4 «Движение грузового транспорта запрещено» на въездах в с. Усть-Тарка (таблица 3.1.1 и рисунок 3.1.1)

№ п/п	Координаты	Адрес	№ дорожного знака
1	55.569820, 75.669551	Пересечение ул. Московской и ул. Комсомольской	3.4
2	55.569820, 75.669551	Пересечение ул. Транспортной и а/д 50К-22	3.4
3	55.576017, 75.708946	Пересечение ул. Ленина и а/д 50К-22	3.4
4	55.575346, 75.712405	Пересечение ул. Ленина и а/д 50К-22	3.4
5	55.572348, 75.723188	Пересечение ул. Дзержинского и а/д 50К-20	3.4
6	55.567295, 75.728073	Пересечение ул. Чапаева и а/д 50К-20	3.4
7	55.546827, 75.734101	Пересечение ул. Речной и а/д 50К-20	3.4

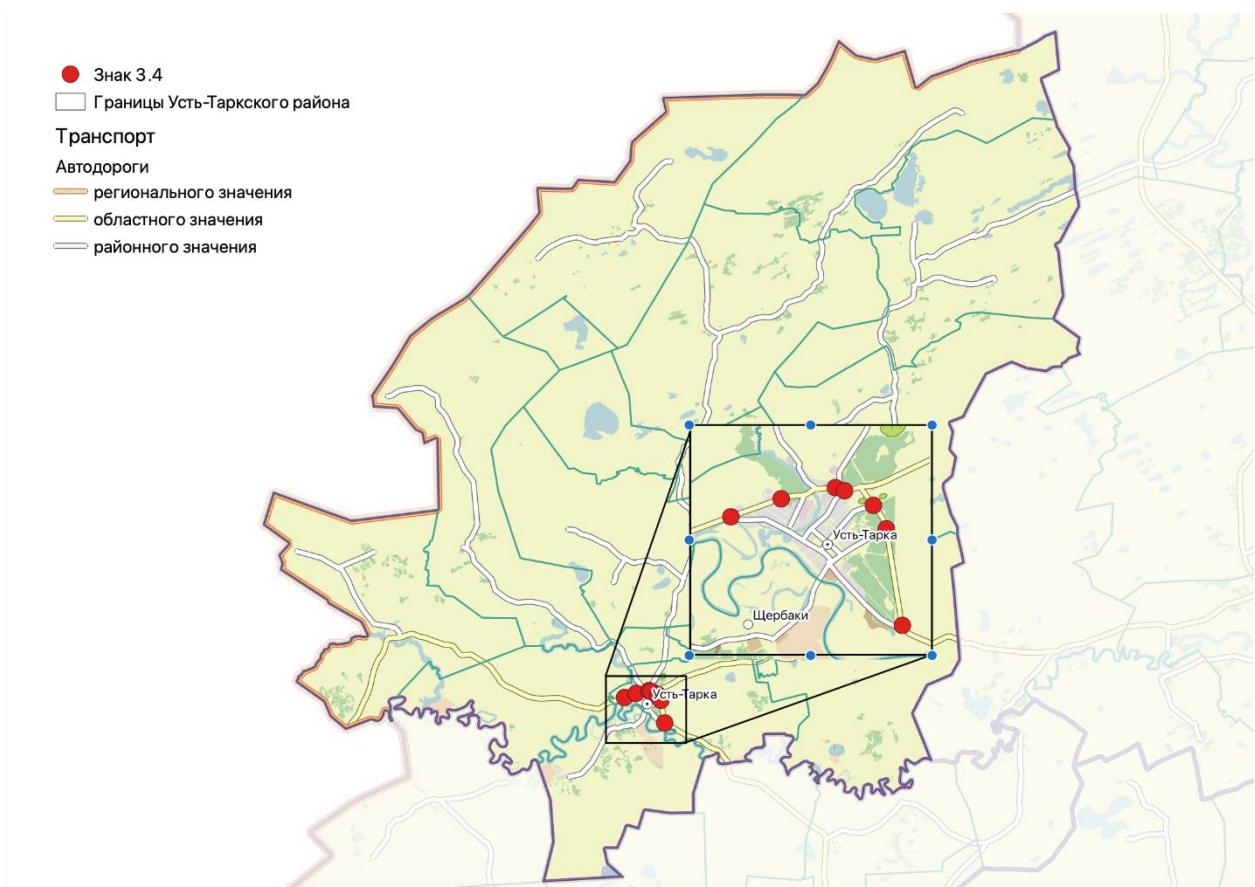


Рис. 3.1.1 – Место установки знака 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено»

3.2 Повышение пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности, формированию кольцевых пересечений и примыканий дорог, реконструкции перекрестков и строительства транспортных развязок

К организационным мероприятиям относятся все мероприятия, которые не связаны с изменением основных физических параметров имеющейся УДС, а позволяют упорядочить

движение и наиболее оптимально и равномерно перераспределить на нее имеющуюся нагрузку и использовать заложенный в нее ранее физический лимит пропускной способности. К таким мероприятиям относятся:

- переход от нерегулируемого движения на перекрестке к круговому движению или светофорному регулированию;
- локальные уширения проезжей части для организации дополнительных полос для поворота направо или налево;
- устройство внеуличных пешеходных переходов.

Пересечения и примыкания являются главными ограничительными факторами общей пропускной способности УДС, так как именно в них происходит конфликт в приоритете и направлении движения между транспортными потоками и транспортными и пешеходными потоками, и по средней транспортной задержке на них можно судить об эффективности работы всей транспортной системы города в целом.

В связи с невысокой интенсивностью транспортного потока, а также с отсутствием участков дорог, работающих в режиме перегрузки, мероприятия по повышению пропускной способности дорог не предусмотрены.

3.3 Оптимизация светофорного регулирования, управление светофорными объектами, включая адаптивное управление

Управление светофорными объектами и оптимизация светофорного регулирования является одним из мероприятий по обеспечению эффективности организации дорожного движения, осуществляемых органами местного самоуправления, уполномоченными в области организации дорожного движения (ст. 11 Федерального закона от 29.12.2017 №443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ»). Как следует из п. 4.6 ОДМ 218.6.003-2011 «Методические рекомендации по проектированию светофорных объектов на автомобильных дорогах», светофорное регулирование выполняет задачу автоматического:

- чередования фаз зеленого и красного сигналов для обеспечения безопасности при пересечении интенсивных транспортных и пешеходных потоков разных направлений;
- регулирования очередности проезда потоков разных направлений таким образом, чтобы обеспечивать максимальную пропускную способность пересечений автомобильных дорог.

В этой связи, под оптимизацией светофорного регулирования понимается процесс нахождения таких характеристик работы светофорных объектов, при которых достигается максимальная пропускная способность пересечений автомобильных дорог при текущих значениях интенсивности дорожного движения и выполнении требований по безопасности пересечения транспортных и пешеходных потоков разных направлений. При назначении схемы светофорного регулирования рекомендуется стремиться к минимальному числу фаз и к бесконфликтному пропуску пешеходов. Не менее важно получить равномерную загрузку полос, при этом не рекомендуется выпускать транспортные средства, следующие в разных фазах, из одной и той же полосы.

На территории Усть-Таркского района отсутствуют светофорные объекты, введение светофорного регулирования на пересечениях не планируется из-за низкой интенсивности транспортного потока и аварийности.

3.4 Согласование (координация) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по ОДД

Согласование (координация) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения, является одним из мероприятий обеспечения эффективности организации дорожного движения (ст. 11 Федерального закона от 29.12.2017 №443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Координированным управлением называется согласованная работа ряда светофорных объектов УДС с целью сокращения задержки транспортных средств. Для организации эффективного координированного управления необходимо выполнение следующих условий:

- наличие не менее двух полос для движения в каждом направлении;
- одинаковый или кратный цикл регулирования на всех перекрестках, входящих в систему координации;
- доля транзитного потока должна быть не менее 70%;
- расстояние между соседними перекрестками не должно превышать 800 м.

При анализе УДС на территории Усть-Таркского района не выявлено участков, удовлетворяющих всем перечисленным выше условиям, поэтому разработка мероприятий по согласованию (координации) работы светофорных объектов на текущем этапе разработки КСОДД не предусматривается.

3.5 Развитие инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов

Мероприятия по развитию пешеходной инфраструктуры

Принимая во внимание, что перемещение пешеходов на территории с. Усть-Тарка и населенных пунктах Усть-Таркского района происходит в основном по проезжим частям улиц и обочинам дорог, так как протяженность обустроенных тротуаров не значительна, сроком до 2024 года запланировано обустройство 2,5 км тротуаров на территории с. Усть-Тарка. При условии выделения дополнительного финансирования в рамках муниципальной программы перечень УДС обустройства тротуаров может корректироваться с учетом сценария 2.

Мероприятия по развитию пешеходной инфраструктуры, в том числе обустройству пешеходных переходов представлены в таблице 3.5.1. Первый сценарий изображен на рисунке 3.5.1, второй – 3.5.2.

Таблица 3.5.1 – Мероприятия по развитию пешеходной инфраструктуры, в том числе обустройству пешеходных тротуаров

№	Улица	Мероприятие	Сценарий	Срок реализации
<i>с. Усть-Тарка</i>				
1	ул. Комсомольская (д. 206 – д.89)	Транспортно-пешеходные – 1,400 км	1	до 2026 года
2	ул. Комсомольская (д. 25 – пересечение с ул. Чапаева)	Транспортно-пешеходные – 0,416 км	1	до 2026 года
3	ул. Дзержинского (д. 27 – д. 59)	Транспортно-пешеходные – 0,500 км	1	до 2026 года
4	от ул. Зеленой до ЦРБ	Транспортно-пешеходные – 0,540 км	1	до 2026 года
5	ул. Речная	Транспортно-пешеходные – 1,1 км	1	до 2026 года
6	ул. Ленина	Транспортно-пешеходные – 1,2 км	1	до 2026 года
7	ул. Кооперативная	Транспортно-пешеходные – 0,492 км	2	до 2031 года
8	ул. Лесная	Транспортно-пешеходные – 0,660 км	2	до 2031 года
<i>с. Еланка</i>				
9	ул. Ленина	Транспортно-пешеходные – 0,960 км	2	до 2031 года
<i>с. Щербаки</i>				
10	Кооперативная ул.	Транспортно-пешеходные – 0,930 км	2	до 2031 года
11	Большевистская ул.	Транспортно-пешеходные – 0,770 км	2	до 2031 года
<i>с. Яркуль-Матюшино</i>				
12	от остановки ПТОП до ул. Центральная	Транспортно-пешеходные – 0,300 км	2	до 2036 года
<i>с. Козино</i>				
13	ул. Школьная (от ул. Мира до ул. Гагарина)	Транспортно-пешеходные – 0,950 км	2	до 2031 года

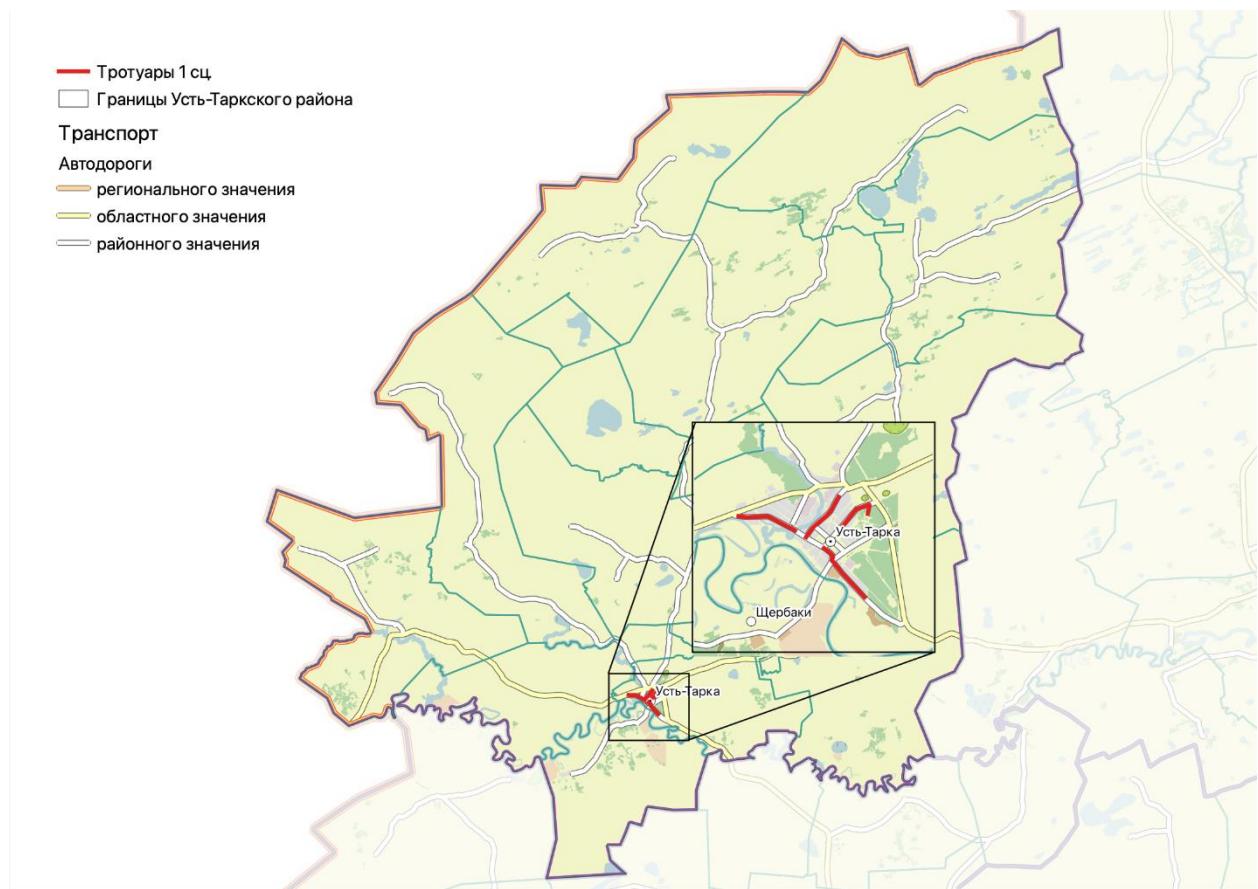


Рис. 3.5.1 – Обустройство тротуаров 1 сценарий

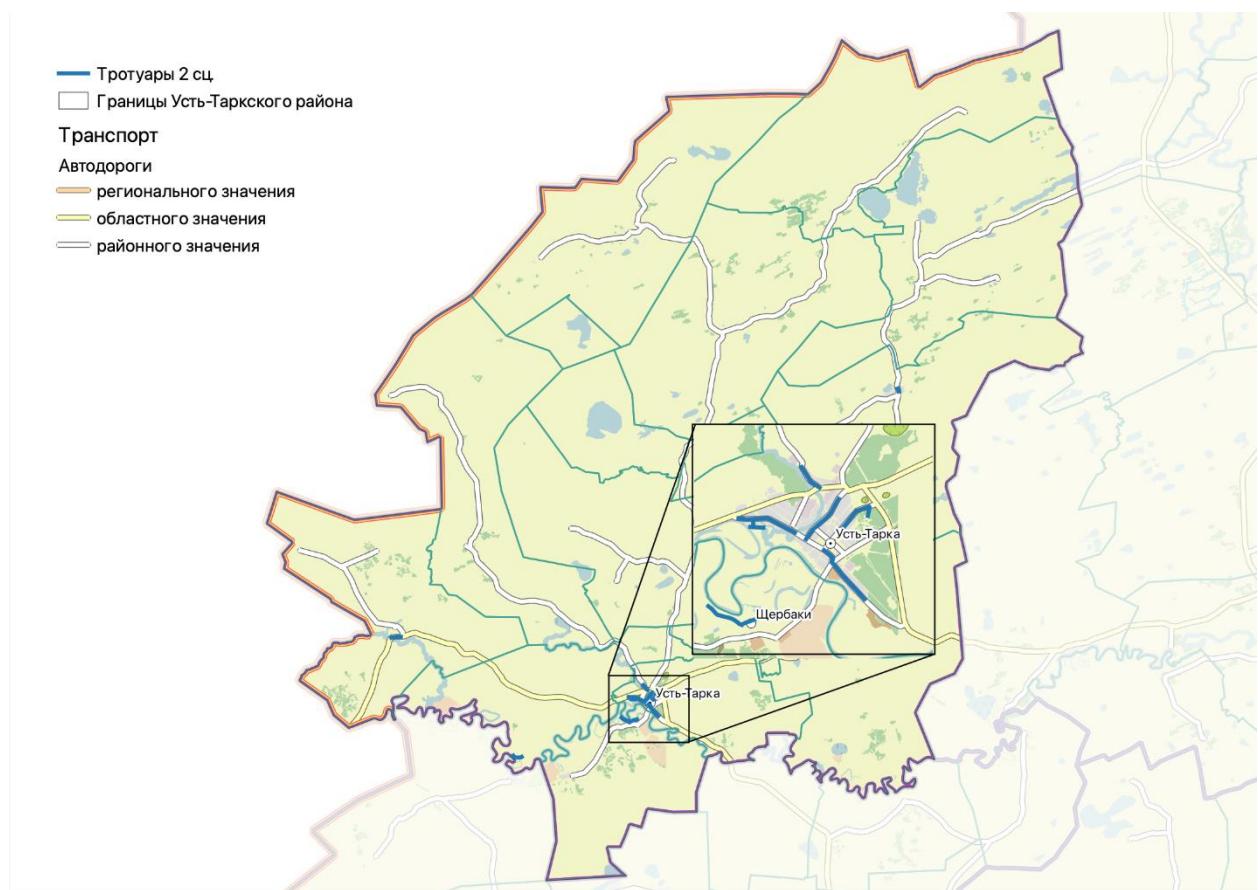


Рис. 3.5.2 – Обустройство тротуаров 2 сценарий

Мероприятия организации пешеходных переходов

Большинство остановок общественного транспорта и мест притяжения имеет в непосредственной близости пешеходный переход, однако существует необходимость организации дополнительных переходов в местах, указанных в таблице 3.5.2. Первый сценарий изображен на рисунке 3.5.3, второй – 3.5.4.

Таблица 3.5.2 – Мероприятия по развитию пешеходной инфраструктуры, в том числе обустройству пешеходных переходов

№	Улица	Координаты	Сценарий	Срок реализации
<i>с. Усть-Тарка</i>				
1	ул. Комсомольская (д.180)	55.569112, 75.676909	1	до 2026 года
2	ул. Комсомольская (д.113)	55.567933, 75.687064	1	до 2026 года
3	ул. Комсомольская (д. 89)	55.566506, 75.692003	1	до 2026 года
4	пересечение ул. Ленина и ул. Максима Горького	55.565738, 75.697764	1	до 2026 года
5	пересечение ул. Ленина и ул. Чапаева	55.567226, 75.699882	1	до 2026 года
6	ул. Ленина (д. 39)	55.568715, 75.702993	1	до 2026 года
7	ул. Ленина (д. 112)	55.573464, 75.708944	1	до 2026 года
8	пересечение ул. Дзержинского и ул. Зеленой	55.570840, 75.715812	1	до 2026 года
9	пересечение ул. Комсомольской, ул. Чапаева и ул. Речной	55.559833, 75.706595	1	до 2026 года
10	ул. Лесная (д. 19)	55.579126, 75.696192	2	до 2031 года
11	ул. Лесная (д. 2)	55.575942, 75.707408	2	до 2031 года
<i>с. Щербаки</i>				
12	Кооперативная ул. (д.2а)	55.546785, 75.671837	2	до 2031 года
<i>с. Яркуль-Матюшино</i>				
12	около остановки ПТОП	55.846650, 76.105605	2	до 2036 года
<i>с. Козино</i>				
13	ул. Школьная (около остановки ПТОП)	55.514299, 75.487825	2	до 2031 года
14	ул. Школьная (школа)	55.514133, 75.493171	2	до 2031 года

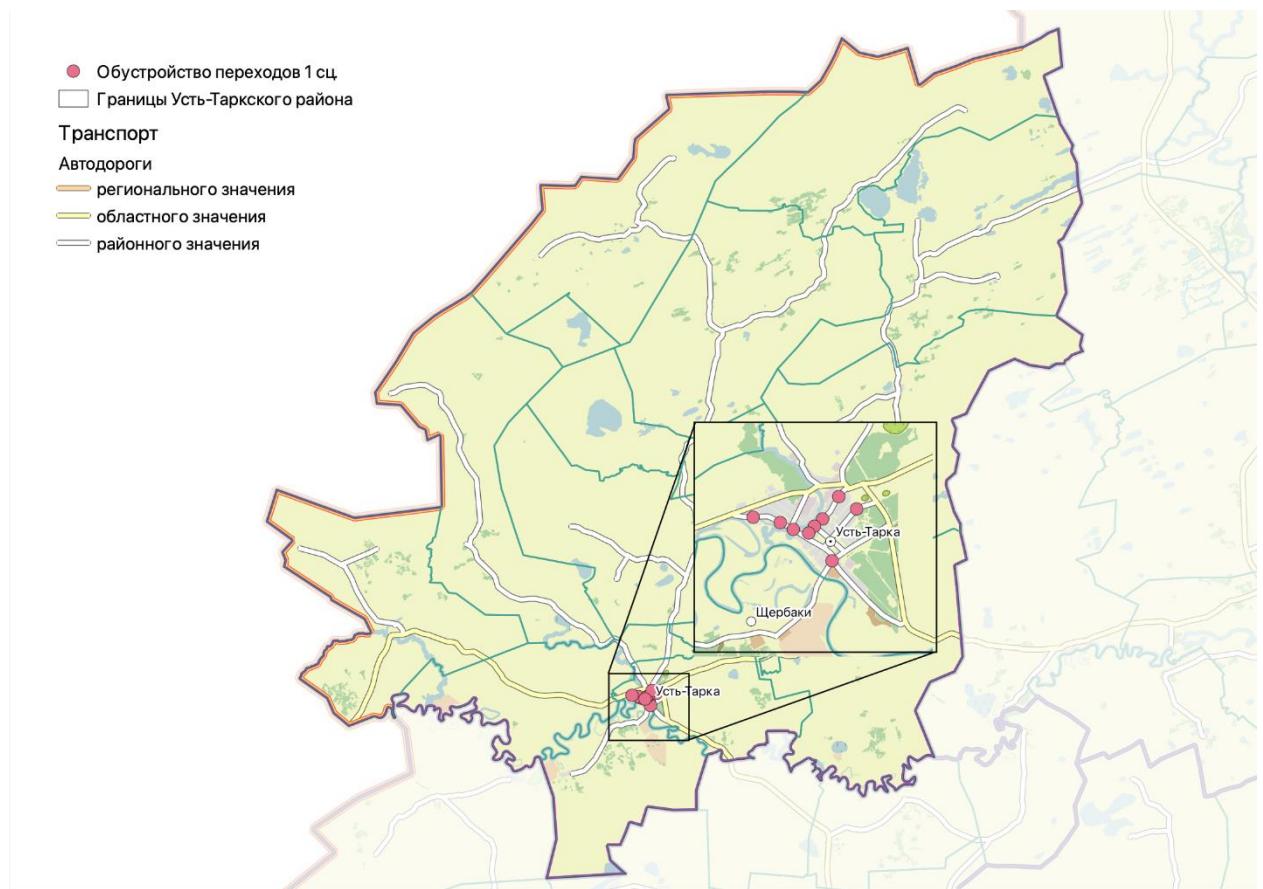


Рис. 3.5.3 – Обустройство пешеходных переходов 1 сценарий

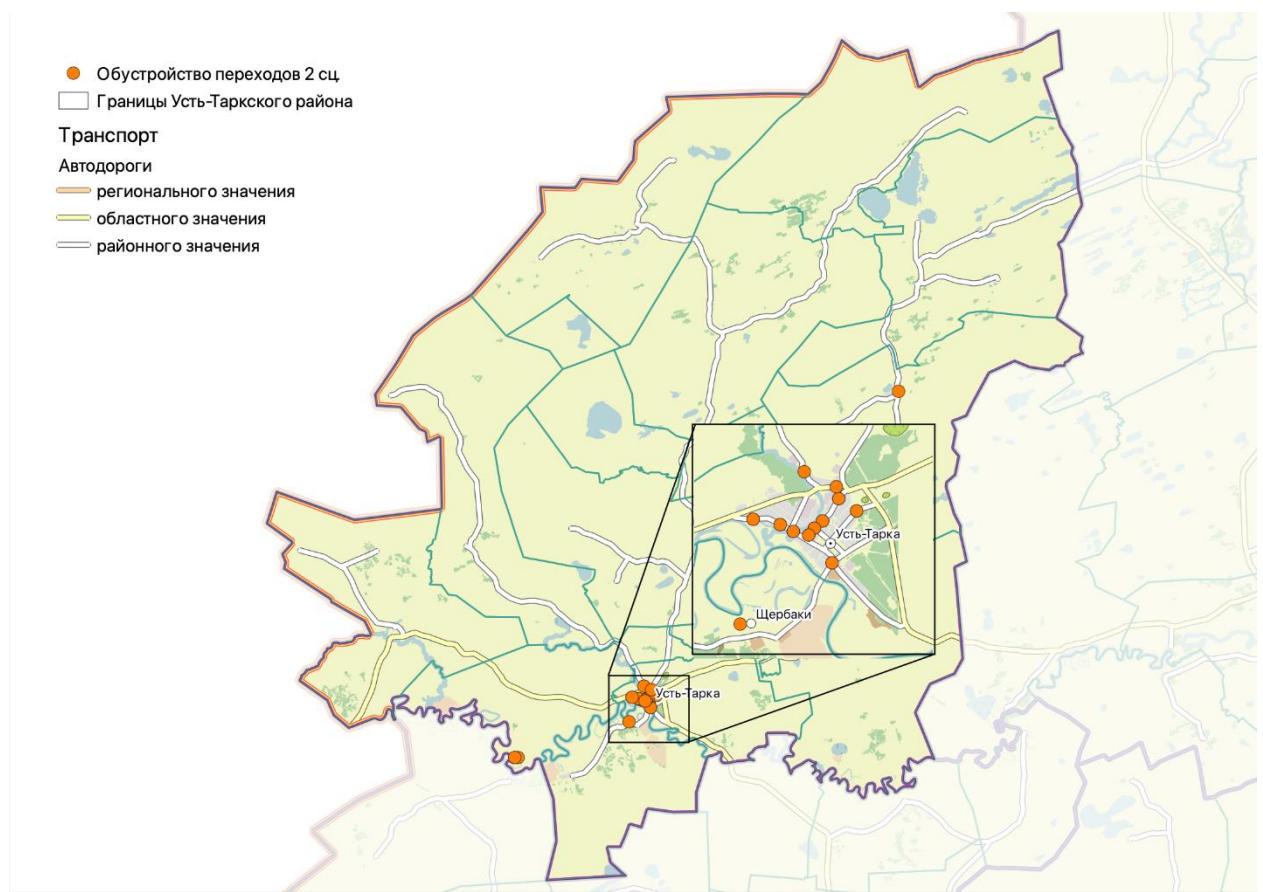


Рис. 3.5.4 Обустройство пешеходных переходов 2 сценарий

Мероприятия по развитию велотранспортной инфраструктуры

В последнее время во многих субъектах РФ активно проводятся работы по организации велосипедного движения как одного из видов транспорта, используемого не только в рекреационных целях, но и для деловых и бытовых поездок.

При формировании велотранспортной инфраструктуры согласно «Методическим рекомендациям по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения. Требования к планированию развития инфраструктуры велосипедного транспорта поселений, городских округов в Российской Федерации» необходимо руководствоваться следующими основными принципами:

- безопасность (обеспечение безопасности является первостепенной задачей при организации велотранспортной сети);
- последовательность (велотранспортная инфраструктура должна представлять собой единую систему, связывающую основные места начала поездок и места назначения, быть непрерывной, однородной по условиям передвижения, иметь информационные указатели, позволять выбирать варианты маршрута движения);
- прямолинейность и равномерность движения (обеспечение возможности сравнительно быстро добраться до пункта назначения с минимумом остановок);
- комфорт (велотранспортная инфраструктура должна обеспечивать качество покрытия, минимальные уклоны, исключение сложных маневров, минимизацию потребности спешиваться, минимальные помехи со стороны транспортных средств и пешеходов);
- привлекательность (велотранспортная инфраструктура должна обеспечивать освещение, эстетику, интеграцию с окружающим пространством, доступ к объектам сервиса, торговли).

Основные минимально необходимые требования при проектировании велотранспортной инфраструктуры в городских условиях:

- 1) Проектируемые и существующие велопешеходные дорожки и иные объекты велотранспортной инфраструктуры должны обеспечивать безопасные условия движения велосипедистов и пешеходов.
- 2) Устройство велодорожек и иных объектов велотранспортной инфраструктуры не должно ухудшать условий обеспечения БДД, использования и содержания проезжей части и тротуаров, элементов благоустройства сети дорог.
- 3) Устройство велопешеходных дорожек и иных объектов велотранспортной инфраструктуры на тротуарах за счет сужения полос движения пешеходов допускается при

наличии соответствующего технико-экономического обоснования при условии обеспечения прохода для пешеходов шириной не менее 3,0 м.

4) Велополосы, устраиваемые на проезжей части в виде выделенных полос, обозначаются знаком 1.23.3 в соответствии с ПДД и отделяются от полос движения транспорта разметкой в соответствии с п. 1.2.1 (сплошной линией). Стоянка и остановка транспортных средств за исключением остановочных пунктов, устройство парковок на велополосах не допускается.

5) Устройство велополос, велопешеходных дорожек и иных объектов велотранспортной инфраструктуры следует предусматривать в качестве самостоятельных элементов сети дорог на стадии проектирования, строительства и реконструкции участков сети дорог, зон жилой и исторической застройки, общественных центров, в том числе торговых центров, учебных заведений, зон рекреации, на объектах транспорта (включая автовокзалы, автостанции, остановочные пункты) и на подходах к ним.

6) При устройстве велополос, велопешеходных дорожек и иных объектов велотранспортной инфраструктуры в пределах существующих объектов, указанных в вышестоящем пункте, следует предусматривать разделение потоков транспорта, велотранспорта и пешеходов.

7) Велополосы на сети дорог выделяются и обозначаются дорожными знаками и разметкой в соответствии с ПДД и ГОСТ Р 52289-2019.

8) Велодорожки и велопешеходные дорожки, образующие велотранспортные маршруты местного значения, должны соединяться между собой с обеспечением сквозного проезда в соседние кварталы для создания непрерывной сети велодорожек.

Параметры велополос и велодорожек

1. Ширина велополос в населенных пунктах при движении велотранспорта в одном направлении для вновь проектируемых, строящихся, реконструируемых или капитально ремонтируемых участков сети дорог принимается равной не менее 1,5 м для каждой полосы движения. При организации движения во встречных направлениях, или при устройстве велопешеходных дорожек на тротуарах шириной менее 4,5 м ширина каждой полосы движения велосипедистов принимается не менее 1,3 м.

Расчетные параметры велодорожек и велополос следует принимать по таблице 3.5.2 согласно СП 42.13330.2011 «Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

Таблица 3.5.2 – Расчетные параметры велополос

Категория велодорожки	Расчетная скорость движения одиночного велосипедиста км/ч	Ширина полосы движения, м	Число полос движения, шт.	Наименьший радиус кривых в плане, м	Наибольший продольный уклон
Обособленная	20	1,50	1...2	30	40
Изолированная	30	1,50	2...4	50	30

2. На проезжей части магистральных улиц общегородского значения устройство велополос и других элементов велотранспортной инфраструктуры не допускается. На магистральных улицах районного значения (распределительных) допускается размещение велополос, отделенных от полос движения транспорта разделителями движения (защитные столбики, защитные барьеры, разделительные бордюры, отделение велополосы элементами благоустройства, парковка вдоль улицы). На местных улицах устройство велополосы допускается в виде выделенной части полосы движения проезжей части или примыкающей к проезжей части с выделением велополосы цветом и/или разметкой при ограничении скорости не более 40 км/ч. В случаях размещение велополосы в пределах проезжей части, велосипедисты являются участниками дорожного движения и подчиняются общим правилам дорожного движения, при этом:

- велополосы должны быть непрерывными, при пересечении других улиц разрывы в велодорожках не допускаются;
- на перекрестках изменение направления велополос с углом более 120° не допускаются;
- правая сторона велополосы на проезжей части ограничивается сплошной линией, левая кромка которой должна проходить на расстоянии не менее 0,25 м от бортового камня;
- пересечение улиц при невозможности выделения велополосы осуществляется велосипедистами по регулируемыми и нерегулируемыми пешеходным переходам, ширина перехода в этом случае должна быть увеличена на 1,5 м;
- велополоса должна быть выделена цветом, вдоль нее возможно устройство искусственных неровностей на дорожном покрытии.

3. Рекомендуемые геометрические параметры велополос должны соответствовать таблице 3.5.3.

Таблица 3.5.3 – Рекомендуемые геометрические параметры велополос

Нормируемый параметр	Минимальные значения при новом строительстве, реконструкции, капитальном ремонте дорог		Минимальные значения в стесненных* и особо стесненных** условиях
Расчетная скорость движения, км/ч	20	30	20* (15**)
Ширина проезжей части одной полосы велодорожки, м, не менее:			
однополосного одностороннего	1,5	1,5	1,3* (1,2**)
двухполосного одностороннего	1,5	1,5	не применяется
двухполосного со встречным движением	1,5	1,5	не применяется
Ширина велодорожки и тротуара с выделением велодорожки цветом покрытия, м	4,5	4,5	4,5*
Ширина обочин отдельно устроенной велодорожки, м	0,5	0,5	не применяется
Наименьший радиус кривых в плане, м:			
- при отсутствии виража	45	50	15
- при устройстве виража	30	45	15
Максимальный продольный уклон, ***	80	70	60
Габарит по высоте, м	2,5	2,8	2,5
Примечания			
* под стесненными условиями понимаются ширина тротуара 3,0…4,5 м, улицы с одной полосой движения в каждом направлении, размещение рельсового наземного городского электрического транспорта (трамвай) на одной из сторон проезжей части.			
** под особо стесненными условиями понимаются ширина тротуара 3,0 м и менее вдоль улиц с одной полосой движения в каждом направлении.			
*** с учетом требований п.п. а-в, изложенных в «Методических рекомендациях по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения. Требования к планированию развития инфраструктуры велосипедного транспорта поселений, городских округов в Российской Федерации».			

4. При размещении велодорожек необходимо обеспечить расстояние:

до проезжей части, опор, деревьев – 0,5…0,75 м;
до тротуаров – 0,25…0,5 м;
до парковок автомобилей, киосков, остановочных пунктов – 0,5…0,75 м;
до элементов озеленения, урн, малых архитектурных форм – 0,5 м.

5. При разработке архитектурно-планировочных решений для строительства, реконструкции, капитального ремонта сети дорог, пешеходных тротуаров, пешеходных зон, пешеходных улиц, иных объектов городской транспортной инфраструктуры в части размещения и благоустройства велополос, велопешеходных дорожек, велодорожки, пешеходных тротуаров, пешеходных зон рекомендуется пользоваться действующими нормативными документами с учетом положений вышеуказанных Методических рекомендаций.

6. В зонах массового отдыха населения и на других озелененных территориях следует предусматривать выделенные велодорожки, предназначенные для рекреационного использования (прогулок и занятий физкультурой и спортом), иные элементы велотранспортной инфраструктуры. Ширина велодорожки в зонах массового отдыха

населения должна быть не менее 3,0 м и предусматривать возможность встречного движения велосипедистов.

Требования к покрытиям велодорожек

1. Устройство покрытий велодорожек выполняются в соответствии с общими правилами устройства дорожных покрытий для улиц и тротуаров населенных пунктов.
2. Верхний слой покрытия велодорожек следует устраивать из асфальтобетона, цементобетона или каменных материалов, обработанных вяжущими, а при проектировании велопешеходных дорожек с выделением полос для движения велосипедистов – с применением цветных покрытий противоскользения в соответствии с требованиями ГОСТ 32753-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Покрытия противоскользения цветные. Технические требования».

Велосипедные парковки

1. Велопарковки устраиваются возле учебных заведений, кинотеатров, магазинов площадью более 100 м², торговых центров, обзорных площадок, музеев, пересадочных узлов, иных объектов.
2. Габаритные размеры велопарковки на 1 велосипед принимаются в размере не менее 1,2 м² при длине парковочного места не менее 2 м.
3. При устройстве многорядной велопарковки должен быть обеспечен проезд (проход) между рядами шириной не менее 1,5 м.
4. Велопарковка может быть организована с диагональным расположением велосипедов, когда велосипеды припаркованы под углом 45°, рули не так сильно мешают велопарковке. Расстояние между велосипедами можно уменьшить до 50 см (или до 40 см в стесненных условиях) см, а глубину велопарковки – до 1,4 м. При такой велопарковке пройти к ней можно только в одном направлении (рисунках 3.5.5 – 3.5.6).

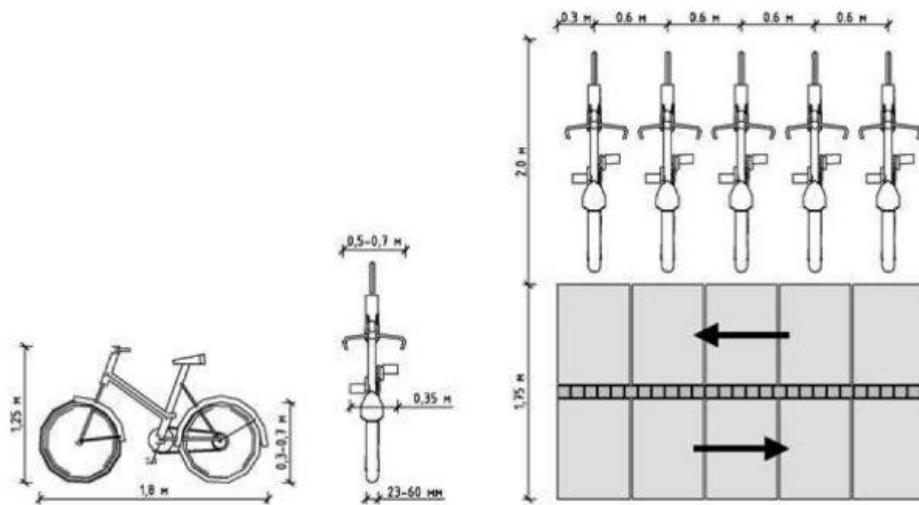


Рис. 3.5.5 – Рекомендуемые размеры велопарковки

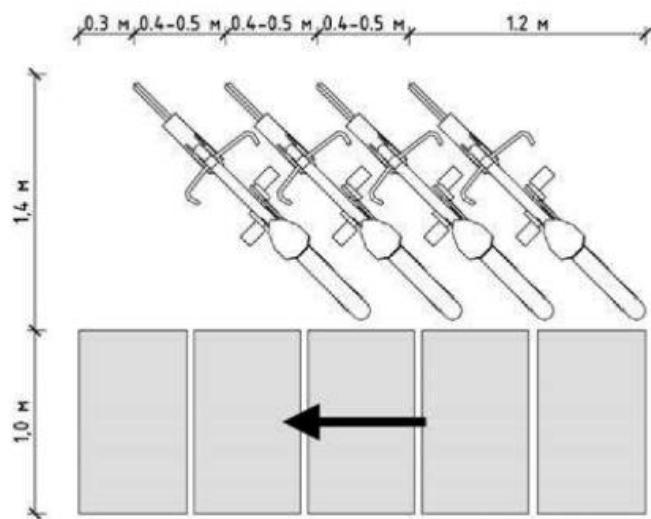


Рис. 3.5.6 – Диагональное расположение велосипедов

5. Рекомендуемая площадь, приходящаяся на один велосипед на велопарковке - 1,7 м^2 , включая парковочную площадь (1,2 м^2) и проход (0,5 м^2 на каждый велосипед). Парковочная площадь может варьироваться от 1,2 м^2 для компактных решений до 3 м^2 там, где используются комфортные стойки с шириной ячеек 80 см.

6. Рекомендуемые значения количества парковочных мест для велосипедов указаны в таблице 3.5.4.

Таблица 3.5.4 – Рекомендуемые значения количества парковочных мест

Типы объектов	Число парковочных мест для велосипедов
Основной торговый центр	4...6 на 100 м^2 площади
Районный торговый центр (универмаг)	5...7 на 100 м^2 площади
Местный торговый центр	6...8 на 100 м^2 площади
Начальная школа	до 30 на 100 школьников

Средняя школа	до 50 на 100 школьников
Спортивная площадка с трибуной	до 20 на 100 посетителей
Спортивная площадка	до 20 на поле
Бассейн	до 15 на 100 м ² водной поверхности
Больница; городская	до 30 на 100 кроватей
Больница; областная	до 20 на 100 кроватей
Дом престарелых	до 10 на 100 кроватей
Места отдыха	20...35 на 100 посетителей
Аттракционы/тематические парки развлечений	10...15 на 100 посетителей

7. Уличные велопарковки рекомендуется размещать на расстоянии не более 30 м от входа в учреждения, в хорошо освещенных местах с высокой интенсивностью пешеходного движения, в зоне обзора существующих камер видеонаблюдения. Велопарковки не должны препятствовать движению пешеходов и проезду спецтехники. В конструкции велопарковок рекомендуется использовать антивандальные материалы.

При построении схемы по развитию велосипедных путей сообщения на территории Усть-Тарского муниципального района учитывались следующие особенности: наличие объектов притяжения, рекреационные зоны, выявление основных потенциальных направлений велотранспортных маршрутов, геометрические параметры УДС, условия ОДД и др.

Планируемые велодорожки для двух сценариев представлены в таблице 3.5.5 и на рис. 3.5.7 и 3.5.8.

Таблица 3.5.5 – Планируемые велодорожки

№	Улица	Мероприятие	Сценарий	Срок реализации
<i>с. Усть-Тарка</i>				
1	ул. Комсомольская	Велодорожка – 2,69 км	1	до 2031 года
2	ул. Дзержинского до ЦРБ	Велодорожка – 2,7 км	1	до 2031 года
3	ул. Речная	Велодорожка – 1,1 км	1	до 2031 года
4	от ул. Зеленой до ЦРБ	Велодорожка – 1,400 км	1	до 2031 года
<i>с. Щербаки – с. Усть-Тарка</i>				
5	от. Остановки ПТОП в с. Щербаки до ул. Комсомольской в с. Усть-Тарка	Велодорожка – 3,3 км	2	до 2031 года

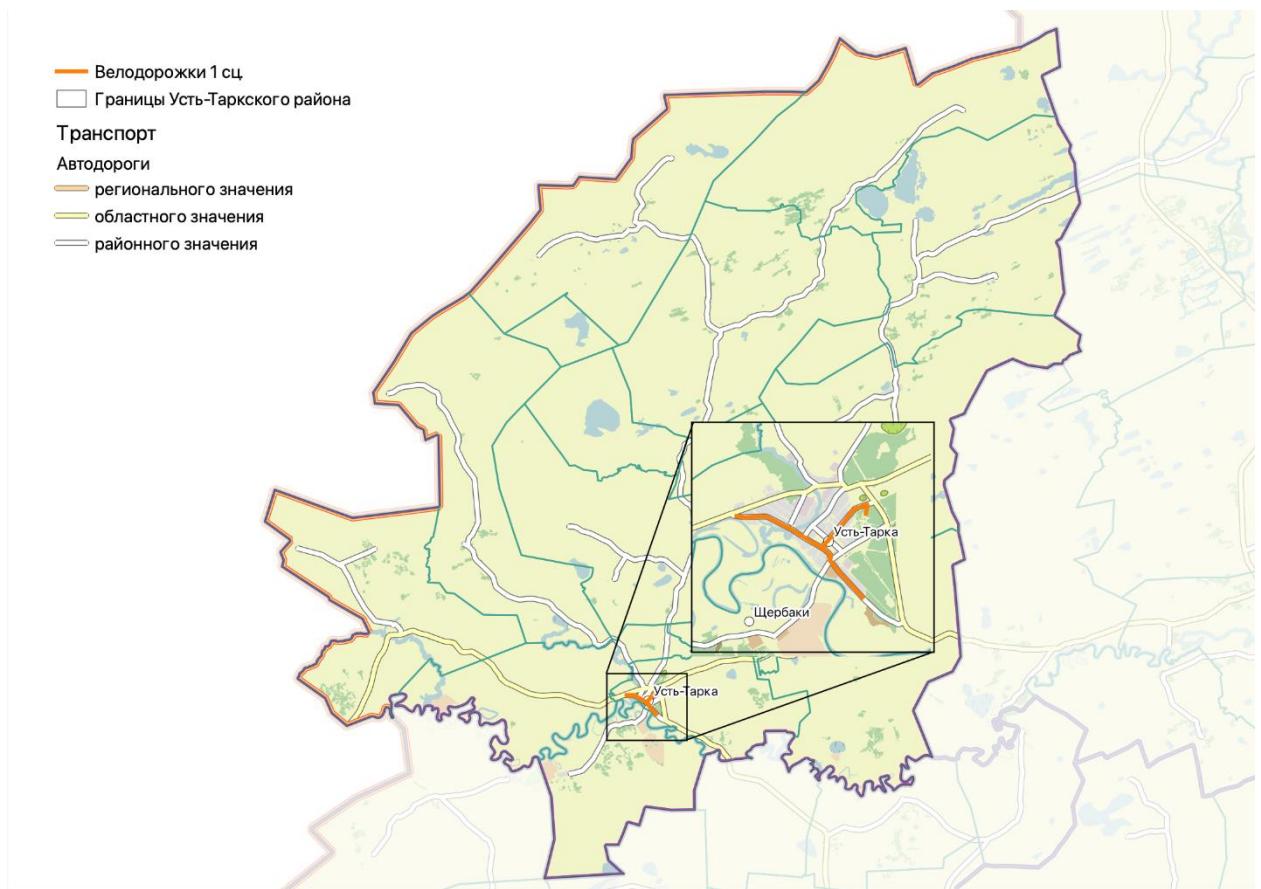


Рис. 3.5.7 – Обустройство велодорожек 1 сценарий

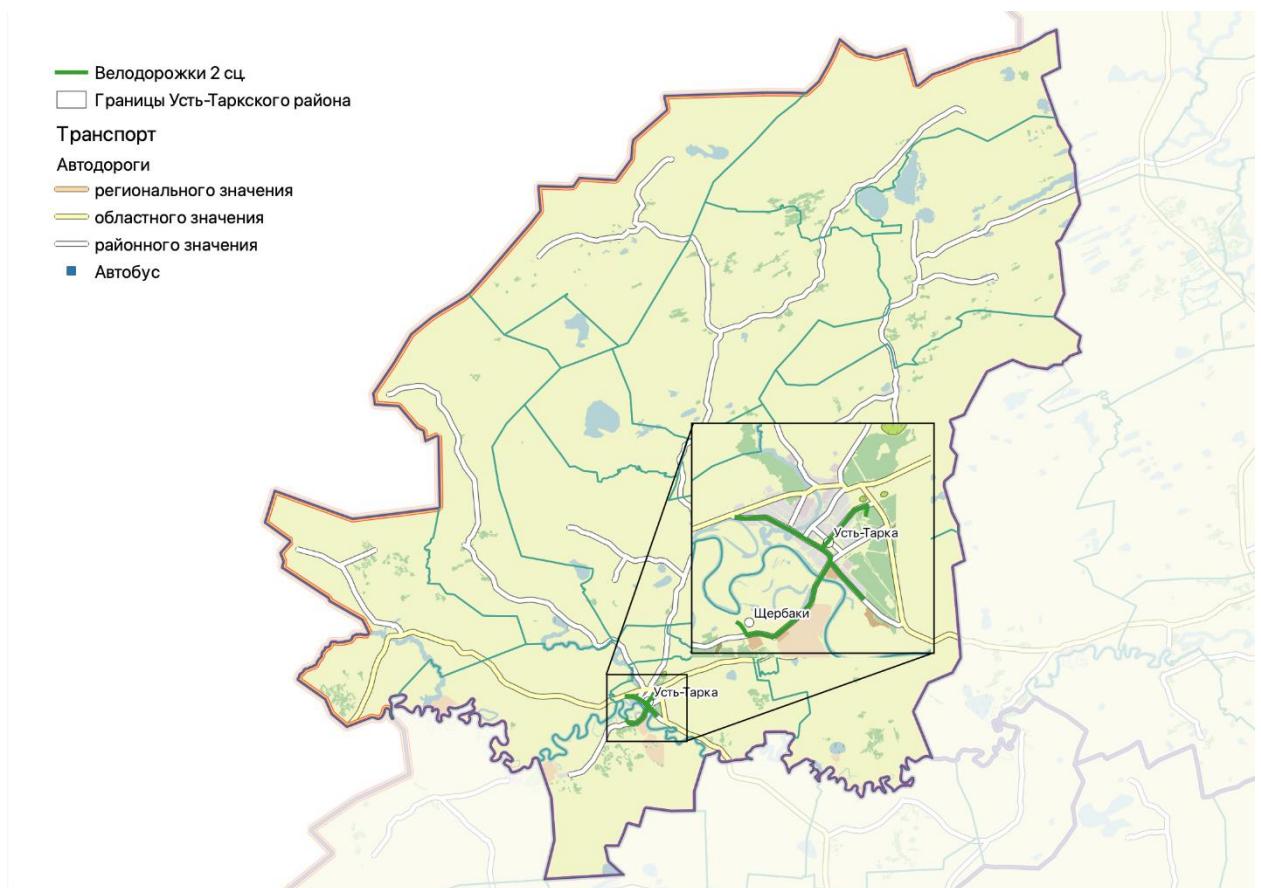


Рис. 3.5.8 – Обустройство велодорожек 2 сценарий

3.6 Введение приоритета в движении маршрутных ТС

Пассажирский транспорт общего пользования (ПТОП) оказывает весьма существенное влияние на весь процесс дорожного движения, четкая работа ПТОП позволяет сократить пользование индивидуальными автомобилями, в первую очередь для трудовых поездок, и снизить нагрузку на УДС. Грамотная организация пассажирских перевозок и сокращение времени движения подвижного состава на маршрутах являются в настоящее время одним из приоритетных вопросов при организации дорожного движения. Мероприятия по организации приоритетного движения ПТОП по улично-дорожной сети должны предусматривать комплексное использование планировочных и организационно-регулировочных решений, опирающихся на обследование условий движения и характеристик транспортных и пассажирских потоков. Приоритетное движение ПТОП может осуществляться постоянно (ежедневно и круглосуточно) и временно (в определенные дни недели и часы суток). Приоритет ПТОП может осуществляться за счёт: выделения обособленных полос проезжей части на перекрестках улиц;

- пропуска ПТОП по закрытым для других видов ТС направлениям;
- введением отдельных ограничений для остальных ТС на дорогах, по которым проходят маршруты общественного транспорта;
- реализацией особых схем регулирования движения на перекрестках, в наибольшей степени способствующих снижению задержек ПТОП.

В тоже время, приоритетный проезд ПТОП должен обеспечиваться с учетом интересов всех участников движения, а его организация не должна ухудшать общую транспортную ситуацию на регулируемых светофорных объектах. Критерием целесообразности внедрения приоритетного движения маршрутного пассажирского транспорта является сокращение суммарных затрат времени участников движения на рассматриваемом участке дорожной сети с учетом наполнения маршрутного пассажирского транспорта и легковых автомобилей.

Проведённое обследование территории Усть-Таркского района не выявило участков автодорог или пересечений, удовлетворяющих условиям, необходимым для внедрения отдельной полосы движения маршрутного пассажирского транспорта.

3.7 Развитие парковочного пространства (в том числе за пределами дорог)

Формирование единого парковочного пространства позволяет предотвратить процессы образования заторовых ситуаций, исключить несанкционированную хаотичную стоянку транспортных средств, вопреки действию запрещающих знаков, а также повысить уровень безопасности дорожного движения и снизить социальную напряженность населения.

По результатам оценки парковочного пространства на территории Усть-Таркского района недостаток парковочных мест в границах УДС не выявлен. Все социально-значимые объекты (ЦРБ, ГИБДД, автостанция и др.) обеспечены парковками для временной стоянки автомобилей, дефицит мест не выявлен. Стоит отметить, что большинство данных парковок не обозначены знаками и разметкой. В рамках данного КСОДД планируется выделение 350 тыс. руб. на установку знаков 6.4 «Парковка», табличек 8.6.1 – 8.6.9 «Способ постановки транспортного средства на стоянку», а также на нанесение дорожной разметки.

Постоянное хранение транспортных средств происходит на придомовых территориях.

3.8. Введение временных ограничений или прекращение движения транспортных средств

Базовым правовым актом, обобщенные мероприятия по введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств (ТС) является Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Порядок осуществления временных ограничений или прекращения движения ТС по автодорогам федерального значения и частным автодорогам определён приказом Минтранса РФ от 12 августа 2011 года №211. Временные ограничения или прекращение движения ТС по автодорогам могут устанавливаться:

- при реконструкции, капитальном ремонте и ремонте автодорог;
- в случае повышенной интенсивности работ по содержанию автодорог в зимний период, создающих угрозу безопасности дорожного движения;
- в период повышенной интенсивности движения ТС накануне нерабочих праздничных и выходных дней, в нерабочие праздничные и выходные дни, а также в часы максимальной загрузки автодорог;
- в период возникновения неблагоприятных природно-климатических условий и опасных природных явлений (лавина, оползень, камнепад, размывы автодорог и

искусственных дорожных сооружений при разливах рек, землетрясения, карстовые явления и др.);

- в случаях снижения несущей способности конструктивных элементов автодороги, ее участков, когда эксплуатационные характеристики автодорог, их конструктивных элементов или искусственных сооружений на них создают угрозу безопасности ДД;
- при аварийных ситуациях на автодорогах (дорожно-транспортные происшествия, технологические аварии и др.);
- при проведении официальных спортивных соревнований (в отношении автодорог местного значения в границах населенных пунктов);
- при проведении культурно-массовых мероприятий (военные парады, шествия, ярмарки и другие массовые мероприятия), проводимые по решению органов местного самоуправления (МСУ).

Решение о введении временных ограничений или прекращения движения ТС по автодорогам должно приниматься только на основе оценок:

- транспортно-эксплуатационных показателей автодороги;
- мониторинга ДД по аварийности на объездных дорогах;
- интенсивности движения.

В случае принятия такого решения органы МСУ могут применить следующие меры:

- информирование пользователей автодорогами о сроках ограничения или прекращения движения ТС на участке автодороги и о возможности воспользоваться объездом;
- обеспечение объезда по автодорогам общего пользования или устройство временной объездной дороги;
- обустройство участков автодорог соответствующими дорожными знаками, разметкой и иными техническими средствами организации ДД, предусмотренными Правилами дорожного движения и действующими нормативно-техническими документами;
- прекращение движения в течение времени, необходимого для ликвидации причины, вызвавшей данную ситуацию, если иное невозможно;
- ограничение движения по отдельным полосам автодороги, организация реверсивного или одностороннего движения.

На территории Усть-Таркского района отсутствуют постановления, вводящие временные ограничения. В рамках разработки КСОДД введение временных ограничений не предусмотрено.

3.9 Применение реверсивного движения и организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках

Практика показывает, что организация реверсивного движения оправдана на протяжённых трассах с четырьмя и более полосами для движения при наличии существенной асимметрии дорожных потоков. Для реверсивного движения могут использоваться как отдельные полосы, так и центральные проезжие части, и даже специально построенные эстакадные участки. Реверсивное движение требует, как высокого уровня технических средств ОДД, так и повышенной дисциплинированности водителей.

Организация реверсивного движения по имеющимся технико-экономическим характеристикам УДС и дорожного движения представляется нецелесообразной. Одним из главных недостатков реверсивного движения является его большая потенциальная угроза безопасности дорожного движения, так как попеременно по одной или нескольким полосам направление движения меняется на противоположное, а обустройство ограждений, препятствующих лобовым столкновениям автомобилей, затруднено.

Ввиду невысокой интенсивности, а также отсутствия дорог, подходящих по техническим параметрам для введения реверсивного движения, данные мероприятия в рамках КСОДД не рассматриваются.

3.10 Обеспечение транспортной и пешеходной связности территории

Транспортная связность, или уровень развития транспортной инфраструктуры – один из наиболее важных факторов, который влияет на развитие городов и регионов в целом. Высокая связность территории и развитая дорожная сеть создает благоприятные условия для развития промышленности и бизнеса, что в свою очередь способствует развитию экономики района и повышению благосостояния населения. Транспортная сеть города или муниципального образования должна обеспечивать высокую скорость, комфорт и безопасность передвижения между городскими районами и в их пределах, а также обеспечивать связь с объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами региональной и всероссийской сети. В общем виде понятие связности определяется как наличие «альтернативных маршрутов проезда из одной точки сети в другую. Высокая степень связности УДС обеспечивает удобные для населения корреспонденции делового, социально-бытового и культурно-рекреационного назначения, а также оптимальное распределение трафика по сети и, соответственно, минимизацию задержек и экологических выбросов. Низкая степень связности УДС всегда сопровождается значительными

перепробегами транспорта, а также возникновением так называемых «узких мест», то есть критических сечений сети, становящихся точками формирования транспортных заторов.

В связи с ограниченным финансированием и невысокой интенсивностью транспортных средств строительство новых дорог на территории района не предусмотрено.

Отдельно следует обозначить пешеходную связность – качество среды, характеризующее степень её приспособленности для пешеходов. Повышение степени пешеходной доступности способствует уменьшению нагрузки на пассажирский транспорт, снижению случаев использования личного автотранспорта, а также повышает физическую активность и здоровье граждан. Основные пешеходные связи обеспечивают связь жилых, общественных, производственных и иных зданий с остановками общественного транспорта, учреждениями культурно-бытового обслуживания, рекреационными территориями, а также связь между основными пунктами тяготения в составе общественных зон и объектов рекреации. Второстепенные пешеходные связи обеспечивают связь между застройкой и элементами благоустройства (площадками) в пределах участка территории, а также передвижения на территории объектов рекреации (сквер, бульвар, парк, лесопарк). Ширина второстепенных пешеходных коммуникаций принимается порядка 1,0 - 1,5 м. При этом на степень пешеходной доступности влияет наличие или отсутствие различных элементов пешеходной инфраструктуры, а также их качество, развитость общественного транспорта, дорожные условия и вероятность возникновения ДТП. В тоже время, реализация планов по увеличению пешеходной доступности напрямую связана с реконструкцией, вышедших за нормативные значения, участков пешеходных дорожек, обустройством пешеходных переходов, остановок общественного транспорта и только затем, предполагает поэтапное расширение за счёт введения новой сети пешеходных дорожек.

Участки по строительству тротуаров на территории с. Усть-Тарка 3.5 (таблица 3.5.1).

Реализация предложенных мероприятий позволит повысить уровень комфорта, удобства и безопасности перемещений жителей и гостей населенных пунктов, входящих в состав муниципального округа.

3.11 Организация движения маршрутных транспортных средств

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

Для повышения качества транспортного обслуживания населения, на территории района целесообразно реализовать систему информационного обеспечения пассажиров, включающую следующие составляющие:

- проведение аудита остановочных пунктов и оборудование их недостающими дорожными знаками 5.16;
- обеспечение наличия на остановочном пункте информационных табличек (листов) с расписанием движения и дальнейшей актуализацией их при каждом изменении расписаний или маршрутов движения пассажирского транспорта (информация должна предоставляться в форме, доступной для маломобильных групп населения согласно);
- публикация и распространение коммерческими организациями удаленной информации в виде карт-схем с указанием муниципальных и межмуниципальных маршрутов в различных видах сообщения и режимов их работы;
- размещение в ТС, работающих на маршрутах регулярных перевозок (независимо от формы собственности перевозчика), оперативной звуковой и визуальной (электронное табло или бегущая строка) информации, заблаговременно предупреждающей пассажиров о текущих и предстоящих остановках.

Для улучшения качества транспортного обслуживания населения необходимо проведение следующих мероприятий:

- 1) Приобретение подвижного состава пассажирского транспорта;
- 2) Внедрение единой электронной транспортной карты;
- 3) Обустройство павильонов ожидания на промежуточных остановочных пунктах;
- 4) Оптимизация существующей маршрутной сети.

В рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги» на территории Новосибирской области реализуется федеральный проект «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях». В связи с этим, при выделении дополнительного финансирования, возможно обновление подвижного состава на межмуниципальном сообщении.

Стоит отметить, что все населенные пункты Усть-Таркского района обеспечены маршрутами пассажирского транспорта общего пользования.

В рамках данного КСОДД для сценария 1 и сценария 2 предлагается введение дополнительного маршрута в г. Омск.

3.12 Организация или оптимизация системы мониторинга дорожного движения, установка детекторов транспорта, организация сбора и хранения документации по организации дорожного движения

В соответствии со ст.7 Федерального закона от 29.12.2017 № 443-ФЗ к полномочиям органов местного самоуправления муниципальных районов, городских округов и городских поселений в области организации дорожного движения относятся:

1) организация и мониторинг дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования местного значения».

Данные мониторинга дорожного движения на территории муниципального образования используются при решении задач по:

- а) оценке состояния дорожного движения и эффективности его организации;
- б) выявлению и прогнозированию развития процессов, влияющих на состояние дорожного движения;
- в) разработке программ комплексного развития транспортной инфраструктуры, комплексных схем организации дорожного движения и проектов ОДД;
- г) определению мероприятий по совершенствованию ОДД;
- д) оценке качества реализации мероприятий, направленных на обеспечение эффективности ОДД;
- е) контролю в сфере ОДД;
- ж) обеспечению потребностей в достоверной информации о состоянии дорожного движения.

По результатам проведенного анализа УДС муниципального района, социально-экономического развития, а также на основании данных о транспортных потоках, полученных в ходе натурного обследования, установка детекторов транспорта требуется. При детальном анализе мест установки комплексов ФВФ и мест концентрации ДТП выявлена нехватка комплексов ФВФ. В соответствии с методикой определения мест размещения технических средств автоматической ФВФ нарушений ПДД, утвержденной протоколом заседания проектного комитета по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» от 19.11.2019 г. № 8, определены места установки комплексов ФВФ:

- а/д 50К-20 (55.564967, 75.728974);
- а/д 50К-20 (55.531022, 75.789687);
- а/д 50Н-2802 (55.671143, 75.760898);
- ул. Московская, с Усть-Тарка (55.571920, 75.679897).

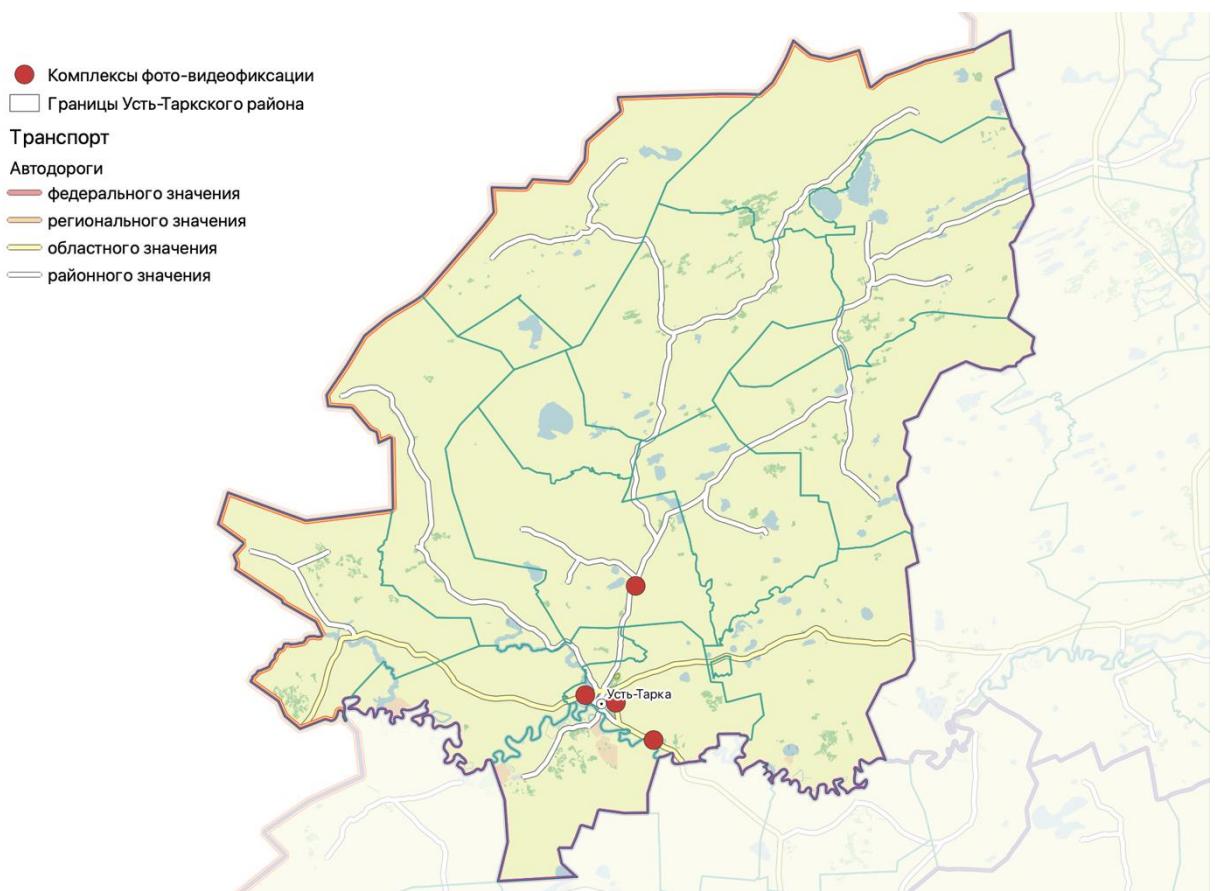


Рис. 3.12.1 – Места установки комплексов фото-видеофиксации

Согласно Порядку мониторинга дорожного движения, утвержденным Приказом Минтранс России от 18.04.2019 № 114 мониторинг дорожного движения должен проводиться в целях формирования и реализации государственной политики в области организации дорожного движения, оценки деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления и иных владельцев автомобильных дорог по организации дорожного движения, а также в целях обоснования выбора мероприятий по организации дорожного движения, формирования комплекса мероприятий, направленных на обеспечение эффективности организации дорожного движения. Мониторинг дорожного движения должен осуществляться посредством сбора, обработки, накопления и анализа основных параметров дорожного движения, установленных пунктом 2 Правил определения основных параметров дорожного движения и ведения их учета, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 16 ноября 2018 г. N 1379.

3.13 Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения

Водители нуждаются в предоставлении своевременной и наиболее полной информации, которая позволила бы им свободно ориентироваться на УДС при следовании

по выбранному маршруту, что снижает напряженность труда водителей и уменьшает вероятность ДТП, а также увеличивает пропускную способность дорог; при необходимости корректировать выбранный ранее маршрут с учетом реальных условий движения в период осуществления поездки, способствуя минимизации затрат времени.

Для ориентирования на УДС в процессе осуществления поездки, участникам дорожного движения необходимы сведения об улицах, объектах и схемах организации движения в транспортных узлах по ходу движения. Такие сведения обеспечиваются информационными указателями, которыми в достаточном количестве должна быть оснащена УДС поселения.

Предоставление информации должно различаться в зависимости от района поселения, условий дорожного движения.

Целью системы информационного обеспечения участников дорожного движения является минимизация общих потерь, возникающих при движении транспортных средств по УДС за счет совершенствования информирования для ориентирования в пространстве.

Система информационного обеспечения участников дорожного движения должна обеспечивать:

- безопасность дорожного движения;
- информированность водителей об их местонахождении и возможных маршрутах движения, расположении объектов, в т.ч. таких объектов притяжения водителей транспортных средств, как торговые центры, объекты потребительского рынка и т.п.;
- возможность своевременной оценки дорожной обстановки и маневрирования;
- комфортное восприятие информации участниками дорожного движения.

Информационно-указательные знаки индивидуального проектирования с информацией об объектах притяжения водителей размещают в соответствии с требованиями и вносят в проекты организации дорожного движения.

По итогам обследования были выявлены дорожные знаки, несоответствующие [7]. Данные дорожные знаки изображены на рис. 3.13.1 – 3.13.2.

Данные знаки подлежат замене на новые, а точное количество необходимо установить при помощи детального обследования.



Рис. 3.13.1 – Технические средства организации дорожного движения, установленные не по ГОСТ Р 52289-2019



Рис. 3.13.2 – Технические средства организации дорожного движения, установленные не по ГОСТ Р 52289-2019

3.14 Организация пропуска транзитных и (или) грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств

В настоящее время для движения транзитного транспорта через Усть-Таркский района существует два маршрута, в зависимости от конечного пункта движения:

1. при движении с юга на север (из г. Татарск в сторону Венгеровского района) и обратно по автодорогам 50К-20 и 50Н-2802;
2. при движении с востока на запад (из Венгеровского района в сторону с. Нижняя Омка Омской области) и обратно по автодороге 50К-22.

Строительство новых транспортных обходов населенных пунктов не предусмотрено.

В статье 1 Федерального закона от 24.07.1998 № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» под опасным грузом понимаются вещества, изделия из них, отходы производственной и иной хозяйственной деятельности, которые в силу присущих им свойств могут при перевозке создать угрозу для жизни и здоровья людей, нанести вред окружающей среде, повредить или уничтожить материальные ценности. Аналогичное определение термина «опасный груз» содержится в пункте 1.2 Правил дорожного движения.

В соответствии с приложением А к Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов от 30.09.1957 (ДОПОГ) [10] выделяются следующие классы опасных грузов:

- класс 1 - взрывчатые вещества и изделия;
- класс 2 - газы;
- класс 3 - легковоспламеняющиеся жидкости;
- класс 4.1 - легковоспламеняющиеся твёрдые вещества, самореактивные вещества и твердые десенсибилизированные взрывчатые вещества;
- класс 4.2 - вещества, способные к самовозгоранию;
- класс 4.3 - вещества, выделяющие легковоспламеняющиеся газы при соприкосновении с водой;
- класс 5.1 - окисляющие вещества;
- класс 5.2 - органические пероксиды;
- класс 6.1 - токсичные вещества;
- класс 6.2 - инфекционные вещества;

- класс 7 - радиоактивные материалы;
- класс 8 - коррозионные вещества;
- класс 9 - прочие опасные вещества и изделия.

В приложении А к [10] приведён также перечень грузов повышенной опасности. Опасные грузы, на которые необходимо получение специального разрешения, приведены в подпункте 1.10.3.1 Приложения А к [10].

Пункт 1 статьи 31 Федерального закона 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» [3] устанавливает, что движение по автомобильным дорогам крупногабаритного транспортного средства либо транспортного средства, осуществляющего перевозки опасных грузов, относящихся согласно [10] к грузам повышенной опасности, допускается при наличии специальных разрешений.

Необходимость получения разрешения установлена только в отношении опасных грузов, которые согласно ДОПОГ относятся к грузам повышенной опасности.

Для получения специального разрешения необходимо:

- согласование в порядке, установленном законодательством, маршрута транспортного средства, осуществляющего перевозки опасных грузов;
- наличие уведомления о включении транспортного средства, осуществляющего перевозки опасных грузов, в Реестр категорированных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и о присвоенной категории, а также уведомления о соответствии субъекта транспортной инфраструктуры или перевозчика требованиям в области транспортной безопасности.

Формы бланков специальных разрешений утверждаются Минтрансом России. Приказом Минтранса России от 4 июля 2011 г. № 179 [11] утвержден Порядок выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозку опасных грузов, который устанавливает правила подачи, приема и рассмотрения заявления о получении специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозку опасных грузов (далее – специальное разрешение), а также оформления, выдачи и получения специального разрешения.

Действующим законодательством допускается установление постоянных маршрутов транспортных средств, осуществляющих перевозки опасных грузов. Запрещено взимание платы за согласование маршрута транспортного средства, осуществляющего перевозки опасных грузов.

Заявка на согласование маршрута должна содержать следующие сведения:

- номер и дату;
- полное наименование собственника, владельца автомобильной дороги, в чей адрес направляется заявка, с указанием его места нахождения;
- маршрут перевозки опасного груза (начальный, основной промежуточный и конечный пункт автомобильной дороги) с указанием ее принадлежности к федеральной, региональной и (или) муниципальной собственности;
- сведения о перевозимом опасном грузе: наименование и описание опасного груза, класс, номер ООН.

Заявка регистрируется владельцем автомобильной дороги в течение одного рабочего дня с даты ее поступления, в том числе в ведомственных информационных системах или единой системе межведомственного электронного взаимодействия при использовании таких систем.

Ространснадзор согласовывает маршрут транспортного средства, осуществляющего перевозки опасных грузов, с владельцами автомобильных дорог, по которым проходит такой маршрут. Согласование маршрута транспортного средства, осуществляющего перевозку опасных грузов, проводится владельцами автомобильных дорог в течение четырёх рабочих дней с даты поступления от уполномоченного органа соответствующей заявки.

Решение о выдаче специального разрешения или об отказе в его выдаче принимается уполномоченным органом в течение двух рабочих дней со дня поступления от всех владельцев автомобильных дорог, по которым проходит маршрут транспортного средства, осуществляющего перевозку опасных грузов, согласований такого маршрута или отказа в его согласовании.

В течение трёх рабочих дней с момента регистрации заявления орган Ространснадзора проводит проверку полноты и достоверности указанных сведений, соответствие технических характеристик транспортного средства требованиям безопасности при перевозке заявленного опасного груза и принимает одно из следующих решений:

- направить владельцам автомобильных дорог, по которым проходит маршрут транспортного средства, осуществляющего перевозку опасных грузов, заявку на согласование маршрута транспортного средства, осуществляющего перевозку опасных грузов (далее - заявка), а в случае наличия информации о проводимых мероприятиях на объектах, запросить альтернативный маршрут;
- наказать в выдаче специального разрешения.

Орган Ространснадзора отказывает в выдаче специального разрешения в случаях:

- несоответствия требованиям ДОПОГ по обеспечению безопасности перевозки заявленного опасного груза;
- предоставления недостоверных и (или) неполных сведений, а также отсутствия документов, обязательных к предоставлению;
- мотивированного отказа владельца автомобильной дороги в согласовании маршрута транспортного средства, осуществляющего перевозку опасных грузов;
- отсутствия в соответствии с информацией компетентного органа уведомления о включении транспортного средства, осуществляющего перевозку опасных грузов, в Реестр категорированных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и о присвоенной категории, а также уведомления о соответствии субъекта транспортной инфраструктуры или перевозчика требованиям в области транспортной безопасности, которое было получено в порядке, установленном приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 29 января 2010 г. № 22 «О Порядке ведения Реестра категорированных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» [12].

Перечни постоянных маршрутов, установленных органами исполнительной власти и органами местного самоуправления, размещаются на официальных сайтах указанных органов в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

Важно отметить, что [11] предусмотрена возможность приостановки действия специального разрешения при прохождении маршрута перевозки опасных грузов по автомобильным дорогам, непосредственно прилегающим к объектам транспортной инфраструктуры, задействованным при подготовке и проведении спортивных, культурных, научных и деловых массовых мероприятий. Так, в случае поступления в срок не ранее, чем за 30 дней и не позднее, чем за 7 дней от федеральных органов исполнительной власти, органов государственной власти субъектов РФ и органов местного самоуправления, осуществляющих противодействие терроризму в пределах своих полномочий, информации о проведении мероприятий на объектах, органы Ространснадзора обязаны в течение трёх рабочих дней принять решение о приостановлении действия специального разрешения и запросить у владельца автомобильной дороги альтернативные маршруты объезда объектов.

По заявлению перевозчика или его представителя орган Ространснадзора на время приостановления действующего специального разрешения оформляет в сроки, не превышающие трёх рабочих дней, специальное разрешение с учетом альтернативного маршрута перевозки опасного груза и ранее представленных документов для оформления специального разрешения, действие которого было приостановлено. В случае

приостановления действия специального разрешения орган Ространснадзора вносит соответствующую информацию в реестр выданных специальных разрешений и уведомляет об этом перевозчика в течение рабочего дня посредством телефонной и факсимильной связи, а также на электронный адрес, указанный перевозчиком в заявлении.

Федеральным законом № 443-ФЗ и Приказом Минтранса РФ от 12 августа 2011 г. №211 «Об утверждении Порядка осуществления временных ограничений или прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам федерального значения и частным автомобильным дорогам» предусмотрена возможность введения ограничений дорожного движения при проведении массовых мероприятий. Для введения указанных ограничений требуется разработать проект организации дорожного движения и осуществить установку технических средств организации дорожного движения. Необходимо отметить, что информация о проведении массовых мероприятий зачастую отсутствует в органах управления автомобильными дорогами на стадии формирования бюджета на очередной год, в связи с чем возникают трудности в финансировании соответствующих мероприятий.

Ограничения или запрещения движения транспортных средств, перевозящих опасные грузы, осуществляемые посредством выполнения Федерального закона, характерны для проведения особо крупных мероприятий, например, массовых или инфраструктурных. Федеральный закон становится в данном случае правовой основой распоряжений для разработки проекта изменений в схемы организации дорожного движения.

Таким образом, ограничения или запрет движения транспортных средств, перевозящих опасные грузы, вводятся:

- без оформления распорядительного акта при аварийных ситуациях на автомобильных дорогах из-за ДТП или технологических авариях, при предупреждении и ликвидации чрезвычайных ситуаций и иных, когда необходимо срочное реагирование соответствующих служб и минимизация ущерба здоровью людей и имуществу;
- заблаговременно посредством Федеральных законов при проведении длительных массовых мероприятий или создании крупных инфраструктурных или строительных проектов для минимизации рисков ущерба здоровью массовому количеству людей и экономическим показателям проектов – в данном случае имеется возможность заблаговременно согласовать и внедрить изменения в схемы организации дорожного движения, действующие в дальнейшем в течение длительного продолжения времени; посредством распоряжений местных органов власти, дорожных органов, ГИБДД, МЧС в остальных случаях, включая согласование и внедрение изменения в схемы организации дорожного движения, действующие в дальнейшем в течение короткого отрезка времени.

3.15 Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах

Целью применения такого метода успокоения движения как изменение скоростных режимов движения является снижение числа конфликтных ситуаций в дорожном движении между транспортом и пешеходами, предотвращение ДТП и снижение тяжести их последствий.

1 сценарий

На территории с. Усть-Тарка предлагается ввести ограничения скоростного режима 40 км/ч. Предлагается установка знаков 5.31 «Зона с ограничением максимальной скорости» на въезде в с. Усть-Тарка и знак 5.32 «Конец зоны с ограничением максимальной скорости». Место установки знаков представлено в таблице 3.15.1 и на рис. 3.15.1.

Таблица 3.15.1 – Места установки знаков 5.31 и 5.32

№ п/п	Координаты	Адрес	№ дорожного знака
1	55.569820, 75.669551	Пересечение ул. Московской и ул. Комсомольской	5.31/5.32
2	55.583427, 75.692505	Въезд в с. Усть-Тарка на а/д 50Н-2803	5.31/5.32
3	55.579118, 75.710430	Въезд в с. Усть-Тарка на а/д 50Н-2802	5.31/5.32
4	55.575346, 75.712405	Пересечение ул. Ленина и а/д 50К-22	5.31/5.32
5	55.572348, 75.723188	Пересечение ул. Дзержинского и а/д 50К-20	5.31/5.32
6	55.567295, 75.728073	Пересечение ул. Чапаева и а/д 50К-20	5.31/5.32
7	55.546827, 75.734101	Пересечение ул. Речной и а/д 50К-20	5.31/5.32

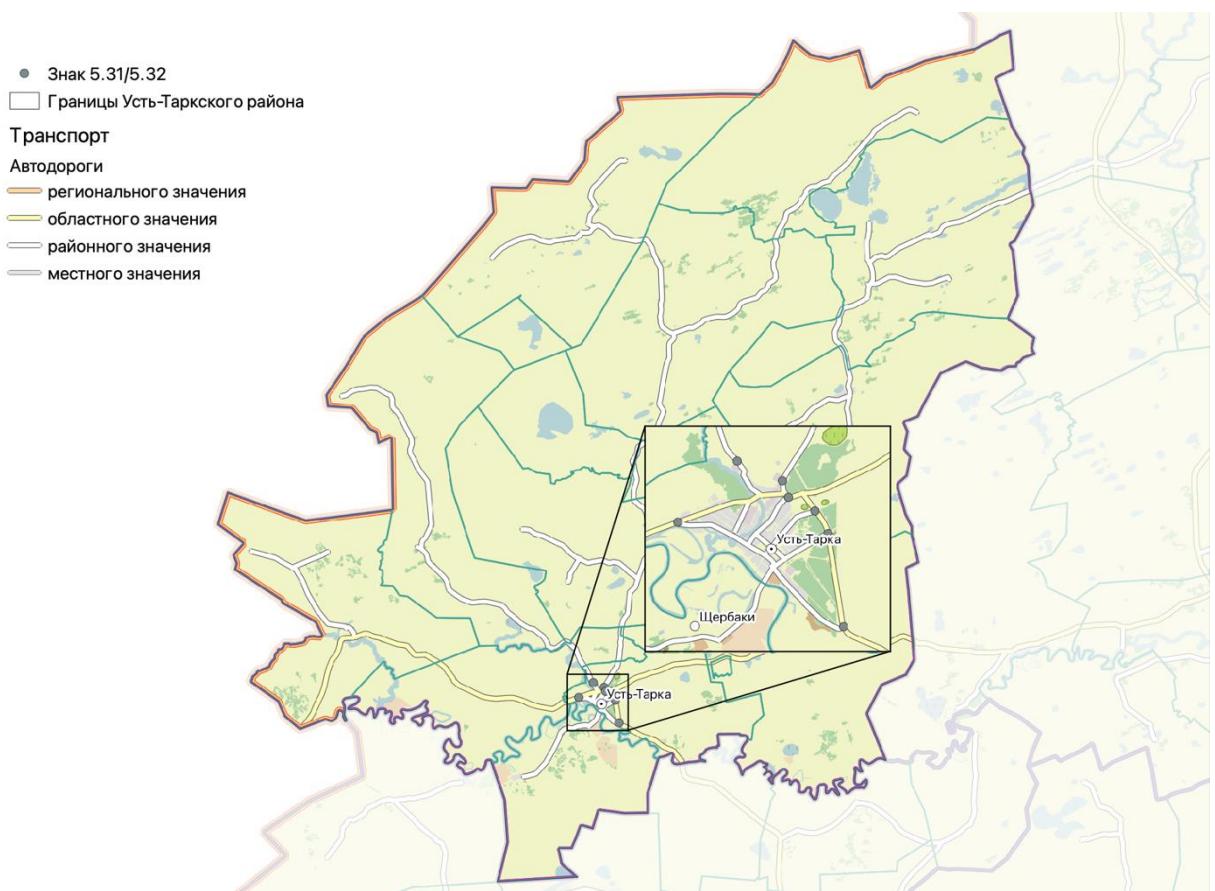


Рис. 3.15.1 – Места установки знаков 5.31 «Зона с ограничением максимальной скорости» и 5.32 «Конец зоны с ограничением максимальной скорости»

2 сценарий

На территории с. Усть-Тарка предлагается ввести ограничения скоростного режима 40 км/ч не только на территории с. Усть-Тарка, но и в селах, через который проходит транзитный транспорт. Предлагается установка знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости» на въезде в села и знака 3.25 «Конец ограничения». Зона введения ограничения представлена на рис. 3.15.2.

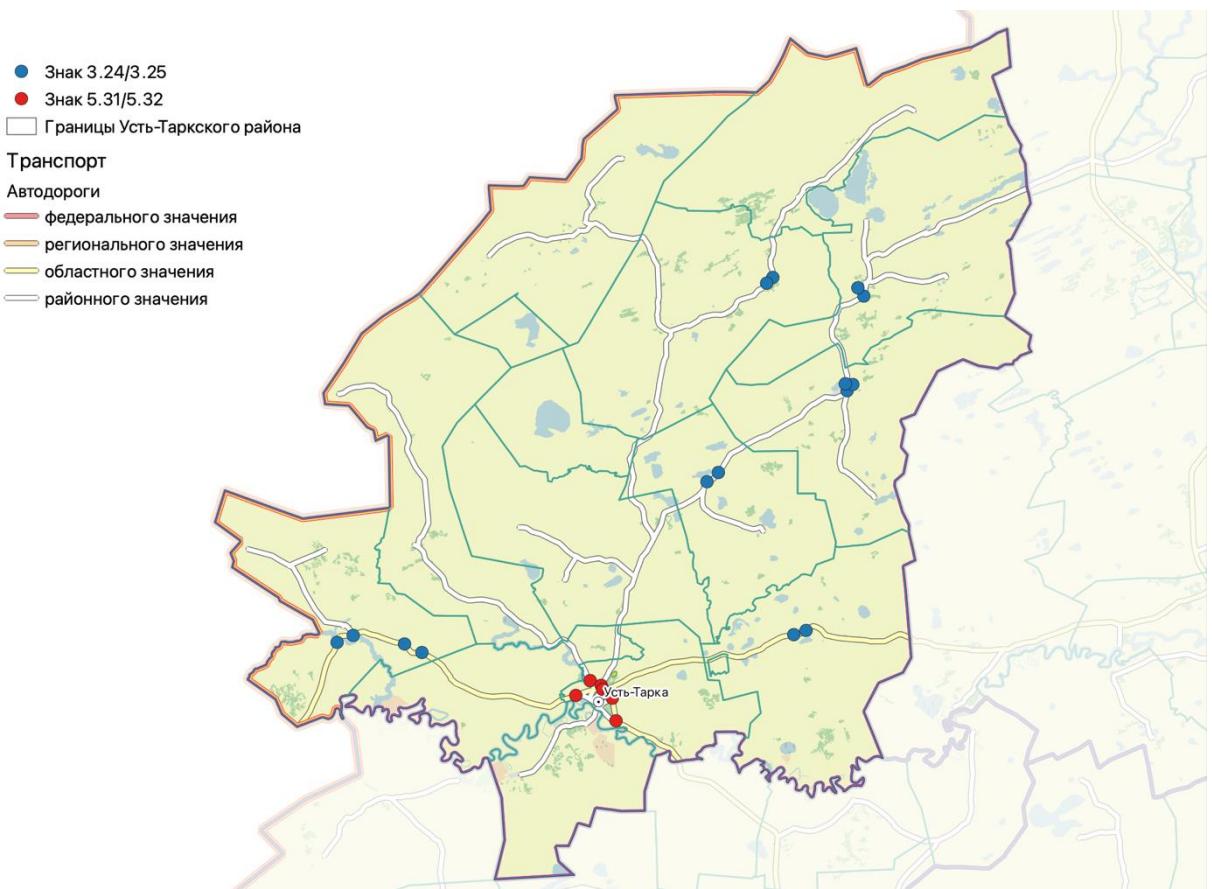


Рис. 3.15.2 – Места установки знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости» и 3.25 «Конец зоны ограничения максимальной скорости»

3.16 Обеспечение благоприятных условий для движения маломобильных групп населения

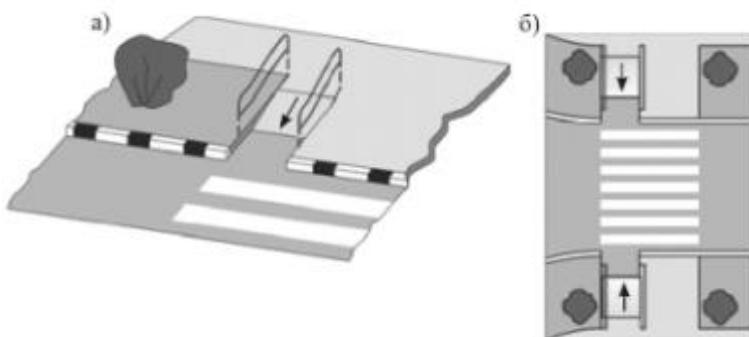
Согласно Федеральному закону от 24.11.1995 N 181-ФЗ «О социальной защите в Российской Федерации» Правительство Российской Федерации, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления создают инвалидам (включая инвалидов, использующих кресла-коляски и собак-проводников) условия для беспрепятственного доступа к объектам социальной инфраструктуры (жилым, общественным и производственным зданиям, строениям и сооружениям, спортивным сооружениям, местам отдыха, культурно-зрелищным и другим учреждениям), а также для беспрепятственного пользования всеми видами городского и пригородного пассажирского транспорта. Согласно постановлению Государственного комитета Российской Федерации по строительству и жилищно-коммунальному комплексу и Министерства труда и социального развития Российской Федерации от 22.12.1999 N 74/51, утвердившего РДС 35-201-99 «Порядок реализации требований доступности для инвалидов к объектам социальной инфраструктуры» к маломобильным группам населения могут быть отнесены люди преклонного возраста от 60 лет и старше, с временными или длительными

нарушениями здоровья и функций движения, беременные женщины и люди с детскими колясками и другие, которые также нуждаются в доступности к объектам социальной направленности.

Доступность пешеходных переходов

При разнице высот между поверхностями тротуара или переходной дорожки и проезжей части автомобильной дороги более 15 мм наземные нерегулируемые пешеходные переходы с двух сторон оборудуются короткими пандусами, длина поверхности которых не превышает 6 м (далее – пандусы).

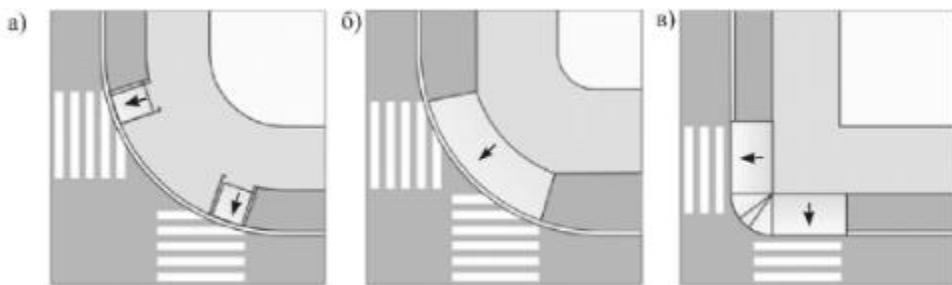
Для тротуаров шириной 4 м и более, примыкающих к проезжей части автомобильной дороги, а также для тротуаров шириной 2 м и более, отделенных от проезжей части полосой озеленения шириной не менее 2 м, рекомендуется применение пандуса с колесоотбойными бортиками, нижняя часть которого сопрягается с расположенной перед пешеходным переходом горизонтальной площадкой, имеющей длину 1,5–2 м и ширину, соответствующую ширине пандуса (рисунок 3.16.1, а). Пандусы данного типа в пределах проезжей части автомобильной дороги следует размещать на одной линии по краю пешеходного перехода (рисунок 3.16.1, б).



а – общий вид; б – вид сверху

Рисунок 3.16.1 – Пример размещения пандусов на пешеходных переходах, отделенных от проезжей части полосой озеленения

На участках, где ширина тротуара вместе с полосой озеленения менее 4 м (условия движения соответствуют нормальным), допускается выполнять пандусы аналогично варианту 1, но без горизонтальной площадки, расположенной перед пешеходным переходом (Рисунок 3.16.2).



а – пандус на каждом переходе; б – один пандус по ширине внешних границ переходов; в – комбинированный пандус по ширине перехода (уклон 5%)

Рисунок 3.16.2 – Варианты размещения пандусов на пешеходных переходах, выполненных по продолжению тротуара или пешеходной дорожки

При разнице высот между поверхностями тротуара или переходной дорожки и проезжей части автомобильной дороги более 15 мм наземные пешеходные переходы с двух сторон оборудуются короткими пандусами, длина поверхности которых не превышает 6 м.

Устройство пандусов не требуется в случае оборудования ИДН, совмещённой с пешеходным переходом.

Регулируемые перекрестки должны быть оснащены средствами визуальной и звуковой индикации, отдельными от средств индикации, предназначенных для ТС.

Тактильные средства, выполняющие предупредительную функцию на покрытии пешеходных путей на участке, следует размещать не менее чем за 0,8 м до объекта информации или начала опасного участка, изменения направления движения, входа и т.п. Ширина тактильной полосы принимается в пределах 0,5-0,6 м.

На рисунке 3.16.3 показан пример наземного пешеходного перехода, оборудованного пандусным сходом и тактильной плиткой.

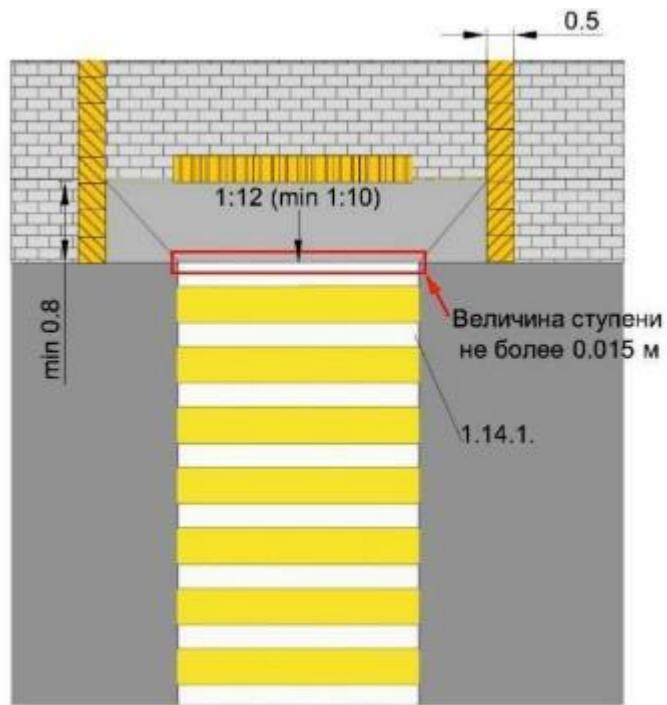


Рисунок 3.16.3 – Пример наземного пешеходного перехода, оборудованного пандусным сходом и тактильной плиткой

На пешеходных и транспортных коммуникациях для инвалидов с дефектами слуха должны быть установлены световые (проблесковые) маячки, сигнализирующие об опасном приближении (прибытии) транспортных средств (поезд, автобус, троллейбус, трамвай, судно и др.) в темное время суток, сумерках и в условиях плохой видимости (дождь, туман, снегопад).

В связи с тем, что большинство имеющихся пешеходных переходов оборудованы пандусом для маломобильных групп населения, то в рамках данного КСОДД предлагается оборудовать пешеходные переходы, указанные в таблице 3.16.1

Таблица 3.16.1 – Список пешеходных переходов, которые необходимо оборудовать для маломобильных групп населения

№	Улица	Координаты	Сценарий	Срок реализации
<i>с. Усть-Тарка</i>				
1	ул. Комсомольская (д.180)	55.569112, 75.676909	1	до 2026 года
2	ул. Комсомольская (д.113)	55.567933, 75.687064	1	до 2026 года
3	ул. Комсомольская (д. 89)	55.566506, 75.692003	1	до 2026 года
4	пересечение ул. Ленина и ул. Максима Горького	55.565738, 75.697764	1	до 2026 года
5	пересечение ул. Ленина и ул. Чапаева	55.567226, 75.699882	1	до 2026 года
6	ул. Ленина (д. 39)	55.568715, 75.702993	1	до 2026 года
7	ул. Ленина (д. 112)	55.573464, 75.708944	1	до 2026 года
8	пересечение ул. Дзержинского и ул. Зеленої	55.570840, 75.715812	1	до 2026 года
9	пересечение ул. Комсомольской, ул. Чапаева и ул. Речной	55.559833, 75.706595	1	до 2026 года
10	ул. Лесная (д. 19)	55.579126, 75.696192	2	до 2031 года
11	ул. Лесная (д. 2)	55.575942, 75.707408	2	до 2031 года
<i>с. Щербаки</i>				
12	Кооперативная ул. (д.2а)	55.546785, 75.671837	2	до 2031 года
<i>с. Яркуль-Матюшино</i>				
12	около остановки ПТОП	55.846650, 76.105605	2	до 2036 года
<i>с. Козино</i>				
13	ул. Школьная (около остановки ПТОП)	55.514299, 75.487825	2	до 2031 года
14	ул. Школьная (школа)	55.514133, 75.493171	2	до 2031 года

3.17 Обеспечение маршрутов движения детей к образовательным организациям

Выбор конкретной схемы ОДД должен осуществляться по результатам обследований, в зависимости от места размещения образовательной организации, при этом следует учитывать местные условия. Стандартная схема типовых решений на 2-х полосной дороге представлена на рисунке 3.17.1.

Тип 1. Стандартная схема при 2-х полосах движения

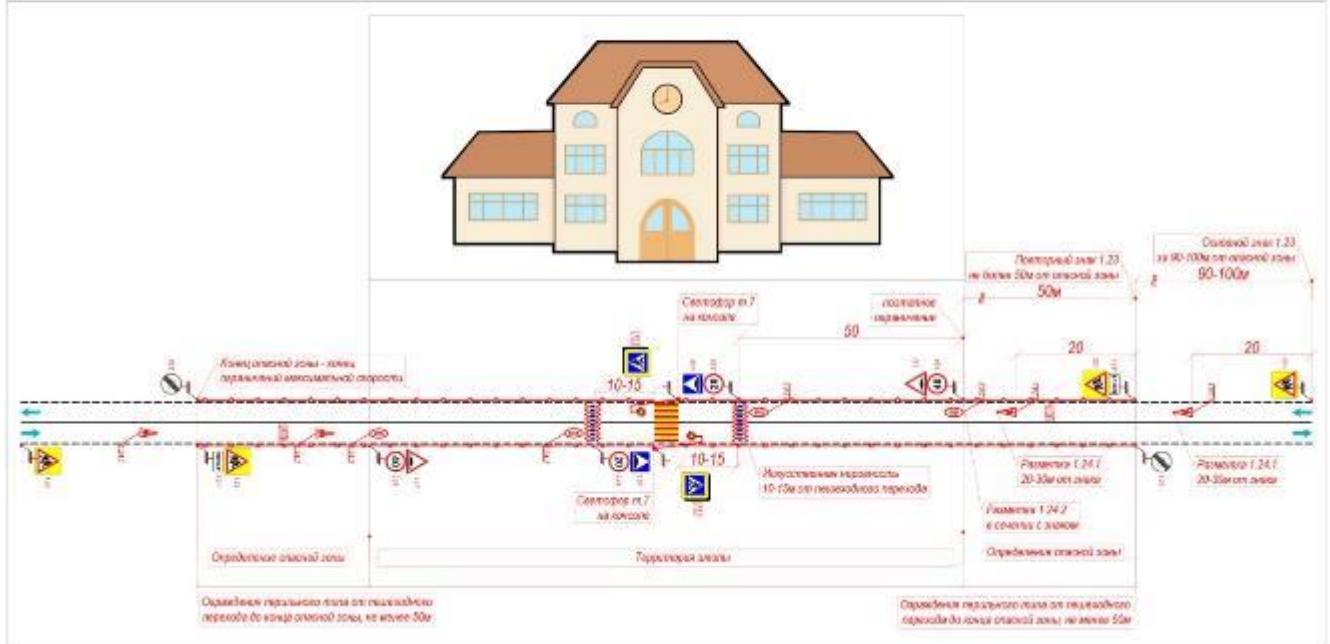


Рисунок 3.17.1 – Типовое мероприятие по обеспечению БДД в районе детских учреждений при условиях «1+1» полосами для движения

Стоит отметить, что пешеход возле Усть-Таркской СОШ (с. Усть-Тарка, ул. Дзержинского, 3) оборудован искусственными неровностями, светофором Т7, переходными ограждениями, освещением и знаком 5.19.1/2 «Пешеходный переход». Данный переход изображен на рис. 3.17.2



Рис. 3.17.2 –Пешеходный переход, оборудованный ТСОДД

В таблице 3.17.1 сформирован список пешеходных переходов, расположенных на улицах, проходящих вдоль образовательных учреждений на территории с. Усть-Тарка, в которых необходима реализация перечисленных в таблице мероприятий, по обеспечению безопасности движения детей к образовательным учреждениям. На рисунке 2.7.20.3 отражён сформированный список мест.

Таблица 3.17.1 – Список пешеходных переходов, расположенных на улицах, проходящих вдоль образовательных учреждений на территории с. Усть-Тарка, в которых необходима реализация мероприятий по обеспечению БДД

№ п/п	Адрес	Проблематика	Мероприятие
1	Ул. Олега Кошевого, 15	Нерегулируемый пешеходный переход вблизи образовательных учреждений	Устройство искусственной неровности и строительство светофора Т7, устройство дополнительного искусственного освещения
2	Ул. Дзержинского, 15	Нерегулируемый пешеходный переход вблизи образовательных учреждений	Устройство искусственной неровности и строительство светофора Т7, устройство дополнительного искусственного освещения

3.18 Развитие сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционные мероприятия, повышающие эффективность функционирования сети дорог в целом

Мероприятия по развитию сети дорог, локально-реконструктивные мероприятия КСОДД, повышающие эффективность функционирования сети дорог в целом в рамках КСОДД включают следующий перечень:

Дороги регионального и межмуниципального значения:

Наименование автомобильной дороги	Протяженность участка, км	Вид работ	Сценарий	Год
Яркуль – Матюшкино – Майский	7,90	Реконструкция	1	2024
"194 км а/д "К-22" – Козино" на участке км 8+000 – км 9+919	1,92	Реконструкция	1	2025
"24 км а/д "Н-2802" – Новоникольск" на участке км 7+203 – км 9+800	2,60	Реконструкция	1	2026-2030

Дороги местного значения:

Наименование автомобильной дороги	Протяженность участка, км	Вид работ	Сценарий	Год
<i>Дубровинский сельский совет</i>				
ул. Молодежная, п. Октябрьский	0,332	Капитальный ремонт	1	2021
ул. Садовая, п. Октябрьский	0,851	Капитальный ремонт	1	2022
ул. Лесная, п. Октябрьский	0,860	Капитальный ремонт	2	2022-2027
<i>Козинский сельский совет</i>				
ул. Школьная, с. Козино	0,980	Капитальный ремонт	1	2021
ул. Новая, с. Козино	1,240	Капитальный ремонт	1	2022-2027
ул. Мира, с. Козино	0,510	Капитальный ремонт	2	2022-2027
<i>Побединский сельский совет</i>				
ул. Центральная, с. Победа	1,070	Ремонт	1	2021
ул. Пекарская, с. Победа	0,550	Ремонт	1	2022
ул. Зеленая, с. Победа	0,440	Ремонт	1	2023
Ул. Новая, с. Победа	0,370	Ремонт	2	2024
<i>Усть-Таркский сельсовет</i>				
ул. Молодежная, с. Усть-Тарка	0,605	Строительство	1	2021-2026
ул. Садовая, с. Усть-Тарка	0,394	Ремонт	1	2021-2026
ул. О. Кошевого, с. Усть-Тарка	0,261	Ремонт	1	2021-2026

Наименование автомобильной дороги	Протяженность участка, км	Вид работ	Сценарий	Год
ул. Матросова, с. Усть-Тарка	0,264	Ремонт	1	2021-2026
ул. Иванова, с. Усть-Тарка	0,286	Ремонт	1	2021-2026
ул. Солнечная, д. Богословка	0,500	Ремонт	1	2021-2026
ул. М. Горького, с. Усть-Тарка	0,307	Ремонт	1	2021-2026
ул. Комсомольская, с. Усть-Тарка	0,603	Ремонт	1	2021-2026
ул. Матросова, с. Усть-Тарка	0,390	Ремонт	1	2021-2026
ул. Космонавтов, с. Усть-Тарка	0,123	Ремонт	1	2021-2026
ул. Солнечная, д. Богословка	0,500	Ремонт	1	2021-2026
ул. Дзержинского, с. Усть-Тарка	1,000	Ремонт	1	2021-2026
ул. Есенина, с. Усть-Тарка	0,510	Ремонт	1	2021-2026
ул. Космонавтов, с. Усть-Тарка	0,310	Ремонт	1	2021-2026
ул. Набережная, с. Усть-Тарка	0,400	Ремонт	1	2021-2026
<i>Щербаковский сельский совет</i>				
ул. Луговая, д. Михайловка	1,380	Ремонт	1	2021-2026
ул. Кооперативная, с. Щербаки	1,330	Ремонт	1	2021-2026
ул. Зеленая, с. Щербаки	0,590	Ремонт	1	2021-2026
ул. Интернациональная, с. Щербаки	0,760	Ремонт	1	2021-2026
ул. Береговая, с. Щербаки	0,450	Ремонт	2	2026-2031
ул. Сибирская-1	0,220	Ремонт	2	2026-2031
ул. Сибирская-2	0,210	Ремонт	2	2026-2031
ул. Тамбоская-1	0,430	Ремонт	2	2031-2036
ул. Тамбовская-2	0,510	Ремонт	2	2031-2036
ул. Центральная	0,300	Реконструкция	1	2026-2031
д. Объездная	1,450	Реконструкция	1	2026-2031
ул. Яркульская	0,967	Реконструкция	1	2026-2031
ул. Зеленая	0,480	Реконструкция	1	2026-2031
ул. Зеленая	0,133	Реконструкция	1	2026-2031
ул. Озерная	0,973	Реконструкция	1	2026-2031

Реализацию мероприятий по приведению улично-дорожной сети на территории Усть-Таркского района необходимо проводить в комплексе с мероприятиями по организации дорожного движения и повышению безопасности дорожного движения.

3.19 Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения

По результатам проведенного анализа УДС муниципального района, социально-экономического развития, а также на основании данных о транспортных потоках, полученных в ходе натурного обследования, установка детекторов транспорта требуется. При детальном анализе мест установки комплексов ФВФ и мест концентрации ДТП выявлена нехватка комплексов ФВФ. В соответствии с методикой определения мест размещения технических средств автоматической ФВФ нарушений ПДД, утвержденной протоколом заседания проектного комитета по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» от 19.11.2019 г. № 8, определены места установки комплексов ФВФ:

- а/д 50К-20 (55.564967, 75.728974);
- а/д 50К-20 (55.531022, 75.789687);
- а/д 50Н-2802 (55.671143, 75.760898);
- ул. Московская, с Усть-Тарка (55.527757, 75.683957).

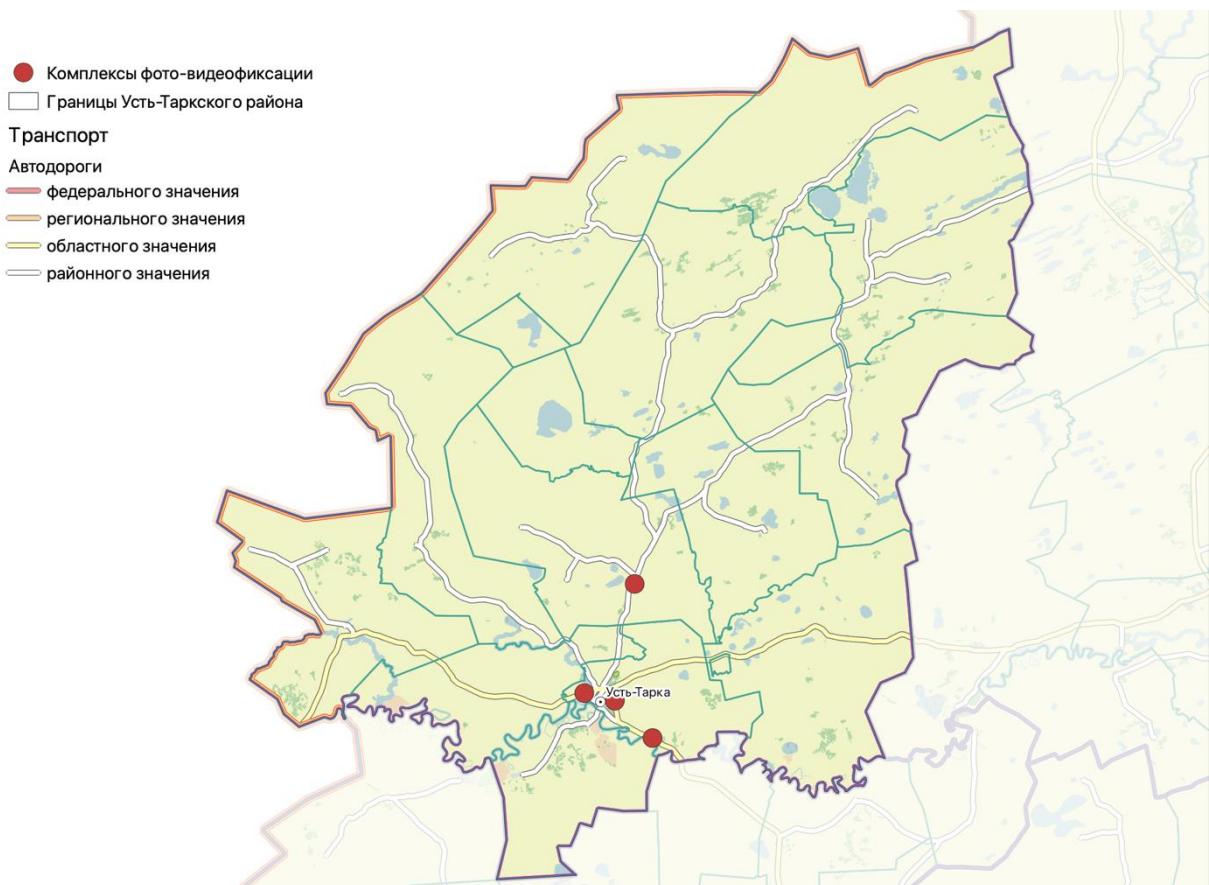


Рис. 3.19.1 – Места установки комплексов фото-видеофиксации

4. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по организации дорожного движения

№	Мероприятия	Общий объем финансирования, тыс. руб.	Периоды планирования			Источник финансирования
			Объем финансирования на краткосрочную перспективу (2021-2025 гг.), тыс. руб.	Объем финансирования на среднесрочную перспективу (2026-2030 гг.), тыс. руб.	Объем финансирования на долгосрочную перспективу (2031-2036 гг.), тыс. руб.	
1	Всего по программе	1199350	409750	407900	381700	Всего, в том числе:
		1018800	348750	347700	322350	Областной бюджет
		181050	61000	60700	59350	Бюджет поселений
		0	0	0	0	Внебюджетные источники
2	Повышение пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности, формированию кольцевых пересечений и примыканий дорог, реконструкции перекрестков и строительства транспортных развязок	1062550	354350	353850	354350	Всего, в том числе:
		901500	300500	300500	300500	Областной бюджет
		161550	53850	53850	53850	Бюджет поселений
		0	0	0	0	Внебюджетные источники
2.1	Повышение пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения	1050000	350000	350000	350000	Всего, в том числе:
		892500	297500	297500	297500	Областной бюджет
		157500	52500	52500	52500	Бюджет поселений

	условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности, формированию кольцевых пересечений и примыканий дорог, реконструкции перекрестков и строительства транспортных развязок	0	0	0	0	Внебюджетные источники
2.2	Применение ТСОДД, направленных на ликвидацию мест совершения ДТП	12550	4350	3850	4350	Всего, в том числе:
		9000	3000	3000	3000	Областной бюджет
		4050	1350	1350	1350	Бюджет поселений
		0	0	0	0	Внебюджетные источники
3	Развитие инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов	39500	14500	12500	12500	Всего, в том числе:
		30500	11500	9500	9500	Областной бюджет
		9000	3000	3000	3000	Бюджет поселений
		0	0	0	0	Внебюджетные источники
3.1	Строительство велодорожек, с организацией велопарковок	2000	2000	0	0	Всего, в том числе:
		2000	2000	0	0	Областной бюджет
		0	0	0	0	Бюджет поселений
		0	0	0	0	Внебюджетные источники
3.2	Обустройство пешеходных переходов	19500	6500	6500	6500	Всего, в том числе:
		13500	4500	4500	4500	Областной бюджет
		6000	2000	2000	2000	Бюджет поселений
		0	0	0	0	Внебюджетные источники
3.3	Устройство дорожных ограждений	18000	6000	6000	6000	Всего, в том числе:
		15000	5000	5000	5000	Областной бюджет

		3000	1000	1000	1000	Бюджет поселений
		0	0	0	0	Внебюджетные источники
4	Развитие парковочного пространства	1500	500	500	500	Всего, в том числе:
		0	0	0	0	Областной бюджет
		1500	500	500	500	Бюджет поселений
		0	0	0	0	Внебюджетные источники
4.1	Организация парковочных мест	1500	500	500	500	Всего, в том числе:
		0	0	0	0	Областной бюджет
		1500	500	500	500	Бюджет поселений
		0	0	0	0	Внебюджетные источники
5	Организация движения маршрутных транспортных средств	2250	750	750	750	Всего, в том числе:
		1500	500	500	500	Областной бюджет
		750	250	250	250	Бюджет поселений
		0	0	0	0	Внебюджетные источники
5.1	Размещение остановочных пунктов, соответствующих требованиям по обеспечению доступа для МГН	2250	750	750	750	Всего, в том числе:
		1500	500	500	500	Областной бюджет
		750	250	250	250	Бюджет поселений
		0	0	0	0	Внебюджетные источники
6	Организация пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также	700	700	0	0	Всего, в том числе:
		400	400	0	0	Областной бюджет
		300	300	0	0	Бюджет поселений
		0	0	0	0	Внебюджетные источники

	по допустимым весогабаритным параметрам таких средств					
6.1	Установка дорожных знаков «Движение грузового транспорта запрещено»	700	700	0	0	Всего, в том числе:
		400	400	0	0	Областной бюджет
		300	300	0	0	Бюджет поселений
		0	0	0	0	Внебюджетные источники
7	Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах	350	350	0	0	Всего, в том числе:
		0	0	0	0	Областной бюджет
		350	350	0	0	Бюджет поселений
		0	0	0	0	Внебюджетные источники
7.1	Установка дорожных знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости» и знаков 3.25 «Конец зоны ограничения максимальной скорости»	350	350	0	0	Всего, в том числе:
		0	0	0	0	Областной бюджет
		350	350	0	0	Бюджет поселений
		0	0	0	0	Внебюджетные источники
8	Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов	1850	850	750	250	Всего, в том числе:
		1700	850	600	250	Областной бюджет
		150	0	150	0	Бюджет поселений
		0	0	0	0	Внебюджетные источники
8.1	Обустройство регулируемых переходов звуковыми сигналами	850	350	500	0	Всего, в том числе:
		700	350	350	0	Областной бюджет
		150	0	150	0	Бюджет поселений
		0	0	0	0	Внебюджетные источники
8.2	Обеспечение доступности въезда для кресел-колясок на	1000	500	250	250	Всего, в том числе:
		1000	500	250	250	Областной бюджет

	остановках общественного транспорта	0	0	0	0	Бюджет поселений
		0	0	0	0	Внебюджетные источники
9	Обеспечение маршрутов движения детей к образовательным организациям	83000	36150	36350	10500	Всего, в том числе:
		80000	35000	35000	10000	Областной бюджет
		3000	1150	1350	500	Бюджет поселений
		0	0	0	0	Внебюджетные источники
9.1	Приведение дорожной сети по маршруту следования школьного автобуса в нормативное состояние	81500	35500	35500	10500	Всего, в том числе:
		80000	35000	35000	10000	Областной бюджет
		1500	500	500	500	Бюджет поселений
		0	0	0	0	Внебюджетные источники
9.2	Обустройство пешеходных переходов вблизи образовательных учреждений современными ТСОДД	1500	650	850	0	Всего, в том числе:
		0	0	0	0	Областной бюджет
		1500	650	850	0	Бюджет поселений
		0	0	0	0	Внебюджетные источники
10	Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения	3200	0	1600	1600	Всего, в том числе:
		3200	0	1600	1600	Областной бюджет
		0	0	0	0	Бюджет поселений
		0	0	0	0	Внебюджетные источники
10.1	Закупка средств фото- и видеофиксации нарушений ПДД	3200	0	3200	0	Всего, в том числе:
		3200	0	3200	0	Областной бюджет
		0	0	0	0	Бюджет поселений
		0	0	0	0	Внебюджетные источники
11	Оформление прав собственности на	700	350	350	0	Всего, в том числе:
		0	0	0	0	Областной бюджет
		700	350	350	0	Бюджет поселений

	автомобильные дороги местного значения	0	0	0	0	Внебюджетные источники
12	Составление технических паспортов автомобильных дорог местного значения	3750	1250	1250	1250	Всего, в том числе:
		0	0	0	0	Областной бюджет
		3750	1250	1250	1250	Бюджет поселений
		0	0	0	0	Внебюджетные источники

Примечания

1) Оценка финансовой потребности рассчитана ориентировочно и подлежит более точной оценке после разработки проектно-сметной документации на каждое из мероприятий КСОДД.

5. Оценка эффективности реализации вариантов проектирования КСОДД с использованием средств математического моделирования

Наиболее затратными являются статьи расходов на строительство, реконструкцию и капитальный ремонт объектов инфраструктуры автомобильного транспорта.

В рамках сценария 1 планируется отремонтировать 30,959 км автомобильных дорог Усть-Тарского района, поэтому основной объем затрат приходится на 2021-2026 гг. В период до 2036 года планируется обустроить 5,156 км тротуаров, а также оборудовать 9 пешеходных переходов. Изменение целевых показателей КСОДД для первого сценария представлено в таблице 2.8.1.

В рамках сценария 2, который является более затратным, ремонту подлежат 37,119 км дорог, основной объем затрат, также, приходится на 2021-2026 гг. Однако протяженность тротуаров вырастет до 10,218 км, а количество пешеходных переходов будет равняться 14. Изменение целевых показателей КСОДД для первого сценария представлено в таблице 5.1.

Таблица 5.1 – Система целевых показателей КСОДД для сценария 1

Показатели достижения целей БКАД				
Показатель:	2021 г.	2026 г.	2031 г.	2036 г.
доля автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям, %	4,4	8,31	8,95	10
доля автомобильных дорог, работающих в режиме перегрузки, %	0	0	0	0
количество мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети	0	0	0	0
количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 100 тыс. человек	10	4	3	2
Показатели эффективности дорожного движения				
Показатель:	2021 г.	2026 г.	2031 г.	2036 г.
Средняя скорость передвижения на легковом автомобиле, км/ч	40	41,3	42,8	43,5
уровень обслуживания дорожного движения	A	A	A	A
временной индекс	1,05	1,05	1,05	1,05

показатель перегруженности дорог	0	0	0	0
Показатели безопасности транспортного обслуживания				
Показатель:	2021 г.	2026 г.	2031 г.	2036 г.
показатели относительной аварийности на километр протяженности дорожной сети	0,001	0,001	0,001	0,001

Таблица 5.2 – Система целевых показателей КСОДД для сценария 2

Показатели достижения целей БКАД				
Показатель:	2021 г.	2026 г.	2031 г.	2036 г.
доля автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям, %	4,4	9,13	10,27	10,37
доля автомобильных дорог, работающих в режиме перегрузки, %	0	0	0	0
количество мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети	0	0	0	0
количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 100 тыс. человек	10	3	2	1
Показатели эффективности дорожного движения				
Показатель:	2021 г.	2026 г.	2031 г.	2036 г.
Средняя скорость передвижения на легковом автомобиле, км/ч	40	40,3	41,8	42,5
уровень обслуживания дорожного движения	А	А	А	А
временной индекс	1,05	1,05	1,05	1,05
показатель перегруженности дорог	0	0	0	0
Показатели безопасности транспортного обслуживания				
Показатель:	2021 г.	2026 г.	2031 г.	2036 г.
показатели относительной аварийности на километр протяженности дорожной сети	0,001	0,001	0,001	0,001

Финансирование мероприятий по ОДД осуществляется в соответствии с Решением Совета Депутатов Усть-Таркского района Новосибирской области от 26.12.2019 №321 «О бюджете Усть-Таркского района на 2020 год и плановый период 2021 – 2022 годов» объем

бюджетных ассигнований дорожного фонда Усть-Таркского района на 2021 год в сумме 18415,1 тыс. руб.

Следует отметить, что существующий в настоящее время механизм финансирования деятельности по ОДД нацелен скорее на поддержание текущего состояния дорожно-транспортного комплекса, нежели на его темповое развитие. В связи с этим в целях реализации мероприятий комплексной схемы организации дорожного движения принимается сценарий 2.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

Нормативные правовые акты

1. Федеральный закон от 29.12.2004 г. № 190-ФЗ «Градостроительный кодекс Российской Федерации».
2. Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации».
3. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».
4. Федеральный закон от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».
5. Федеральный закон от 13.07.2015 №220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».
6. Указ Президента Российской Федерации от 07.05.2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года».
7. Постановление Правительства Российской Федерации от 16 февраля 2008 г. № 87 «О составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию».
8. Распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р «Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года».
9. Приказ Министерства транспорта РФ от 30 июля 2020 г. № 274 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения».
10. Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Новосибирской области, утвержденная Постановлением правительства Новосибирской области от 29.06.2021 года №247-П

Нормативно-технические документы

1. СП 42.13330.2011 «Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».
2. СП 59.13330.2012 «Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения». Актуализированная редакция СНиП 35-01-2001.

3. СП 136.13330.2012 Здания и сооружения. Общие положения проектирования с учетом доступности для маломобильных групп населения.
4. ГОСТ Р 50597-2017 «Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля».
5. ГОСТ 32945-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Знаки дорожные. Технические требования».
6. ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования».
7. ГОСТ 32865-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Знаки переменной информации».
8. ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».
9. ГОСТ 32953-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Разметка дорожная. Технические требования».
10. ГОСТ Р 51256-2018 «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования».
11. ГОСТ 33385-2015 «Дороги автомобильные общего пользования. Дорожные светофоры. Технические требования».
12. ГОСТ Р 52282-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы и основные параметры. Общие технические требования. Методы испытаний».
13. ГОСТ Р ИСО 23600-2013 «Вспомогательные технические средства для лиц с нарушением функций зрения и лиц с нарушением функций зрения и слуха. Звуковые и тактильные сигналы дорожных светофоров».
14. ГОСТ 33128-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Ограждения дорожные. Технические требования».
15. ГОСТ Р 52607-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей. Общие технические требования».
16. ГОСТ 32964-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Искусственные неровности сборные. Технические требования. Методы контроля».
17. ГОСТ Р 52605-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения».

18. ГОСТ 32753-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Покрытия противоскольжения цветные. Технические требования».
19. ГОСТ 33151-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Технические требования. Правила применения».
20. ГОСТ 34.401-90 «Информационная технология (ИТ). Комплекс стандартов на автоматизированные системы. Средства технические периферийные автоматизированных систем дорожного движения. Типы и технические требования».
21. ГОСТ Р 50918-96 «Устройства отображения информации по системе шрифта Брайля. Общие технические условия».
22. ГОСТ Р 51648-2000 «Сигналы звуковые и осязательные, дублирующие сигналы светофора, для слепых и слепоглухих людей. Параметры».
23. ГОСТ Р 51671-2000 «Средства связи и информации технические общего пользования, доступные для инвалидов. Классификация. Требования доступности и безопасности».
24. ГОСТ Р 52131-2003 «Средства отображения информации знаковые для инвалидов. Технические требования».
25. ГОСТ Р 51264-99 «Средства связи, информатики и сигнализации реабилитационные электронные. Общие технические условия».
26. ГОСТ Р 51090-2017 «Средства общественного пассажирского транспорта. Общие технические требования доступности и безопасности для инвалидов».
27. ГОСТ 12.4.026 «Система стандартов безопасности труда. Цвета сигнальные, знаки безопасности и разметка сигнальная. Назначение и правила применения. Общие технические требования и характеристики. Методы испытаний».
28. ГОСТ 32945-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Знаки дорожные. Технические требования».
29. ГОСТ 32866-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Световозвращатели дорожные. Технические требования».
30. ГОСТ 33388-2015 «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к проведению диагностики и паспортизации».
31. ОДМ 218.2.007-2011 Методические рекомендации по проектированию мероприятий по обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства.
32. «Методические рекомендации по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения. Требования к планированию развития инфраструктуры велосипедного транспорта поселений, городских округов в Российской Федерации».