|  |  |
| --- | --- |
|  | Приложение к постановлению № 666 от 24.12.2021 года |

КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ КАРГАТСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ

до 2036 года

Вологда,

2021 год

**ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЯ**

В соответствии с Приказом Министерства транспорта РФ от 30 июля 2020 года №274 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения», Федеральным законом от 29 декабря 2017 года №443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и Постановлением Правительства Новосибирской области от 27.07.2021 № 292-п "Об установлении перечня органов и организаций, с которыми подлежат согласованию комплексные схемы организации дорожного движения, разрабатываемые для территории муниципального района, городского округа или городского поселения либо их частей, а также для территорий нескольких муниципальных районов, городских округов или городских поселений, имеющих общую границу, и перечня органов и организаций, с которыми согласовываются проекты организации дорожного движения, разрабатываемые для автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения либо их участков" комплексная схема организации дорожного движения согласована:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Наименование органа или организации** | **Дата** | **Номер** | **Примечание** |
| Администрация Убинского муниципального района Новосибирской области | 05.10.2021 | 3548 |  |
| Администрация Чулымского муниципального района Новосибирской области | 04.10.2021 | 2524 |  |
| Администрация Кочковского муниципального района Новосибирской области | 04.10.2021 | 2078 |  |
| Администрация Доволенского муниципального района Новосибирской области | 08.10.2021 | 2846 |  |
| Государственное казенное учреждение Новосибирской области "Территориальное управление автомобильных дорог Новосибирской области" |  |  | Направлено на согласование исх.№2799 от 04.10.2021 |
| ОГИБДД МО МВД России «Каргатский» |  |  | Направлено на согласование исх.№2800 от 04.10.2021 |

|  |  |
| --- | --- |
| **ПАСПОРТ**  Комплексной схемы организации дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования на территории Каргатского муниципального района Новосибирской области до 2036 года | |
| **Наименование Программы** | Комплексная схема организации дорожного движения на Каргатского муниципального района Новосибирской области |
| **Основание для разработки** | * Приказ Министерства транспорта РФ от 30 июля 2020 г. №274 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения»; * Федеральный закон «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 29.12.2017 №443-ФЗ; * Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 №196; * Градостроительный Кодекс Российской Федерации от 29.12.2004г. * Схема территориального планирования Каргатского муниципального района; * Генеральные планы населенных пунктов, входящих в состав района |
| **Заказчик Программы** | Администрация Каргатского района Новосибирской области  Юридический адрес: 632402, Новосибирская область, Каргатский район, г. Каргат, ул. Советская, 122  Фактический адрес: 632402, Новосибирская область, Каргатский район, г. Каргат, ул. Советская, 122 |
| **Разработчик Программы** | ООО «5С-Проект»,  Юридический адрес: 160000, г. Вологда, ул. Пречистенская набережная дом 72 офис 1Н  Фактический адрес: 160000, г. Вологда, ул. Пречистенская набережная дом 72 офис 1Н |
| **Цель Программы** | Выделение основных направлений совершенствования организации дорожного движения на улично-дорожной сети Каргатского муниципального района, обеспечивающих повышение стабильности, бесперебойности, вариативности и безопасности работы транспортного комплекса Каргатского муниципального района путем предупреждения возникновения заторовых ситуаций, снижения нагрузки на УДС, повышения безопасности дорожного движения, повышения качества транспортного обслуживания жителей района в условиях продолжающегося роста уровня автомобилизации, с минимальными издержками и максимальным снижением воздействия на окружающую среду. |
| **Задачи Программы** | - определение групп мероприятий, повышающих эффективность работы транспортного комплекса за счет роста его пропускных и провозных возможностей, повышения уровня координации в функционировании и развитии всех видов транспорта, обеспечения их рационального участия в перевозках для уменьшения транспортных издержек, сокращения времени пассажирских сообщений и доставки грузов потребителям, повышения качества транспортных услуг, комплексного развития ИТС на всех видах транспорта;  - переориентация транспортной политики на преимущественное развитие общественного пассажирского транспорта;  - развитие системы парковок;  - повышение уровня безопасности транспортной деятельности и снижение негативного влияния транспорта на окружающую среду;  - совершенствование законодательно-правовой и нормативной базы, регламентирующей транспортную деятельность;  - повышение мобильности жителей района, улучшение транспортной доступности для населения других субъектов РФ. |
| **Целевые показатели (индикаторы) эффективности организации дорожного движения** | * Протяженность дорог: * Федерального значения – 60,4 км * Регионального значения – 86,3 км; * Межмуниципального значения – 289,1 * Местного значения – 229,6 км. * Количество маршрутов общественного транспорта, ед. – 24 * Количество АЗС, ед. – 4 * Количество СТО, ед – 5 * Количество населенных пунктов – 41 в составе 1 городского и 10 сельских поселений |
| **Укрупненные описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры** | * Реконструкция, ремонт и содержание автомобильных дорог на территории района; * Устройство тротуаров; * Обустройство остановочных пунктов; * Развитие и содержание системы уличного освещения; * Установка дорожных знаков. |
| **Сроки и этапы реализации Программы** | Срок реализации Программы 2021 – 2036 годы, в том числе:  краткосрочный период – 2021-2025 гг.,  среднесрочный период – 2026-2030 гг.,  долгосрочный период – 2031-2036 гг |
| **Объемы и источники финансирования Программы** | Прогнозный общий объем финансирования Программы на период 2021 – 2036 гг. составляет 2854484,55 тыс.рублей:  2021-2025 гг. – 1425093,75 тыс.рублей\*;  2026-2030 гг. – 659114,8 тыс.рублей\*;  2031-2036 гг. – 770276 тыс.рублей\*.  \*-Стоимость и объемы работ уточнять на стадии проектирования  Финансирование входящих в Программу мероприятий осуществляется за счет средств Местных бюджетов, районного бюджета, бюджета Новосибирской области (уточняется при принятии бюджета на очередной год), а также внебюджетных источников. |

ОГЛАВЛЕНИЕ

[**ПАСПОРТ** 3](#_Toc82087923)

[ВВЕДЕНИЕ 7](#_Toc82087924)

[ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ 8](#_Toc82087925)

[ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ 9](#_Toc82087926)

[1. ХАРАКТЕРИСТИКА СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ КАРГАТСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА 12](#_Toc82087927)

[1.1. Описание используемых методов и средств получения исходной информации 13](#_Toc82087928)

[1.2. Результаты анализа организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД 13](#_Toc82087929)

[1.3. Результаты анализа нормативного, правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД 19](#_Toc82087930)

[1.4. Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования 23](#_Toc82087931)

[1.5. Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дороги, транспортно-эксплуатационные характеристики 28](#_Toc82087932)

[1.6. Описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД, включая описание организации движения маршрутных транспортных средств, размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса 29](#_Toc82087933)

[1.7. Результаты анализа параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных транспортных средств и параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств 33](#_Toc82087934)

[1.8. Результаты исследования пассажиропотоков и грузопотоков 34](#_Toc82087935)

[1.9. Результаты анализа условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием 34](#_Toc82087936)

[1.10. Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД 35](#_Toc82087937)

[1.11. Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД 37](#_Toc82087938)

[1.12. Результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий 38](#_Toc82087939)

[1.13. Результаты изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств 40](#_Toc82087940)

[1.14. Существующая территориально-планировочная организация Каргатского муниципального района 41](#_Toc82087941)

[2. ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ И РЕШЕНИЯ ПО ОСНОВНЫМ МЕРОПРИЯТИЯМ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ 44](#_Toc82087942)

[3. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРЕДЛАГАЕМЫХ ВАРИАНТОВ ПРОЕКТИРОВАНИЯ С ПОСЛЕДУЮЩИМ ВЫБОРОМ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА 48](#_Toc82087943)

[4. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОДД ДЛЯ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА ПРОЕКТИРОВАНИЯ И ИХ ОЧЕРЕДНОСТЬ ВЫПОЛНЕНИЯ 49](#_Toc82087944)

[4.1. Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий 49](#_Toc82087945)

[4.2. Категорирование дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству 49](#_Toc82087946)

[4.3. Распределение транспортных потоков по сети дорог 50](#_Toc82087947)

[4.4. Разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления дорожным движением (далее – АСУДД), ее функции и этапы внедрения 51](#_Toc82087948)

[4.5. Организация системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения документации по ОДД, принципам формирования и ведения баз данных, условиям доступа к информации, периодичности ее актуализации 52](#_Toc82087949)

[4.6. Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения 54](#_Toc82087950)

[4.7. Применение реверсивного движения 56](#_Toc82087951)

[4.8. Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения 56](#_Toc82087952)

[4.9. Организация пропуска транзитных транспортных потоков 57](#_Toc82087953)

[4.10. Организация пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств 57](#_Toc82087954)

[4.11. Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории 58](#_Toc82087955)

[4.12. Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах 58](#_Toc82087956)

[4.13. Формирование единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок и иных подобных сооружений) 59](#_Toc82087957)

[4.14. Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках 59](#_Toc82087958)

[4.15. Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования 60](#_Toc82087959)

[4.16. Режимы работы светофорного регулирования 61](#_Toc82087960)

[4.17. Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями 61](#_Toc82087961)

[4.18. Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования 62](#_Toc82087962)

[4.19. Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов 63](#_Toc82087963)

[4.20. Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям 63](#_Toc82087964)

[4.21. Организация велосипедного движения 64](#_Toc82087965)

[4.22. Развитие сети дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом 65](#_Toc82087966)

[4.23. Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото и видеофиксации нарушений правил дорожного движения 66](#_Toc82087967)

[4.24. Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств 66](#_Toc82087968)

[5. ОЧЕРЕДНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ 67](#_Toc82087969)

[6. ОЦЕНКА ТРЕБУЕМЫХ ОБЪЕМОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ И ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ 68](#_Toc82087970)

[7. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ НОРМАТИВНОГО, ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ 77](#_Toc82087971)

[ЗАКЛЮЧЕНИЕ 79](#_Toc82087972)

[Приложение 1 80](#_Toc82087973)

# ВВЕДЕНИЕ

Комплексная схема организации дорожного движения (КСОДД) представляет собой совокупность инженерно-планировочных и организационно-регулировочных мероприятий, позволяющих оптимальным образом распределять транспортные потоки по дорогам и улицам поселения.

Объектом исследования является организация дорожного движения на территории Каргатского муниципального района Новосибирской области.

Цель работы – разработка комплексной схемы организации дорожного движения, в частности, программы мероприятий, направленных на повышение безопасности и эффективности организации дорожного движения (ОДД) на территории Каргатского муниципального района.

Основанием для разработки комплексной схемы организации дорожного движения являются:

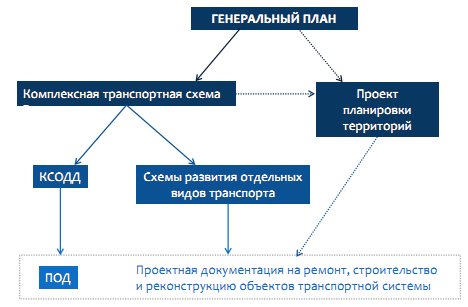
* Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
* Правила подготовки документации по организации дорожного движения, утвержденные приказом Минтранса России от 30 июля 2020 года №274;
* Градостроительный Кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 г.;
* Схема территориального планирования Каргатского муниципального района;
* Генеральные планы поселений, входящих в состав района;
* Муниципальные программы.

Схема организации дорожного движения разработана до 2036 года.

Основные задачи разработки комплексной схемы организации дорожного движения:

1. обеспечение безопасности дорожного движения;
2. упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов;
3. организация пропуска прогнозируемого потока транспортных средств и пешеходов;
4. повышение пропускной способности дорог и эффективность их использования;
5. организация транспортного обслуживания новых или реконструируемых объектов капитального строительства различного функционального назначения;
6. снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов;
7. снижение негативного воздействия от автомобильного транспорта на окружающую среду.

Место КСОДД в системе документов территориального и транспортного планирования



# ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

|  |  |
| --- | --- |
| ОиБДД | - организация и безопасность дорожного движения |
| ОДД | - организация дорожного движения |
| УДС | - улично-дорожная сеть |
| ТП | - транспортный поток |
| КСОДД | - комплексная схема организации дорожного движения |
| ТС | - транспортное средство |
| ДТП | - дорожно-транспортное происшествие |
| ПДД | - правила дорожного движения |
| ТСОДД | - технические средства организации дорожного движения |
| БДД | - безопасность дорожного движения |
| ИДН | - искусственная дорожная неровность |
| ПОД | - проект организации движения |

# ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

**Общие сведения о Каргатском муниципальном районе Новосибирской области**

Каргатский район расположен в центральной части Новосибирской области. Административный центр района находится в г. Каргат, который расположен в центральной части района, на расстоянии 190 км от областного центра - города Новосибирск.

Район граничит:

* на севере и северо-западе – с Убинским районом Новосибирской области;
* на востоке – с Чулымским районом Новосибирской области;
* на юге – с Кочковским районом Новосибирской области;
* на юго-западе – с Доволенским районом Новосибирской области.

В состав Каргатского муниципального района входят 11 муниципальных образований (1 городское поселение и 10 сельских поселений), в составе которых – 41 населенный пункт.

Далее представлена краткая характеристика и сельских поселений, входящих в состав муниципального района, в т.ч. перечислены наиболее крупные населенные пункты.

1. Городское поселение «город Каргат» (население – 8925 чел.) в составе: административного центра – г. Каргат и др. населенных пунктов;
2. Алабугинский сельсовет (население – 908 чел.) в составе: с. Мамонтовое, д. Алабуга, д. Озерки-6 и др. населенных пунктов;
3. Беркутовский сельсовет (население – 1488 чел.) в составе: с. Набережное и др. населенных пунктов;
4. Верх-Каргатский сельсовет (население – 383 чел.) в составе: с. Верх-Каргат и п. Натальинский;
5. Карганский сельсовет (население – 504 чел.) в составе: с. Карган и др. населенных пунктов;
6. Кубанский сельсовет (население – 861 чел.) в составе: с. Первотроицк и др. населенных пунктов;
7. Маршанский сельсовет (население – 845 чел.) в составе: с. Маршанское, с. Аткуль, с. Иванкино;
8. Мусинский сельсовет (население – 272 чел.) в составе: с. Мусы и др. населенных пунктов;
9. Первомайский сельсовет (население – 274 чел.) в составе: с. Кольцовка и др. населенных пунктов;
10. Суминский сельсовет (население – 437 чел.) в составе: с. Сумы и др. населенных пунктов;
11. Форпост-Каргатский сельсовет (население – 260 чел.) в составе: с. Форпост-Каргат и др. населенных пунктов.

Общая численность населения Каргатского муниципального района составляет 15157 чел. (по состоянию на 01.01.2021).

Визуально границы района и входящих в него населенных пунктов представлены на рисунке 1.1.

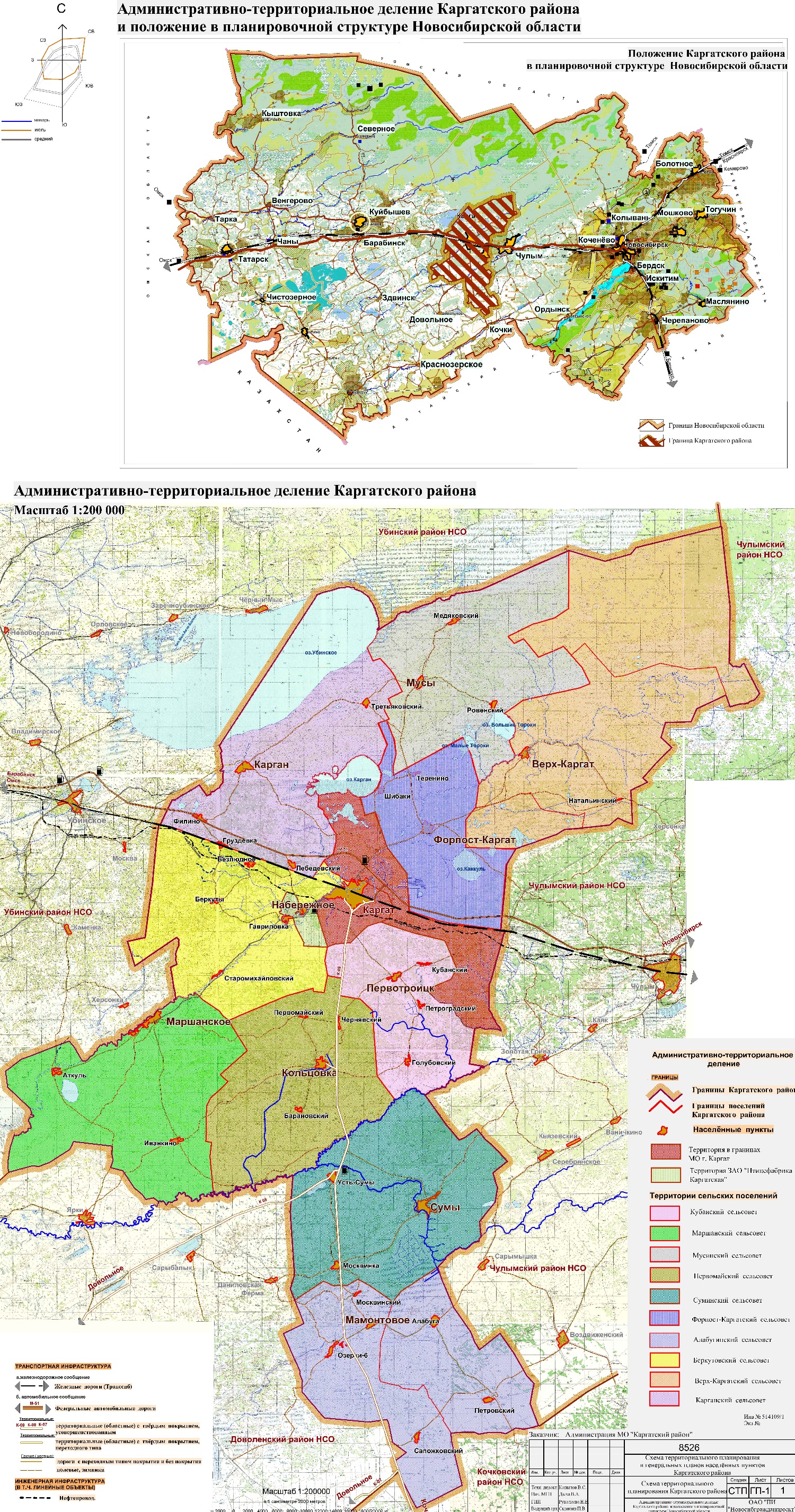


Рисунок 1.1 – Схема расположения границ Каргатского муниципального района и муниципальных образований, входящих в состав района

**Экономическая сфера**

Сельское хозяйство остается основной отраслью экономики района. В районе сформирована многоукладная аграрная экономика. Сельскохозяйственным производством в районе занимаются шесть сельхозпредприятий. На долю сельскохозяйственных организаций приходится 87% объема производства сельскохозяйственной продукции. Малые формы в сельском хозяйстве района представлены более 3,5 тыс. личных подсобных хозяйств и 14 крестьянскими (фермерскими) хозяйствами, совокупная доля которых в общем объеме производства сельхозпродукции составляет 13%. Производством сельскохозяйственной продукции занимаются предприятия: ООО «КФХ Русское Поле», ЗАО «Кубанское», ЗАО «Озерское», ЗАО «Птицефабрика Каргатская», ЗАО «Московское», ООО «Надежда».

Общая земельная площадь района, используемая сельхозпредприятиями, организациями и гражданами, занимающимися производством сельскохозяйственной продукции составляет 147,6 тыс.га или 47,2 % от общей площади земель сельскохозяйственного назначения. Более 87 % земель сельскохозяйственного назначения используется сельхозпредприятиями.

В отраслевой структуре промышленности более 80% общего объема производства занимает пищевая промышленность, присутствует швейное производство ООО ТПК "СЛАВИЯ". Пищевая промышленность представлена индивидуальными предпринимателями, ПО «Пищевик» и др.

**Климат**

Согласно схематической карте климатического районирования для строительства, территория Каргатского района относится к IB району.

Климат района резко-континентальный, с суровой продолжительной зимой, жарким летом, короткими переходными сезонами весны и осени. Весной происходит резкий подъем, а осенью снижение температур воздуха.

Северная часть района относится к умеренно-прохладному, недостаточно увлажненному агроклиматическому подрайону, южная – к умеренно-теплому, слабоувлажненному.

Максимальная температура воздуха самого теплого месяца достигает +36,4 С, а минимальная в январе -46,7 С

Осадков в районе выпадает в виде дождя и снега от 188 до 485мм в год. Снег выпадает в первой декаде ноября и сохраняется 160-170 дней.

Весной и летом преобладают ветры юго-западные, часто жаркие и сухие. Наибольшая среднегодовая скорость ветра 5,5м/сек, средняя – 4,5м/сек.

# ХАРАКТЕРИСТИКА СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ КАРГАТСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА

Транспортный каркас Каргатского муниципального района представлен автодорогами федерального, регионального и местного значения.

Важнейшими транспортными осями Каргатского района являются: федеральная дорога Р254 «Иртыш», которая пересекает территорию района в широтном направлении, обеспечивает внешнюю связь с Чулымским, Убинским районами, а также региональная дорога 203 км а/д "К-17р" – Каргат, которая обеспечивает внешнюю связь с Кочковским, Доволенским районами и связывает городское поселение «город Каргат», Первомайский сельсовет с сетью дорог района. Также к важнейшим транспортным осям относятся региональные дороги: 50Н-0901 Каргат - Маршанское (связывает Беркутовский, Маршанский сельсоветы с сетью дорог района), 50Н-0902 1259 км а/д "Р-254" - Филино – Карган (связывает Карганский сельсовет с сетью дорог района), 50Н-0904 1282 км а/д "Р-254" - Форпост-Каргат - Верх-Каргат – Натальинский (связывает Форпост-Каргатский, Мускинский, Верх-Каргатский сельсоветы с сетью дорог района), 50Н-0903 10 км а/д "Н-0904" – Мусы (связывает Мусинский сельсовет с сетью дорог района), 50Н-0905 93 км а/д "К-09" – Первотроицк (связывает Кубанский сельсовет с сетью дорог района), 50Н-0907 63 км а/д "К-09" – Сумы (связывает Суминский сельсовет с сетью дорог района), 50Н-0908 36 км а/д "К-09" - Мамонтовое - Алабуга – Петровский (связывает Алабугинксий сельсовет с сетью дорог района).

Железнодорожный транспорт представлен участком дороги Омск-Новосибирск, как части транссибирской магистрали Москва-Владивосток.

В Каргатском муниципальном районе искусственные сооружения представлены мостами и ж/д переездами, транспортные развязки на территории района отсутствуют. Перечень мостов представлен в таблице 1.1.

Таблица 1.1

Расположение и характеристика мостов и ж/д переездов на территории Каргатского муниципального района

| **Наименование** | **Местоположение** | **Характеристика (протяженность, высота, тип конструкции, ограничения и т.д.)** |
| --- | --- | --- |
| Железнодорожный переезд | 3140 км пк 2 (д.Груздевка) | Суточная интенсивность движения – 23-25 авт./сут. |
| Железнодорожный переезд | 3160 км пк 8 (г.Каргат ул. Трудовая) | Суточная интенсивность движения- 3630 авт./сут. |
| Автомобильный мост | с. Верх-Каргат, 1282 км а/д «М-51» -Форпост-Каргат-Верх-Каргат-Натальинский | Пересекает р. Каргат, протяженность 57 м, металлический |
| Мостовой переход | г. Каргат, ул. Советская | Пересекает регулярный водоток, протяженность 20 м, ж/б |
| Мостовой переход | г. Каргат, ул. Советская | Пересекает нерегулярный водоток, протяженность 19 м, ж/б |
| Автомобильный мост | г. Каргат, ул. Трудовая, ул. Северная | Пересекает р. Каргат, протяженность 53 м, ж/б |
| Автомобильный мост | 59,93 км а/д «203 км а/д "К-17р" – Каргат» | Пересекает р. Сума, протяженность 60,3 м, металлический |
| Автомобильный мост | 64,099 км а/д «203 км а/д "К-17р" – Каргат» | Пересекает р. Чулым, протяженность 51,25 м, ж/б |
| Автомобильный мост | 10,874 км а/д «Каргат – Маршанское» | Пересекает р. Каргат, протяженность 60,25 м, ж/б |
| Автомобильный мост | 22,251 км а/д «Каргат – Маршанское» | Пересекает р. Каргат, протяженность 60,35 м, ж/б |
| Автомобильный мост | 10,598 км а/д «1282 км а/д "М-51" - Форпост - Каргат - Верх-Каргат – Натальинский» | Пересекает р. Каргат, протяженность 59,2 м, ж/б |
| Автомобильный мост | 15,49 км а/д «Маршанское – Аткуль» | Пересекает р. Каргат, протяженность 59,2 м, ж/б |
| Мостовой переход | с. Набережное | Пересекает р. Каргат, протяженность 44,68 м, ж/б |
| Автомобильный мост | 10,298 км а/д «36 км а/д "К-09" - Мамонтовое - Алабуга – Петровский» | Пересекает ручей, протяженность 17,1 м, ж/б |
| Автомобильный мост | 2,28 км а/д «1286 км а/д "М-51"- Каргат (восточный)» | Пересекает ж/д «Омск-Новосибирск», протяженность 62,27 м, ж/б |

## Описание используемых методов и средств получения исходной информации

Исходная информация для разработки комплексной схемы организации дорожного движения на территории Каргатского муниципального района Новосибирской области получена из следующих источников:

1. Исходная информация, полученная от заказчика согласно примерному перечню исходной информации, необходимой для разработки документации по ОДД, установленного приказом Министерства транспорта РФ от 30.07.2020 № 274 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения».
2. Данные, полученные из общедоступных официальных интернет источников.

## Результаты анализа организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД

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

Согласно Федеральному закону №53-ФЗ «Об организации дорожного движения и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», организационная деятельность органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по организации дорожного движения», полномочия в области ОДД включают в себя:

1) Разработка и реализация региональной политики в области организации дорожного движения на территориях субъектов Российской Федерации в соответствии с государственной политикой Российской Федерации в области организации дорожного движения;  
2) Организация и мониторинг дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, местного значения;  
3) Установка, замена, демонтаж и содержание технических средств организации дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения;  
4) Ведение реестра парковок общего пользования, расположенных на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, местного значения;

5) Осуществление регионального государственного контроля в сфере организации дорожного движения;

6) Утверждение определенных нормативов финансовых затрат бюджетов субъектов Российской Федерации на выполнение работ и оказание услуг по реализации мероприятий по организации дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения;

7) Определение методики расчета размера платы за пользование платными парковками на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, автомобильных дорогах местного значения, а также установление ее максимального размера;

**1.2.1.1. Реализация региональной и муниципальной политики в области организации дорожного движения на территории муниципального образования**

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

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

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

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

Ведущая роль в регламентации общественных отношений в области организации дорожного движения принадлежит Федеральному закону от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. От 08.12.2020) «О безопасности дорожного движения», который определяет понятие «организация дорожного движения» как комплекс организационно-правовых, организационно-технических мероприятий и распорядительных действий по управлению движением на дорогах. Этот закон не регулирует всего круга вопросов, связанных с организацией дорожного движения в предложенном толковании, а ограничивается вопросами обеспечения безопасности дорожного движения без установления целевых ориентиров этой деятельности.

Действующее законодательство, в том числе Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ (ред. От 29.12.2020) «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Градостроительный кодекс и Земельный кодекс, не позволяют чётко распределять обязанности и ответственность субъектов организации дорожного движения на всех уровнях, установить их функциональные связи, координировать их деятельность, рационально планировать осуществление комплексных мероприятий в данной сфере. Таким образом, местные власти, уполномоченные Федеральным законом «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» заниматься вопросами муниципального дорожного строительства, содержанием объектов транспортной инфраструктуры, а также созданием условий для предоставления транспортных услуг населению и организации его транспортного обслуживания, остаются один на один с проблемами, порождёнными перегруженностью улично-дорожных сетей. При этом, за редким исключением, они не располагают ни правовыми, ни институциональными, ни финансовыми, ни методическими, ни кадровыми ресурсами.

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

а) федеральный уровень:

* разработка новых правовых документов, регулирующих деятельность в сфере транспортного планирования, управления транспортным спросом и организации дорожного движения;
* разработка нормативных документов, методических рекомендаций и руководств по формированию и реализации планов и программ в сфере транспортного планирования, управления транспортным спросом и организации дорожного движения, на местном уровне;
* обеспечение соответствия деятельности местных властей в данной сфере принципам государственной политики средствами экспертизы, надзора и контроля;

б) региональный уровень:

* обеспечение и регулирование взаимодействия властей муниципальных образований, входящих в состав региона, при разработке и реализации планов и программ управления транспортным спросом и организации дорожного движения местного уровня;
* согласование конкретных мероприятий по управлению транспортным спросом и организации дорожного движения, проводимых местными властями, в случае если эти мероприятия затрагивают дорожную сеть регионального значения;

в) местный уровень:

* разработка программ комплексного развития транспортной инфраструктуры (ПКРТИ) и комплексных схем организации дорожного движения (КСОДД) в составе документов территориального планирования, на основе принципов государственной политики в данной сфере;
* разработка и реализация программ мероприятий по управлению транспортным спросом и организации дорожного движения на основе принятых документов территориального планирования и планировки территории.

Для проведения современной политики в области ОДД используются следующие принципы.

Отношение к пропускной способности дорожных сетей как к ограниченному, но жизненно необходимому ресурсу, пользующемуся повышенным спросом. Его дефицит приводит к транспортным заторам, что эквивалентно очередям за дефицитным товаром. С дефицитом борются двумя путями – либо увеличением уровня предложения (наращивание пропускной способности УДС), либо уменьшением уровня спроса (ограничением доступа на дороги или введением платы за пользование). Таким образом, решение проблемы перегруженности поселковых УДС заключается в выборе методов, которые позволят регулировать транспортный спрос, влиять на его величину и структуру.

Максимально полное использование имеющейся пропускной способности дорожных сетей.

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

Непрерывность планирования, мониторинга реализации планов, и их корректировки.

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

* совершенствованием существующих схем движения автотранспорта и методов регулирования движения на существующих дорожных сетях – реализуется с помощью традиционных средств организации дорожного движения (таких, как установка дорожных знаков, нанесение разметки на проезжую часть, светофорное регулирование, введение одностороннего движения и т.д.);
* введением прямых и косвенных ограничений на пользование УДС некоторыми типами транспортных средств (ограничения парковки в зонах с перегруженной УДС, постоянные или временные запреты на въезд, платный въезд и парковку);
* информационным обеспечением участников дорожного движения через специализированные радиоканалы, услуги сети Интернет и сотовой связи, электронные табло и т.п., (оповещение водителей о состоянии дорожной сети, оптимальном маршруте, ДТП, пробках и т.д.);
* развитием общественного пассажирского транспорта как главного, и зачастую и единственного конкурента личного легкового автомобиля (открытие новых маршрутов, строительство пересадочных узлов и пассажирских терминалов, предоставление наземному общественному пассажирскому транспорту приоритета в дорожном движении, устройство «перехватывающих парковок», прогрессивная тарифная политика, развитие новых видов внеуличного транспорта и т.п.);
* учетом транспортной составляющей при градостроительной деятельности (снижение уровня транспортного спроса средствами градостроительного планирования, обеспечение сбалансированного транспортного и социально-экономического развития территории, проектирование «самодостаточных» с точки зрения занятости населения районов, обязательная разработка ПКРТИ, КСОДД и т.п.).

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

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

Постановление Правительства РФ от 11.06.2004 № 274 (ред. От 28.12.2020) «Вопросы Министерства транспорта Российской Федерации» пунктом 1 устанавливает, что Министерство транспорта Российской Федерации является федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации, использования воздушного пространства и аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства Российской Федерации, авиационно-космического поиска и спасания, морского (включая морские порты), внутреннего водного, железнодорожного, автомобильного, внеуличного, городского наземного электрического и промышленного транспорта, дорожного хозяйства, эксплуатации и обеспечения безопасности судоходных гидротехнических сооружений, обеспечения транспортной безопасности, а также государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними и организации дорожного движения в части организационно-правовых мероприятий по управлению движением на автомобильных дорогах.

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

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

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

**1.2.1.3. Ведение учета основных параметров дорожного движения на территории муниципальных образований**

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

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

**1.2.1.4. Ведение реестра парковок общего пользования на территориях муниципальных образований**

Министерство Транспорта Российской Федерации определяет:

* парковку общего пользования, как парковку (парковочное место), предназначенную для использования неограниченным кругом лиц;
* владельца парковки, как уполномоченный орган субъекта Российской Федерации, уполномоченный орган местного самоуправления, юридическое лицо или индивидуального предпринимателя, во владении которого находится парковка.

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

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

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

**1.2.2. Анализ организационной деятельности органов местного самоуправления по организации дорожного движения**

Уставом Каргатского муниципального района Новосибирской области, принятым решением Совета депутатов Каргатского муниципального района Новосибирской области №136 от 21.09.2017 (с изм. от 28.09.2018), к вопросам местного значения муниципального образования относится дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения вне границ населенных пунктов в границах Каргатского района, осуществление муниципального контроля за сохранностью автомобильных дорог местного значения вне границ населенных пунктов в границах муниципального района, и обеспечение безопасности дорожного движения на них, а также осуществление иных полномочий в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Федеральным законом от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. От 17.01.2021) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» работы по организации дорожного движения отнесены к содержанию автомобильных дорог, т.е. рассматривается как часть исключительно дорожной деятельности. В то же время, вопросы обеспечения пропускной способности дорог этим законом не регулируются и соответствующие цели не ставятся.

Таким образом, задачи деятельности по ОДД на территории муниципального района фактически решают органы местного самоуправления муниципального образования.

Во исполнение Поручения Президента РФ от 30.04.1997 № Пр-637 (пункт «4б») данного на заседании Президиума Госсовета РФ по вопросам безопасности дорожного движения, состоявшегося 14 марта 2016 года в г. Ярославле, согласно которому органам местного самоуправления РФ предписано в срок до 1 декабря 2018 года разработать КСОДД на территориях муниципальных образований, администрацией Каргатского муниципального района была инициирована разработка настоящего проекта. На основе утвержденного документа по итогам разработки, в целях физической реализации мероприятий КСОДД по организации дорожного движения, органы местного самоуправления Каргатского муниципального района могут организовывать разработку ПОДД.

С целью решения вопросов, связанных с обеспечением достаточного парковочного пространства, рекомендуется организовать работу по ведению реестра парковок общего пользования на территории Каргатского муниципального района в соответствии с пунктом 1.2.1.4 настоящей КСОДД.

## Результаты анализа нормативного, правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД

В настоящее время в Российской Федерации основным и единственным специальным законодательным актом в сфере регулирования организации дорожного движения является Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. От 08.12.2020) «О безопасности дорожного движения» (далее – Федеральный закон № 196-ФЗ), который определяет правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации и обеспечивает правовую охрану жизни, здоровья и имущества граждан, защиту их прав и законных интересов, а также защиту интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий. В то же время положения Федерального закона № 196-ФЗ нацелены исключительно на обеспечение безопасности дорожного движения и не создают необходимой правовой основы для организации эффективного и бесперебойного движения транспортных и пешеходных потоков по дорогам. Данный закон являясь, по сути, основным законодательным актом, регулирующим вопросы организации дорожного движения, тем не менее, не определяет организацию дорожного движения как самостоятельный объект правового регулирования, не закрепляет и основную цель этой деятельности – обеспечение условий для безопасного, эффективного (бесперебойного) дорожного движения.

Федеральным законом от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. От 17.01.2021) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Федеральный закон № 257-ФЗ) работы по организации дорожного движения отнесены к содержанию автомобильных дорог, т.е. рассматривается как часть исключительно дорожной деятельности. В тоже время, вопросы обеспечения пропускной способности дорог этим законом не регулируются и соответствующие цели не ставятся.

На подзаконном уровне дорожное движение регулируется Правилами дорожного движения Российской Федерации (утверждены постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 (ред. От 01.03.2021)) (далее – Правила дорожного движения), а также иными нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации, Минтранса России, МВД России, других органов государственной власти, которые в той или иной степени затрагивают вопросы правового регулирования движения по дорогам.

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

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

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

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

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

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

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

В настоящее время за выработку государственной политики и нормативное правовое регулирование в сфере организации дорожного движения отвечает Министерство транспорта Российской Федерации. В то же время ГИБДД МВД России является единственным органом, осуществляющим комплексное воздействие практически на все элементы деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. В соответствии с Федеральным законом от 07.02.2011 № 3-ФЗ (ред. От 24.02.2021) «О полиции» на полицию возложены прямые обязанности по обеспечению безопасности дорожного движения и регулированию дорожного движения. Указом Президента РФ от 15.06.1998 № 711 (ред. От 19.02.2021) установлены следующие обязанности ГИБДД МВД России: регулирование дорожного движения, в том числе с использованием технических средств и автоматизированных систем, обеспечение организации движения транспортных средств и пешеходов в местах проведения аварийно-спасательных работ и массовых мероприятий. При этом ГИБДД МВД России, однако, не является тем органом, на котором лежит непосредственная ответственность за осуществление мероприятий по организации дорожного движения в целях повышения пропускной способности дорог.

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

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

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

* Поручение Президента РФ № Пр-637, данное на заседании Президиума Госсовета РФ по вопросам безопасности дорожного движения, состоявшегося 14 марта 2016 года в г. Ярославле, согласно пункту «4б» которого органам местного самоуправления РФ предписано в срок до 1 декабря 2018 года разработать КСОДД на территориях муниципальных образований;
* Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 30.07.2020 № 274 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения»;
* Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 26.05.2016 № 131 «Об утверждении порядка осуществления мониторинга разработки и утверждения программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».

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

* организационно-технический, предназначенный для информирования участников дорожного движения об изменениях в установленной схеме организации дорожного движения на территории Каргатского муниципального района, вводимых на временной основе в целях обеспечения безопасного проведения различных мероприятий;
* обще информационный, предназначенный для ознакомления населения о состоянии, проблемах и перспективах развития транспортной системы Каргатского муниципального района, включающий в себя отчеты, доклады органов местного самоуправления по данной тематике, аналитические и справочные материалы, форумы и т.п.

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

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

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

В качестве инструментов информационного обеспечения деятельности местных органов власти Каргатского муниципального района в сфере организации дорожного движения также используются следующие электронные ресурсы: официальный сайт администрации Каргатского района (<https://kargatskiy.nso.ru/>). Сайты администраций муниципальных образований, входящих в состав района (https://admkargat.nso.ru/). Также в качестве инструментов информационного обеспечения используются средства массовой информации Новосибирской области (https://m.vn.ru/ https://ngs.ru/ и др.).

Теме организации дорожного движения, а также повышения безопасности на дорогах органами власти региона и муниципальных образований уделяется постоянное и пристальное внимание.

Таким образом, система информационного обеспечения деятельности органов местного самоуправления в сфере организации дорожного движения отвечает общепринятым нормам информирования населения.

## Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования

В соответствии с передовыми тенденциями в области организации дорожного движения документацией по организации дорожного движения являются комплексные схемы организации дорожного движения и (или) проекты организации дорожного движения. Документация по организации дорожного движения разрабатывается на основе документов территориального планирования, документации по планировке территорий, 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 городских округов, поселений, материалов инженерных изысканий, результатов исследования существующих и прогнозируемых параметров дорожного движения, статистической информации.

**1.4.1. Анализ имеющихся документов территориального планирования**

Согласно Градостроительному кодексу Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. 10.01.2021) документами территориального планирования муниципальных образований являются:

* генеральные планы поселений;
* схемы территориального планирования (СТП).

Документы территориального планирования муниципальных образований устанавливают границы муниципальных образований, размещение объектов местного значения, границы населенных пунктов, границы и параметры функциональных зон (зон, для которых определены границы и функциональное назначение).

**1.4.1.1 Анализ Генерального плана Каргатского муниципального района**

В рамках разработки данной схемы были проанализированы генеральные планы муниципальных образований, входящих в состав Каргатского муниципального района.

1. Генеральным планом Алабугинского сельсовета (утвержден Решением 29 сессии Совета депутатов Алабугинского сельсовета от 05.04.2013 №186) предусмотрено строительство дорог в д. Алабуга (ул. Тамбовская, ул. Мало-Суминская), д. Озерки-6. Мероприятие предусмотрено на срок 2013-2014 гг. и в настоящее время не является актуальным.
2. Генеральным планом Беркутовского сельсовета предусмотрены следующие мероприятия в области транспортной инфраструктуры (утвержден Решением Совета депутатов Беркутовского сельсовета от 20.06.2013 №126):

* реконструкция а/д с. Набережное – п. Безлюдный;
* реконструкция а/д с. Набережное – д. Беркуты

Мероприятия в настоящее время не являются актуальными, на данных а/д присутствует переходный тип покрытия.

1. Генеральным планом Верх-Каргатского сельсовета предусмотрены следующие мероприятия в области транспортной инфраструктуры:

* Реконструкция автомобильной дороги межмуниципального значения Н-0904 протяжённостью 11 км на участке от границы поселения до с. Верх-Каргат с заменой покрытия на асфальтобетонное. Мероприятие в настоящее время не является актуальным;
* Асфальтирование всех улиц;
* Строительство дорожной сети на территориях развития жилищного строительства в с.Верх-Каргат

1. Генеральным планом Карганского сельсовета (утвержден Решением Совета депутатов от 24.12.2013 №144) предусмотрены следующие мероприятия в области транспортной инфраструктуры:

* Реконструкция автомобильной дороги межмуниципального значения Н-0902, 0916, 0910 в пределах сельсовета в части улучшения покрытия
* капитальный ремонт существующих улиц и строительство новых дорог для обслуживания проектируемых кварталов застройки и производственных зон

Генеральные планы для Мусинского, Форпост-Каргатского сельсоветов отсутствуют. Для Кубанского, Маршанского, Первомайского, Суминского сельсовета, городского поселения «город Каргат» мероприятий в области транспортной инфраструктуры соответствующими генеральными планами не предусмотрено.

**1.4.2. Анализ имеющейся документации по планировке территории**

К документам планирования территории Каргатского района относится также Схема территориального планирования (СТП) Каргатского района.

СТП предполагает основными задачами по развитию транспортной инфраструктуры: обеспечение качественного транспортного обслуживания населения путем совершенствования транспортных связей, создание новых и модернизация существующих базовых объектов транспортной инфраструктуры, повышение качества внутренних транспортных связей за счет совершенствования всего транспортного каркаса и отдельных его элементов.

Мероприятия, запланированные СТП Каргатского муниципального района в части транспортной инфраструктуры (схема утверждена Решением 15 сессии Совета депутатов Каргатского района Новосибирской области второго созыва от 22.12.2011 №166):

* строительство нового участка между автодорогами территориальной трассы К-09 Каргат - Кочки и К-18р Ордынское – Камень-на Оби
* реконструкция местных автомобильных дорог (мероприятия в настоящее время не являются актуальными, на а/д присутствует переходный или усовершенствованный тип покрытия):
* с. Мамонтовое – п. Москвинский
* с. Набережное – п. Безлюдный
* с. Набережное – д. Беркуты
* с. Мамонтовое – д. Озерки-6
* с. Карган – п. Лебедевский
* с. Первотроицк – п. Кубанский
* с. Первотроицк – п. Петроградский
* с. Маршанское – с. Аткуль
* с. Маршанское – с. Иванкино
* с. Кольцовка – п. Первомайский
* с. Сумы – п. Москвинка
* с. Форпост-Каргат – п. Теренино

**1.4.3. Анализ документов стратегического планирования**

В целях проведения анализа документов стратегического планирования в части, касающейся Каргатского муниципального района, были рассмотрены соответствующие нормативные акты федерального, регионального и местного уровня.

Стратегическое планирование в Российской Федерации (далее – стратегическое планирование) осуществляется на основании норм Федерального закона от 28.06.2014 № 172-ФЗ (ред. от 31.06.2020) «О стратегическом планировании в Российской Федерации» на федеральном уровне, уровне субъектов Российской Федерации и уровне муниципальных образований.

К полномочиям органов местного самоуправления в сфере стратегического планирования относятся:

* определение долгосрочных целей и задач муниципального управления и социально-экономического развития муниципальных образований, согласованных с приоритетами и целями социально-экономического развития Российской Федерации и субъектов Российской Федерации;
* разработка, рассмотрение, утверждение (одобрение) и реализация документов стратегического планирования по вопросам, отнесенным к полномочиям органов местного самоуправления;
* мониторинг и контроль реализации документов стратегического планирования, утвержденных (одобренных) органами местного самоуправления;
* иные полномочия в сфере стратегического планирования, определенные федеральными законами и муниципальными нормативными правовыми актами.

Основным стратегическим документом, который определяет направление развития всего транспортного комплекса страны, является «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2033 года» (утверждена распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р (ред. от 12.05.2018)).

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

Цели Транспортной стратегии:

* формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры;
* обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны;
* обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами;
* интеграция в мировое транспортное пространство, реализация транзитного потенциала страны;
* повышение уровня безопасности транспортной системы;
* снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду.

«Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года» (утверждена распоряжением Правительства РФ от 17.11.2008 № 1662-р (ред. от 28.09.2018)) – это национальная социально-политическая государственная концепция, целью которой является проведение комплекса мероприятий по улучшению уровня жизни граждан страны, укреплению системы обороны, развития и унификаций экономических методов производства.

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

В соответствии с этой целью в Концепции сформулированы:

* основные направления долгосрочного социально-экономического развития страны с учетом вызовов предстоящего периода;
* стратегия достижения поставленных целей, включая способы, направления и этапы;
* формы и механизмы стратегического партнерства государства, бизнеса и общества;
* цели, целевые индикаторы, приоритеты и основные задачи долгосрочной государственной политики в социальной сфере, в сфере науки и технологий, а также структурных преобразований в экономике;
* цели и приоритеты внешнеэкономической политики;
* параметры пространственного развития российской экономики, цели и задачи территориального развития.

К документам планирования в области транспортной инфраструктуры местного значения относятся программы комплексного развития транспортной инфраструктуры. Программы транспортной инфраструктуры предусматривают следующие мероприятия:

1. На территории Алабугинского сельсовета (программа утверждена решением Совета депутатов Алабугинского сельсовета от 25.12.2015 №26):

* Строительство (реконструкция) дорог общего пользования местного значения с твердым покрытием внутри сельских населенных пунктов (д.Алабуга, ул. Суминская, ул.Мало-Суминская.)
* Строительство (реконструкция) дорог общего пользования местного значения с твердым покрытием внутри сельских населенных пунктов (п.Петровский, ул.Садовая, переулок Центральный)
* 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 внутрипоселковых дорог (грейдерование, обкосы обочин дороги, очистка от снега)

1. На территории Беркутовского сельсовета (программа утверждена постановлением Беркутовского сельсовета от 02.11.2017 №63):

* Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения с твердым покрытием с. Набережное (ул. Школьная, ул Надречная)
* Строительство остановочного павильона в с. Набережное по ул. Школьная
* Зимнее и летнее содержание дорог внутри населенных пунктов

1. На территории Верх-Каргатского сельсовета (программа утверждена решением Совета депутатов Верх-Каргатского сельсовета от 26.12.2016 №50):

* 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 внутрипоселковых дорог ( грейдерование, обкосы обочин дороги, очистка от снега)

1. На территории Карганского сельсовета (программа утверждена решением Совета депутатов Карганского сельсовета от 28.06.2016 №20):

* 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 внутрипоселковых дорог ( грейдерование, обкосы обочин дороги, очистка от снега)

1. На территории городского поселения «город Каргат» (программа утверждена решением Совета депутатов города Каргата от 27.06.2019 №177):

* капитальный, текущий ремонт улиц и дорог местного значения; устройство пешеходных тротуаров, содержание дорог, с регулярным грейдерованием, ямочным ремонтом, установка дорожных знаков
* Уличное освещение

1. На территории Кубанского сельсовета мероприятия (программа утверждена решением Совета депутатов Кубанского сельсовета от 08.11.2016 №25):

* Содержание внутрипоселковых дорог ( грейдерование, обкосы обочин дороги, очистка от снега)

1. На территории Мусинского сельсовета (программа утверждена решением Совета депутатов Мусинского сельсовета от 23.12.2015 №23):

* Повышение безопасности движения в условиях ограниченной видимости (приобретение и установка дорожных знаков, осветительных устройств, обрезание веток вдоль дороги) 1
* Затраты на уличное освещение (приобретение фонарей, лампочек и т.д.)
* Содержание внутрипоселковых дорог ( грейдерование, обкосы обочин дороги, очистка от снега)
* Строительство (реконструкция) дорог общего пользования местного значения с твердым покрытием внутри сельских населенных пунктов (с.Мусы, переулок Заводской)

1. На территории Первомайского сельсовета (программа утверждена решением Совета депутатов Первосайского сельсовета от 14.07.2017 №45):

* Содержание внутрипоселковых дорог ( грейдерование, обкосы обочин дороги, очистка от снега)
* Строительство (реконструкция) дорог общего пользования местного значения с твердым покрытием внутри сельских населенных пунктов (п.Первомайский, ул. Центральная 1 км)

На территории Маршанского, Суминского, Форпост-Каргатского сельсоветов мероприятия, предусмотренные программой, в настоящее время не являются актуальными - программы предусматривает срок реализации до начала действия настоящей схемы (2021 год).

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

Транспортная система Каргатского района представлена преимущественно автомобильным, а также железнодорожным транспортом.

Автомобильный транспорт представлен сетью автомобильных дорог регионального или межмуниципального и местного значения, является наиболее перспективным и социально значимым для муниципального района.

В целом району протяженность дорог:

* Федерального значения – 60,4 км (Р-254 «Иртыш»)
* Регионального значения – 86,3 км
* Межмуниципального значения – 289,1 км;
* Местного значения – 229,6 км.

Перечень дорог регионального значения представлен в таблице 1.2.

Таблица 1.2.

Перечень дорог регионального значения на территории Каргатского района

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование а/д | Протяженность, км | Тип покрытия |
| 60 км а/д "К-09" - Довольное | 7,921 | Усоверш. (а/б) |
| 203 км а/д "К-17р" - Каргат | 71,342 | Усоверш. (а/б, ч/щ) |
| 1286 км а/д "Р-254" - Каргат (восточный) | 7,001 | Усоверш. (а/б) |

Перечень дорог межмуниципального значения представлен в таблице 1.3

Таблица 1.3.

Перечень дорог межмуниципального значения на территории Каргатского района

| Наименование дороги (направления) | Протяженность в границах МО, км | Тип покрытия |
| --- | --- | --- |
| Каргат - Маршанское | 30,910 | Усоверш. (а/б, ч/щ), переходное (щебень) |
| 1259 км а/д "Р-254" - Филино - Карган | 11,317 | Переходное (щебень) |
| 10 км а/д "Н-0904" - Мусы | 22,225 | Переходное (щебень) |
| 1282 км а/д "Р-254" - Форпост-Каргат - Верх-Каргат - Натальинский | 46,411 | Усоверш. (а/б), переходное (щебень) |
| 93км а/д "К-09" - Первотроицк | 10,264 | Усоверш. (а/б), переходное (щебень) |
| 74 км а/д "К-09" - Кольцовка | 2,594 | Усоверш. (ч/щ) |
| 63 км а/д "К-09" - Сумы | 14,465 | Усоверш. (а/б), переходное (щебень) |
| 36 км а/д "К-09" - Мамонтовое - Алабуга - Петровский | 28,271 | Переходное (щебень) |
| 35 км а/д "Н-0901" - Иванкино | 16,998 | Переходное (щебень) |
| 15 км а/д "Н-0903" - Третьяковский | 6,791 | Переходное (щебень) |
| 81 км а/д "К-09" - Первомайский | 4,803 | Переходное (щебень) |
| Набережное - Безлюдный - Беркуты | 17,934 | Переходное (щебень) |
| 21 км а/д "К-09" - Сапожковский | 5,156 | Переходное (щебень), грунтовое |
| 1259 км а/д "Р-254" - Груздевка | 3,142 | Переходное (щебень) |
| Первотроицк - Голубовский | 11,981 | Переходное (щебень) |
| Первотроицк - Кубанский | 4,084 | Переходное (щебень) |
| Мусы - Ровенский | 12,242 | Грунтовое |
| 9 км а/д "Н-0903" - Шибаки | 5,226 | Переходное (щебень), грунтовое |
| 37 км а/д "К-09"- Озерки 6-е | 1,776 | Переходное (щебень) |
| Маршанское - Аткуль | 15,538 | Усоверш. (а/б), переходное (щебень) |
| Мусы - Медяковский | 11,242 | Переходное (щебень), грунтовое |
| Мостовой переход в с.Набережное | 1,318 | Усоверш. (а/б) |
| 9 км а/д "Н-0903" - Теренино | 0,630 | Переходное (щебень) |
| 1271 км а/д "Р-254" - Лебедевский | 1,335 | Грунтовое |
| 1282 км а/д "Р-254" - Каргат (западный) | 2,462 | Усоверш. (а/б) |

Перечни дорог местного значения вне границ населенных пунктов и в границах населенных пунктов представлены в Приложении 1.

## Описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД, включая описание организации движения маршрутных транспортных средств, размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса

Автомобильный транспорт является перспективным и социально значимым для муниципального района. Между населенными пунктами района также имеется автобусное сообщение. Составным звеном инфраструктуры являются автотранспортные предприятия, обеспечивающие пассажирские и грузовые перевозки, автобусные остановки.

Виды общественного транспорта, используемые населением, организациями и предприятиями Каргатского муниципального района представлены в таблице 1.3.

Таблица 1.3

Виды транспорта

| **Вид транспорта** | **Интенсивность использования** |
| --- | --- |
| Железнодорожный транспорт | Железнодорожный транспорт представлен участком дороги Омск-Новосибирск, как части транссибирской магистрали Москва-Владивосток. Ж/д станция имеется в г. Каргат |
| Водный транспорт | Водный транспорт не используется |
| Воздушный транспорт | Воздушный транспорт не используется |
| Автомобильный транспорт | Основное средство перемещения грузов и перевозок граждан (личный и общественный транспорт) |

В пределах поселений для перемещения население активно использует индивидуальный автомобильный и велосипедный транспорт, а также пользуется пешими маршрутами, проходящими по обустроенным и не обустроенным тротуарам и пешеходным переходам.

В таблице 1.4 представлена численность парка автомобилей Каргатского района.

Таблица 1.4

Численность парка автомобилей Каргатского района

|  |  |
| --- | --- |
| Численность парка автомобилей, авт. | **5292** |
| Население, чел. | **15157** |
| Уровень автомобилизации, авт./1000 жителей | **349** |

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории района. Основной прирост этого показателя осуществляется за счёт увеличения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан.

Хранение грузовых автомобилей, осуществляющих перевозки потребительских и строительных грузов, предусмотрено в строительных хозяйствах, а грузовых автомобилей, используемых для перевозки промышленных грузов, - на территории обслуживаемых ими предприятий.

Хранение легковых автомобилей осуществляется преимущественно на придомовых территориях. Парковочные места имеются у всех объектов социальной инфраструктуры и у административных зданий хозяйствующих организаций.

Перечень парковочных мест представлен в таблице 1.5.

Таблица 1.5

Перечень парковочных мест на территории Каргатского района

| **Местоположение** | **Количество мест** |
| --- | --- |
| г. Каргат, напротив парка культуры и отдыха, ул. Советская | 26 |
| г. Каргат, магазин «Мария-Ра» ул. Советская, 124/1 | 42 |
| г. Каргат, магазин «Монетка», «Стиль», ул. Советская,197 | 9 |
| г. Каргат, магазин «Низкоцен», ул. Советская,158 | 15 |
| г. Каргат, детский сад «Березка», ул. Советская,225 | 4 |
| г. Каргат, дом творчества, ул. Советская,154 | 3 |
| г. Каргат, средняя школа №1 ул. Советская,116 | 13 |
| г. Каргат, администрация Каргатского района, ул. Советская,122 | 20 |
| г. Каргат, административное здание, ул. Транспортная,14 | 20 |
| г. Каргат, центральная библиотека, ул. Советская,124а | 12 |
| г. Каргат, военкомат, ул. Октябрьская,4 | 11 |
| г. Каргат, административное здание, ул. Советская,191 | 6 |
| г. Каргат, РЭС, ул. Матросова,5 | 7 |
| г. Каргат, АТП, ул. Матросова,11 | 7 |
| г. Каргат, ЦРБ, ул. Трудовая,30 | 8 |
| г. Каргат, полиция, ул. Ленина,6 | 6 |
| г. Каргат, магазин, ул. ул. Советская,177 | 20 |
| с. Мамонтовое МКОУ «Озерская СОШ», ул.Центральная, д.2 | 5 |
| с. Мамонтовое, Мамонтовский СДК, ул.Молодежная, д.14 | 5 |
| с. Мамонтовое, Администрация Алабугинского сельсовета, ул.Центральная, д.7 | 5 |
| д. Алабуга, МКОУ «Алабугинская ОШ», ул.Тамбовская, д.25. | 5 |
| п. Петровский, МКОУ «Петровская ОШ», ул.Садовая,д.17А. | 5 |
| с. Первотроицк, ул. Зеленая | 10 |
| с. Форпост-Каргат, ул. Центральная, 5 | 1 (для инвалидов) |
| с. Форпост-Каргат, ул. Школьная, 4 | 1 (для инвалидов) |

Пассажирские транспортные услуги на территории Каргатского района осуществляются по муниципальным маршрутам (таблица 1.5).

Таблица 1.5

Характеристика работы маршрутов общественного транспорта

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Наименование маршрута** | **Показатель** | | |
| **Протяженность, км** | **Количество рейсов в сутки** | **Вид транспорта** |
| № 1 СХТ - ЛЕСХОЗ | 9,4 | 7-5 | Автобус |
| № 2 ул. Ленина - Набережное | 4,9 | 11-10 | Автобус |
| № 3 Мичурина - Центр | 4,1 | 3 | Автобус |
| №154 г.Каргат-с.Кольцовка | 61 | 2 | Автобус |
| №154/155 г.Каргат-с.Кольцовка-с.Сумы | 116,2 | 2 | Автобус |
| №302 г.Каргат – п.Петровский | 198,4 | 2 | Автобус |
| № 301 г.Каргат –п. Сапожковский | 188,8 | 2 | Автобус |
| №157 г.Каргат –п. Голубовский | 69,4 | 2 | Автобус |
| №157/1 г.Каргат – п.Первотроицк | 33,2 | 1 | Автобус |
| №157/2 г.Каргат – п.Кубанский | 44 | 2 | Автобус |
| №151/2 г.Каргат – с.Маршанское | 73 | 2 | Автобус |
| №151/1 г.Каргат – с.Иванкино | 110,8 | 2 | Автобус |
| №151 г.Каргат – с.Аткуль | 102,8 | 2 | Автобус |
| №152 г.Каргат – с.Карган | 88,4 | 2 | Автобус |
| №153/1 г.Каргат – п.Третьяковский – с.Мусы | 103 | 2 | Автобус |
| №153 г.Каргат – с.Мусы | 75 | 2 | Автобус |
| №156 г.Каргат – с.Верх-Каргат | 69,6 | 1 | Автобус |
| №156/1 г.Каргат –с. Верх-Каргат | 69,6 | 2 | Автобус |
| №156/2 г.Каргат – п.Натальинский | 114,2 | 2 | Автобус |
| №158 г.Каргат – д.Беркуты | 56 | 2 | Автобус |
| № 149 г.Каргат (Гор. газ) -с.Набережное | 8,8 | 11-10 | Автобус |
| №149/1 г.Каргат – п.Гавриловка-с.Набережное | 12 | 1 | Автобус |
| №1 г.Каргат – с.Набережное | 15 | 1 | Автобус |
| №150 г.Каргат – Воинская часть | 14,8 | 3 | Автобус |

На территории населенных пунктов муниципального района посадка пассажиров происходит на обустроенных и необустроенных остановочных пунктах.

На территории района движение пешеходов осуществляется по тротуарам и проезжим частям. Перечень тротуаров представлен в таблице 1.6.

Таблица 1.6

Перечень тротуаров на территории Каргатского района

| **Населенный пункт** | **Наименование улицы** | **Протяженность, км** | **Тип покрытия** |
| --- | --- | --- | --- |
| г. Каргат | ул. Советская | 4,090 | асфальт |
| г. Каргат | ул. Ленина | 0,512 | асфальт |
| г. Каргат | ул. Октябрьская | 0,308 | асфальт |
| г. Каргат | ул. Трудовая | 0,450 | асфальт |
| г. Каргат | ул. Коммунистическая | 1,630 | асфальт |
| с. Кольцовка | ул. Центральная | 0,3 | асфальт |
| с. Сумы | ул. Орловка | 0,4 | асфальт |
| с. Сумы | ул. Лесхозная | 0,6 | асфальт |
| с. Форпост-Каргат | ул. Центральная | 2 | асфальт |

Пешеходные переходы расположены преимущественно в г. Каргат и административных центрах поселений (всего – 34 шт.):

- г. Каргат, ул. Советская, 116 (СШ №1)

- г. Каргат, ул. Советская, 154 (ДШИ)

- с. Набережное, ул. Школьная, 6/2 (Набережная СШ)

- с. Кольцовка, ул. Центральная, 39 (Кольцовская СШ)

- с. Верх-Каргат, ул. Школьная, 7а (Верх-Каргатская СШ)

- с. Маршанское, ул. Центральная, 46 (Маршанская СШ)

- с. Сумы, ул. Лесхозная, 2 (Суминская СШ)

- с. Форпост-Каргат ,ул. Школьная, 4/1 (Форпост-Каргатская СШ)

- с. Мамонтовое, ул. Центральная, 2 (Озерская СШ)

- с. Иванкино, ул. Центральная, 19 (Иванкинская ОШ)

- п. Безлюдный, ул. Березовая, 20 (Безлюднинская ОШ)

- г. Каргат, ул. Ленина, 8

- г. Каргат, ул. Советская, 122

- г. Каргат, ул. Советская, 181 (пересекаемая улица – ул. Ленина)

- г. Каргат, ул. Советская, 181 (пересекаемая улица – ул. Советская)

- г. Каргат, ул. Советская, 187

- г. Каргат, ул. Советская, 191

- г. Каргат, ул. Советская, 130А

- г. Каргат, ул. Советская, 148

- г. Каргат, ул. Советская, 148

- г. Каргат, ул. Советская, 158

- г. Каргат, ул. Трудовая, 30

- г. Каргат, ул. Северная, 1

- г. Каргат, ул. Коммунистическая, 4

- г. Каргат, ул. Коммунистическая, 32

- г. Каргат, ул. Коммунистическая, 68

- г. Каргат, ул. Коммунистическая, 77

- г. Каргат, ул. Октябрьская, 4

- г. Каргат, ул. Октябрьская, 6

- с. Верх-Каргат, ул. Центральная, 10б

- с. Верх-Каргат, ул. Верх-Каргатская, 30

- с. Карган, ул. Центральная, 8

- с. Филино, ул. Центральная, 22

- д. Озерки 6-е, ул. Центральная, 22

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории района не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется преимущественно по дорогам общего пользования и тротуарам.

Для обслуживания автотранспорта на территории муниципального района имеются здания и сооружения автосервиса (таблица 1.6).

Таблица 1.6

Перечень зданий и сооружений автосервиса

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Наименование сооружения** | **Местоположение** | **Краткая характеристика** |
| АЗС 41 | Каргатский район, Р-254 Иртыш, 1286-й километр | Газпромнефть |
| АЗС 50 | г. Каргат, ул. Ленина 189 | Газпромнефть |
| АГЗС | трасса М-51, 1426 километр | ООО «Кочевник» |
| АЗС «Прайм» | Р-254 Иртыш, 1271-й километр | Прайм |
| СТО | г. Каргат, ул. Ленина, 55 | Техническое обслуживание транспортных средств |
| СТО «Юность» | г. Каргат, ул. Советская, 168 | Техническое обслуживание транспортных средств |
| СТО «У Ларисы» | г. Каргат, ул. Советская | Мойка автотранспортных средств, полирование и предоставление аналогичных услуг |

## Результаты анализа параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных транспортных средств и параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств

В целом обстановка в области параметров дорожного движения характеризуется как благоприятная. На территории муниципального района скорость движения в населенных пунктах ограничена 60 и 40 км/час, вне населенных пунктов 90 км/час.

Автобусы по территории муниципального района передвигаются в общем потоке транспортных средств согласно расписанию по установленным маршрутам без задержек.

В соответствии с нормами СП 42.13330.2016 обеспеченность парковочными местами легкового индивидуального автотранспорта должна быть 25 машино-мест на 1000 жителей.

Следовательно, необходимое количество парковочных мест для хранения автомобилей на территории Каргатского района составит 378 машино-мест, в т.ч. на территории г. Каргат – 222 парковочных места.

Парковочные места на территории района имеются у всех объектов социальной инфраструктуры и у административных зданий хозяйствующих организаций. В целом по результатам анализа парковочного пространства, а также уровня автомобилизации населения на территории населенных пунктов муниципального района можно сделать вывод о том, что дефицита парковочных мест в настоящее время не наблюдается.

## Результаты исследования пассажиропотоков и грузопотоков

На территории района действуют автобусные маршруты. Информация о пассажиропотоках на маршрутах отсутствует.

На территории района зарегистрированный грузовой транспорт принадлежит сельскохозяйственным предприятиям, предприятиям торговли и обрабатывающим производствам. Информация о количестве перевезенных грузов на территории муниципального района отсутствует.

Транспортные средства, занятые в жилищно-коммунальном хозяйстве, осуществляют механическую уборку дорог, вывоз ТКО, посыпку противогололедными материалами. Перечень обслуживающих организаций, действующих на территории Каргатского района, представлен в таблице 1.7.

Таблица 1.7.

Организации, занимающиеся содержанием автомобильных дорог

|  |  |
| --- | --- |
| **Наименование организации** | **Обслуживаемые дороги** |
| Каргатское ДРСУ - филиал ОАО "НОВОСИБИРСКАВТОДОР" | федеральные |
| ООО «Новосибирскагропромдорстрой» | местные, региональные, межмуниципальные |
| ООО «Агродорспецстрой Каргат» | местные |
| МКУ «Услуги благоустройства» города Каргата | местные |
| ЗАО «Озерское» | местные |
| Администрация Беркутовского сельсовета | местные |
| Администрация Верх-Каргатского сельсовета | местные |
| ИП Виньков | местные |
| Администрация Карганского сельсовета | местные |
| Администрация Маршанского сельсовета | местные |
| Администрация Мусинского сельсовета | местные |
| Администрация Первомайского сельсовета | местные |
| Администрация Суминского сельсовета | местные |

## Результаты анализа условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием

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

Дорожная сеть в населенных пунктах муниципального района преимущественно выполнена по прямоугольной системе планировки. Для данного вида характерно удобство для застройки территории при рассредотачивании транспортного движения по всей сети улиц, с затруднением выделения магистралей и проблемами в сообщении по диагональным направлениям.

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

На территории муниципального района светофорные объекты представлены преимущественно светофорами Т-7 (желтые мигающие). Светофоры, регулирующие транспортные и пешеходные потоки, расположены на территории г. Каргат (таблица 1.8).

Таблица 1.8

Перечень светофорных объектов на территории Каргатского района

| **Светофор (регулирующий транспортное движение, пешеходное движение) + желтые мигающие** | **Месторасположение** | **Количество** |
| --- | --- | --- |
| Регулирующий транспортное движение | г. Каргат, ул. Советская, 181 | 4 |
| Регулирующий пешеходное движение | г. Каргат, ул. Советская, 181 | 4 |
| Желтый мигающий (Т-7) | г. Каргат, ул. Советская, 116 | 2 |
| Желтый мигающий (Т-7) | г. Каргат, ул. Советская, 154 | 2 |
| Желтый мигающий (Т-7) | с. Набережное, ул. Школьная, 6/2 | 2 |
| Желтый мигающий (Т-7) | с. Кольцовка, ул. Центральная, 39 | 2 |
| Желтый мигающий (Т-7) | с. Верх-Каргат, ул. Школьная, 7а | 2 |
| Желтый мигающий (Т-7) | с. Маршанское, ул. Центральная, 46 | 2 |
| Желтый мигающий (Т-7) | с. Сумы, ул. Лесхозная, 2 | 2 |
| Желтый мигающий (Т-7) | с. Форпост-Каргат ,ул. Школьная, 4/1 | 2 |
| Желтый мигающий (Т-7) | с. Мамонтовое, ул. Центральная, 2 | 2 |
| Желтый мигающий (Т-7) | с. Иванкино, ул. Центральная, 19 | 2 |
| Желтый мигающий (Т-7) | п. Безлюдный, ул. Березовая, 20 | 2 |

Основные велосипедные потоки двигаются по наиболее оживленным улицам, как по проезжей части, так и по тротуарам. Одновременное движение велосипедистов и автомобильного транспорта с высокой интенсивностью и скоростью повышает риск возникновения ДТП. Движение велосипедистов по тротуарам и пешеходным дорожкам с высокой интенсивностью пешеходных потоков также увеличивает риск возникновения ДТП с участием пешехода и велосипедиста. В российской практике к настоящему времени отмечено множество случаев подобных столкновений, приведших к гибели их участников.

Поэтому в целях повышения уровня безопасности дорожного движения необходимо создание велосипедной инфраструктуры: составление схемы основных велосипедных маршрутов, строительство велодорожек, выделение вело-полос, организация вело-парковок и т.д. Мероприятия по развитию велосипедного передвижения возможны к реализации как дополнительные при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников.

## Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД

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

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

Согласно Федеральному закону от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 17.01.2020) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», деятельность по организации дорожного движения, включающая работы по содержанию и ремонту технических средств организации дорожного движения, отнесена в Российской Федерации к дорожной деятельности.

Согласно Федеральному закону 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 08.12.2020) «О безопасности дорожного движения», деятельность по организации дорожного движения должна осуществляться на основе комплексного использования технических средств и конструкций, применение которых регламентировано действующими в Российской Федерации техническими регламентами и предусмотрено проектами и схемами организации дорожного движения.

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

* ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств»;
* ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 15.12.2004 № 121-ст);
* ГОСТ Р 52605-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 11.12.2006 № 295-ст);
* ГОСТ Р 52765-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 23.10.2007 № 269-ст);
* ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования» (утв. Приказом Ростехрегулирования от 23.10.2007 № 270-ст);
* ГОСТ Р 52282-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 15.12.2004 № 109-ст);
* ГОСТ Р 52607-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей. Общие технические требования» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 11.12.2006 № 297-ст).

На территории района организация дорожного движения осуществляется преимущественно дорожными знаками. Большая часть применяемых ТСОДД на УДС муниципального района находится в нормативном состоянии.

## Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД

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

Организация дорожного движения на территории Каргатского муниципального района осуществляется с помощью следующих основных методов:

* ограничение скоростного режима;
* система уличного освещения;
* инфраструктура для пешеходного движения.

Ограничение скоростного режима способствует повышению уровня безопасности дорожного движения, но наряду с этим повышает время совершения транспортных корреспонденций, снижая транспортную доступность территории муниципального образования.

Данный метод может осуществляться при помощи следующих технических средств ОДД: дорожными знаками, средствами фото/видеофиксации нарушений, искусственными дорожными неровностями. На территории района ограничение скорости организовано с помощью дорожных знаков и искусственных неровностей. Имеется 3 комплекта средств фото/видеофиксации, которые установлены на ул. Советская, ул. Ленина, ул. Воровского города Каргата.

В целом можно сделать вывод о том, что метод ограничения скоростного режима соблюдается.

Информация об искусственном освещении в разрезе населенных пунктов Каргатского муниципального района представлена в таблице 1.8.[[1]](#footnote-2)

Таблица 1.8

Характеристики искусственного освещения Каргатского муниципального района

| **Населенный пункт** | **Протяженность, км** |
| --- | --- |
| город Каргат | 65,7 |
| Алабугинский сельсовет | 23,2 |
| Беркутовский сельсовет | 12,2 |
| Верх-Каргатский сельсовет | 7,2 |
| Карганский сельсовет | 12 |
| Кубанский сельсовет | 6 |
| Маршанский сельсовет | 18,4 |
| Мусинский сельсовет | 4,3 |
| Первомайский сельсовет | 8,8 |
| Суминский сельсовет | 15,4 |
| Форпост-Каргатский сельсовет | 1 |
| **Всего по району:** | **174,2** |

Освещение на территории муниципального района соответствует требованиями норм по освещению малых и средних населенных пунктов.

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

На территории района движение пешеходов осуществляется преимущественно проезжим частям. Так, тротуары и пешеходные переходы частично присутствуют на территории г. Каргат и административных центров муниципальных образований. На территории остальных населенных пунктов пешеходная инфраструктура преимущественно отсутствует.

## Результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий

Основной проблемой транспортной системы Новосибирской области является проблема аварийности. Проблема аварийности, связанная с автомобильным транспортом, в последнее десятилетие приобрела особую остроту в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения и крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения. С каждым годом растет число дорожно-транспортных происшествий в регионе, в которых гибнут люди. Дорожно-транспортные происшествия наносят экономике значительный ущерб.

Согласно анализу аварийности за период 2018-2020 гг., на территории Каргатского района произошло 55 ДТП (таблица 1.9). В 2018 году произошло 19 ДТП, в 2019 – 14 ДТП, в 2020 – 22 ДТП. В результате ДТП 59 человек ранено, 11 – погибло.

Основными видами дорожно-транспортных происшествий являются столкновение (50%), опрокидывание (15%), наезд на пешехода (18%). В разрезе поселений наибольшее количество ДТП случается на территории г. Каргат, а таже на федеральной а/д Р-254 «Иртыш».

Возникновение дорожно-транспортных происшествий связано с нарушениями Правил дорожного движения водителями транспортных средств. Определяющее влияние на аварийность оказывают водители транспортных средств, принадлежащих физическим лицам. Наиболее многочисленной и самой уязвимой группой участников дорожного движения являются пешеходы. Отсутствие тротуаров, пешеходных дорожек, технических средств ОДД на улицах населенных пунктов приводит к увеличению нарушений ПДД среди пешеходов.

Также на увеличение количества ДТП (опрокидываний, столкновений) влияют недостатки транспортно-эксплуатационного состояния дороги, в т.ч.:

* неправильное применение, плохая видимость дорожных знаков;
* дефекты покрытия;
* отсутствие освещения.

Важную роль в совершении ДТП играют сопутствующие причины такие как:

* управление ТС лицом, не имеющим права на управление ТС;
* управление ТС в состоянии алкогольного опьянения;
* управление ТС лицом, находящимся в состоянии алкогольного опьянения и не имеющим права управления ТС либо лишенным права управления ТС;
* употребление водителем алкогольных напитков, наркотических, психотропных или иных одурманивающих веществ после ДТП, к которому он причастен, до проведения освидетельствования с целью установления состояния опьянения или до принятия решения об освобождении от проведения такого освидетельствования
* несоблюдение требований ОСАГО.

Таблица 1.9

Информация о ДТП на территории Каргатского района за период 2018-2020 гг.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Показатель** | **2018 год** | **2019 год** | **2020 год** |
| Общее количество ДТП | 19 | 14 | 22 |
| Количество погибших | 4 | 1 | 6 |
| Количество раненых | 20 | 17 | 22 |
| Участки концентрации ДТП | - | - | - |
| Анализ причин и условий, способствующих ДТП |  |  |  |
| Распределение ДТП по видам | | | |
| - столкновение | 8 | 6 | 13 |
| - опрокидывание | 3 | 5 | 2 |
| - наезд на стоящее транспортное средство | 0 | 1 | 1 |
| - наезд на препятствие | 1 | 1 | 0 |
| - наезд на пешехода | 5 | 1 | 4 |
| - наезд на велосипедиста | 1 | 0 | 1 |
| - наезд на гужевой транспорт | 0 | 0 | 0 |
| - падение пассажира | 0 | 0 | 1 |
| - тройное ДТП | 0 | 0 | 0 |
| - бесконтактное ДТП | 0 | 0 | 0 |
| - иной вид ДТП | 1 | 0 | 0 |

## Результаты изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств

Для количественного определения общественного мнения проводятся опросы общественного мнения.

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

1. Постановка цели исследования.

Должно быть четко сформулировано, какие сведения предполагается получить, как использовать и на что направить обобщенные итоги.

1. Разработка инструмента (анкеты, вопросники).

Вопросы должны формулироваться четко, быть краткими, не допускающими различных толкований.

После набора возможных вариантов ответов «подсказок» обозначается место для других вариантов, не предусмотренных анкетой.

1. Подготовка выборки (число и состав опрашиваемых).

При проведении социологического исследования в рамках разработки КСОДД целесообразно использование случайной или стратифицированной выборки.

При проведении исследований по проблемам, касающимся всех социальных слоев оптимальное количество опрашиваемых должно составлять 1-1,5% от общей численности населения. Для получения наиболее объективной информации в число опрашиваемых должны быть включены все категории населения – по национальности, возрасту, (социальному положению, образованию и т.д.

1. Проведение опроса общественного мнения и мнения водителей ТС методом интервьюирования с анкетированием.

Как правило, его проводят анонимно, что повышает достоверность информации. Многое зависит от интервьюеров, насколько они настроят, подготовят людей на откровенные высказывания своих взглядов, позиций, мнений.

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

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

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

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

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

Сбор информации, по общественному мнению, и мнению водителей транспортных средств не проводился.

## Существующая территориально-планировочная организация Каргатского муниципального района

Каргатский район расположен в центральной части Новосибирской области. Административный центр района находится в г. Каргат, который расположен в центральной части района, на расстоянии 190 км от областного центра - города Новосибирск.

Район граничит:

* на севере и северо-западе – с Убинским районом Новосибирской области;
* на востоке – с Чулымским районом Новосибирской области;
* на юге – с Кочковским районом Новосибирской области;
* на юго-западе – с Доволенским районом Новосибирской области.

В состав Каргатского муниципального района входят 11 муниципальных образований (1 городское поселение и 10 сельских поселений), в составе которых – 41 населенный пункт. Основная часть населения сосредоточена г. Каргат, а также в поселках, селах и деревнях, являющихся административными центрами поселений, экономическую базу которых составляют предприятия различной экономической деятельности.

Городское поселение «город Каргат» расположено в центральной части района и содержит в своем составе 3 населенных пункта, крупнейший из которых – г. Каргат – является административным центром района. Город расположен в непосредственной близости от федеральной автомобильной дороги Р-254 «Иртыш», связан с ней двумя подъездами. Внутри города главными транспортными осями являются ул. Советская, ул. Ленина, ул. Воровского. В остальных населенных пунктах улично-дорожная сеть содержит не более 5 улиц.

К западу от городского поселения «город Каргат» находится Беркутовский сельсовет. Содержит в своем составе 5 населенных пунктов, крупнейший из которых – с. Набережное – является административным центром муниципального образования. Населенные пункты связаны между собой а/д Набережное - Безлюдный – Беркуты, с г. Каргат – автомобильной дорогой Каргат-Маршанское. В с. Набережное главной является ул. Школьная, ул. Комсомольская - на них расположены объекты социального обслуживания и малоэтажная застройка. В остальных населенных пунктах улично-дорожная сеть содержит не более 5 улиц.

К северу от Беркутовского сельсовета расположен Карганский сельсовет. Содержит в своем составе 5 населенных пунктов, крупнейший из которых – с. Карган - является административным центром муниципального образования. Населенные пункты связаны между собой и с г. Каргат автомобильными дорогами: 1259 км а/д "Р-254" - Филино – Карган, 1271 км а/д "Р-254" - Лебедевский, 1259 км а/д "Р-254" - Груздевка, федеральной автомобильной дорогой Р-254 «Иртыш». В населенных пунктах муниципального образования улично-дорожная сеть содержит не более 5 улиц.

К северу от городского поселения «город Каргат» находится Форпост-Каргатский сельсовет. Содержит в своем составе 3 населенных пунктов, крупнейший из которых – с. Форпост-Каргат – является административным центром муниципального образования. Населенные пункты связаны между собой и с г. Каргат автомобильными дорогами: 9 км а/д "Н-0903" – Теренино, федеральной автомобильной дорогой Р-254 «Иртыш». В с. Фопрост-Каргат главной является ул. Центральная, ул. Мостовая - на них расположены объекты социального обслуживания, на них опирается улично-дорожная сеть села. В остальных населенных пунктах улично-дорожная сеть содержит не более 5 улиц.

К северу от Форпост-Каргатского сельсовета, на северной границе района, расположен Мусинский сельсовет. Содержит в своем составе 3 населенных пунктов, крупнейший из которых – с. Мусы – является административным центром муниципального образования. Населенные пункты связаны между собой и с г. Каргат автомобильными дорогами: 10 км а/д "Н-0904" - Мусы, Мусы - Медяковский, Мусы - Ровенский, федеральной автомобильной дорогой Р-254 «Иртыш». В населенных пунктах муниципального образования улично-дорожная сеть содержит не более 5 улиц.

На северо-восточной границе района расположен Верх-Каргатский сельсовет. Содержит в своем составе 2 населенных пунктов, крупнейший из которых – с. Верх-Каргат – является административным центром муниципального образования. Населенные пункты связаны между собой и с г. Каргат автомобильными дорогами: 1282 км а/д "Р-254" - Форпост-Каргат - Верх-Каргат - Натальинский, федеральной автомобильной дорогой Р-254 «Иртыш». В с. Верх-Каргат главной является ул. Верх-Каргатская (продолжение межмуниципальной автомобильной дороги), на нее опирается улично-дорожная сеть села. В п. Натальинский содержится 1 улица.

К югу от городского поселения «город Каргат» расположен Кубанский сельсовет. Содержит в своем составе 4 населенных пунктов, крупнейший из которых – с. Первотроицк – является административным центром муниципального образования. Населенные пункты связаны между собой и с г. Каргат автомобильными дорогами: 93км а/д "К-09" – Первотроицк, Первотроицк – Голубовский, Первотроицк – Кубанский. В с. Первотроицк основными транспортными осями являются пер. Восточный, ул. Зеленая - вдоль них расположены объекты социального обслуживания. В остальных населенных пунктах улично-дорожная сеть содержит не более 5 улиц.

К северу от Кубанского сельсовета расположен Первомайский сельсовет. Содержит в своем составе 4 населенных пунктов, крупнейший из которых – с. Кольцовка – является административным центром муниципального образования. Населенные пункты связаны между собой и с г. Каргат автомобильными дорогами: 203 км а/д "К-17р" – Каргат, 74 км а/д "К-09" – Кольцовка. В с. Кольцовка основной транспортной осью является ул. Центральная, на нее опирается улично-дорожная сеть села. В остальных населенных пунктах улично-дорожная сеть содержит не более 5 улиц.

На западной границе района расположен Маршанский сельсовет. Содержит в своем составе 3 населенных пункта, крупнейший из которых – с. Маршанское – является административным центром муниципального образования. Населенные пункты связаны между собой и с г. Каргат автомобильными дорогами: Каргат – Маршанское, Маршанское – Аткуль, 35 км а/д "Н-0901" – Иванкино. В с. Маршанское основной транспортной осью является ул. Центральная, на нее опирается улично-дорожная сеть села. В остальных населенных пунктах улично-дорожная сеть содержит не более 5 улиц.

К северу от Первомайского сельсовета расположен Суминский сельсовет. Содержит в своем составе 3 населенных пункта, крупнейший из которых – с. Сумы – является административным центром муниципального образования. Населенные пункты связаны между собой и с г. Каргат автомобильными дорогами: 203 км а/д "К-17р" – Каргат, 63 км а/д "К-09" – Сумы. В с. Сумы основной транспортной осью является ул. Лесхозная, ул. Орловка, на них опирается улично-дорожная сеть села. В остальных населенных пунктах улично-дорожная сеть содержит не более 5 улиц.

На северной границе района расположен Алабугинский сельсовет. Содержит в своем составе 6 населенных пунктов, крупнейший из которых – с. Мамонтовое – является административным центром муниципального образования. Населенные пункты связаны между собой и с г. Каргат автомобильными дорогами: 203 км а/д "К-17р" – Каргат, 36 км а/д "К-09" - Мамонтовое - Алабуга – Петровский, 21 км а/д "К-09" – Сапожковский. В с. Мамонтовое основной транспортной осью является ул. Лесхозная, ул. Орловка, на них опирается улично-дорожная сеть села. В населенных пунктах муниципального образования улично-дорожная сеть содержит не более 5 улиц.

# ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ И РЕШЕНИЯ ПО ОСНОВНЫМ МЕРОПРИЯТИЯМ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В целях развития сети дорог планируется ряд мероприятий, направленных на сохранение протяженности участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, поддержание существующей сети автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в состоянии, соответствующем нормативным требованиям.

Варианты проектирования при разработке КСОДД обуславливаются исходными данными – показателями социально-экономического прогноза численности населения, уровнем автомобилизации населения.

По состоянию на 01.01.2021 численность населения Каргатского муниципального района составила 15157 жителей.

Проектная численность населения (таблица 2.2) принята на основании динамики численности населения за период 2017-2020 гг. (таблица 2.1).

Таблица 2.1

Численность населения за период 2017-2021 гг. (в разрезе населенных пунктов

Каргатского муниципального района)

| Населенный пункт | 01.01.2017 | 01.01.2018 | 01.01.2019 | 01.01.2020 | 01.01.2021 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ВСЕГО по району** | **16522** | **16198** | **15847** | **15476** | **15157** |
| **Городское поселение г. Каргат** | **9532** | **9383** | **9175** | **9040** | **8925** |
| г. Каргат | 9519 | 9370 | 9163 | 9029 | 8914 |
| п. Блок пост | 13 | 13 | 12 | 11 | 11 |
| п.Казарма3144км | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Сельские поселения Каргатского муниципального района** | **6990** | **6815** | **6672** | **6436** | **6232** |
| [*Алабугинский сельсовет*](http://www.sovet-nso.ru/292/#2) | *1050* | *1021* | *999* | *938* | *908* |
| 1.с. Мамонтовое | 215 | 208 | 195 | 189 | 177 |
| 2.д. Алабуга | 312 | 302 | 299 | 281 | 268 |
| 3.п. Петровский | 164 | 166 | 167 | 152 | 146 |
| 4.п. Москвинский | 92 | 90 | 85 | 79 | 70 |
| 5.п. Сапожковский | 41 | 29 | 27 | 20 | 23 |
| 6.д. Озерки-6 | 226 | 226 | 226 | 217 | 224 |
| [*Беркутовский сельсовет*](http://www.sovet-nso.ru/292/#3) | *1627* | *1607* | *1574* | *1515* | *1488* |
| 1.с. Набережное | 987 | 989 | 976 | 953 | 947 |
| 2.п. Гавриловка п. | 268 | 261 | 249 | 242 | 236 |
| 3.п. Безлюдный | 176 | 172 | 170 | 147 | 135 |
| 4.д. Беркуты | 104 | 93 | 92 | 85 | 84 |
| 5.п. Старомихайловский | 92 | 92 | 87 | 88 | 86 |
| [*Верх-Каргатский сельсовет*](http://www.sovet-nso.ru/292/#4) | *438* | *425* | *410* | *403* | *383* |
| 1.с. Верх-Каргат | 359 | 349 | 338 | 334 | 317 |
| 2.п. Натальинский | 79 | 76 | 72 | 69 | 66 |
| [*Карганский сельсовет*](http://www.sovet-nso.ru/292/#5) | *578* | *580* | *546* | *519* | *504* |
| 1.с. Карган | 289 | 292 | 274 | 264 | 256 |
| 2.с. Филино | 145 | 142 | 131 | 122 | 114 |
| 3.с. Груздевка | 64 | 65 | 61 | 56 | 57 |
| 4.п. Лебедевский | 28 | 29 | 33 | 32 | 32 |
| 5.п.Третьяковский | 52 | 52 | 47 | 45 | 45 |
| [*Кубанский сельсовет*](http://www.sovet-nso.ru/292/#6) | *877* | *854* | *874* | *864* | *861* |
| 1.с. Первотроицк | 680 | 666 | 691 | 680 | 678 |
| 2.п. Кубанский | 156 | 149 | 145 | 146 | 149 |
| 3.п.Петроградский | 29 | 29 | 28 | 28 | 24 |
| 4.п. Голубовский | 12 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| [*Маршанский сельсовет*](http://www.sovet-nso.ru/292/#7) | *936* | *902* | *899* | *887* | *845* |
| 1.с. Маршанское | 666 | 639 | 640 | 636 | 602 |
| 2.с. Аткуль | 136 | 132 | 129 | 123 | 118 |
| 3.с. Иванкино | 134 | 131 | 130 | 128 | 125 |
| [*Мусинский сельсовет*](http://www.sovet-nso.ru/292/#8) | *318* | *309* | *307* | *291* | *272* |
| 1.с. Мусы | 293 | 284 | 283 | 269 | 251 |
| 2.п. Медяковский | 17 | 17 | 16 | 14 | 14 |
| 3.п. Ровенский | 8 | 8 | 8 | 8 | 7 |
| [*Первомайский сельсовет*](http://www.sovet-nso.ru/292/#9) | *356* | *330* | *299* | *283* | *274* |
| 1.с. Кольцовка | 251 | 231 | 207 | 193 | 184 |
| 2.п. Чернявский | 83 | 78 | 72 | 71 | 70 |
| 3.п. Первомайский | 22 | 21 | 20 | 19 | 20 |
| 4.п. Барановский | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| [*Суминский сельсовет*](http://www.sovet-nso.ru/292/#10) | *498* | *488* | *481* | *459* | *437* |
| 1.с. Сумы | 375 | 368 | 360 | 348 | 329 |
| 2.с. Усть-Сумы | 49 | 50 | 50 | 44 | 43 |
| 3.п. Москвинка | 74 | 70 | 71 | 67 | 65 |
| [*Форпост-Каргатский сельсовет*](http://www.sovet-nso.ru/292/#11) | *312* | *299* | *283* | *277* | *260* |
| 1.с. Форпост-Каргат | 223 | 214 | 198 | 194 | 183 |
| 2.п. Теренино | 70 | 68 | 68 | 66 | 60 |
| 3. Шибаки | 19 | 17 | 17 | 17 | 17 |

Таблица 2.2

Прогнозная численность населения (в разрезе населенных пунктов

Каргатского муниципального района)

| Населенный пункт | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026-2030 | 2031-2036 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ВСЕГО по району** | **14815** | **14727** | **14370** | **14014** | **12261** | **10306** |
| **Городское поселение г. Каргат** | **8757** | **8603** | **8449** | **8295** | **7527** | **6606** |
| г. Каргат | 8747 | 8594 | 8441 | 8288 | 7523 | 6606 |
| п. Блок пост | 10 | 9 | 8 | 7 | 4 | 0 |
| п.Казарма3144км | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Сельские поселения Каргатского муниципального района** | **6058** | **6124** | **5921** | **5719** | **4734** | **3700** |
| *Алабугинский сельсовет* | *868* | *828* | *791* | *751* | *580* | *388* |
| 1.с. Мамонтовое | 170 | 158 | 151 | 139 | 95 | 38 |
| 2.д. Алабуга | 258 | 247 | 236 | 224 | 168 | 101 |
| 3.п. Петровский | 142 | 137 | 131 | 126 | 99 | 67 |
| 4.п. Москвинский | 66 | 60 | 55 | 49 | 21 | 0 |
| 5.п. Сапожковский | 16 | 12 | 7 | 3 | 0 | 0 |
| 6.д. Озерки-6 | 216 | 214 | 211 | 210 | 197 | 182 |
| *Беркутовский сельсовет* | *1447* | *1412* | *1372* | *1337* | *1148* | *956* |
| 1.с. Набережное | 933 | 922 | 910 | 898 | 839 | 768 |
| 2.п. Гавриловка п. | 227 | 219 | 211 | 203 | 162 | 113 |
| 3.п. Безлюдный | 126 | 114 | 103 | 92 | 36 | 0 |
| 4.д. Беркуты | 75 | 75 | 66 | 66 | 39 | 13 |
| 5.п. Старомихайловский | 86 | 82 | 82 | 78 | 72 | 62 |
| *Верх-Каргатский сельсовет* | *377* | *362* | *351* | *338* | *277* | *203* |
| 1.с. Верх-Каргат | 314 | 303 | 295 | 285 | 241 | 186 |
| 2.п. Натальинский | 63 | 59 | 56 | 53 | 36 | 17 |
| *Карганский сельсовет* | *479* | *439* | *430* | *390* | *284* | *156* |
| 1.с. Карган | 247 | 227 | 225 | 205 | 160 | 94 |
| 2.с. Филино | 106 | 94 | 88 | 76 | 35 | 0 |
| 3.с. Груздевка | 52 | 47 | 46 | 41 | 27 | 9 |
| 4.п. Лебедевский | 33 | 34 | 35 | 36 | 41 | 47 |
| 5.п.Третьяковский | 41 | 37 | 36 | 32 | 21 | 6 |
| *Кубанский сельсовет* | *855* | *870* | *856* | *869* | *852* | *849* |
| 1.с. Первотроицк | 677 | 694 | 682 | 700 | 697 | 712 |
| 2.п. Кубанский | 145 | 144 | 143 | 141 | 134 | 125 |
| 3.п.Петроградский | 24 | 23 | 22 | 20 | 15 | 8 |
| 4.п. Голубовский | 9 | 9 | 9 | 8 | 6 | 4 |
| *Маршанский сельсовет* | *846* | *1088* | *1054* | *1032* | *887* | *726* |
| 1.с. Маршанское | 608 | 605 | 589 | 586 | 532 | 475 |
| 2.с. Аткуль | 114 | 109 | 105 | 100 | 77 | 50 |
| 3.с. Иванкино | 124 | 122 | 120 | 118 | 108 | 97 |
| *Мусинский сельсовет* | *263* | *252* | *240* | *228* | *170* | *104* |
| 1.с. Мусы | 244 | 234 | 223 | 213 | 162 | 100 |
| 2.п. Медяковский | 12 | 11 | 10 | 9 | 3 | 0 |
| 3.п. Ровенский | 7 | 7 | 7 | 6 | 5 | 4 |
| *Первомайский сельсовет* | *249* | *228* | *207* | *186* | *84* | *33* |
| 1.с. Кольцовка | 164 | 147 | 130 | 113 | 29 | 0 |
| 2.п. Чернявский | 66 | 63 | 59 | 56 | 41 | 22 |
| 3.п. Первомайский | 19 | 18 | 18 | 17 | 14 | 11 |
| 4.п. Барановский | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| *Суминский сельсовет* | *424* | *410* | *393* | *379* | *301* | *209* |
| 1.с. Сумы | 321 | 309 | 298 | 286 | 229 | 160 |
| 2.с. Усть-Сумы | 41 | 39 | 37 | 35 | 26 | 14 |
| 3.п. Москвинка | 62 | 62 | 58 | 58 | 46 | 35 |
| *Форпост-Каргатский сельсовет* | *250* | *235* | *227* | *209* | *151* | *76* |
| 1.с. Форпост-Каргат | 175 | 162 | 156 | 142 | 97 | 38 |
| 2.п. Теренино | 59 | 57 | 55 | 52 | 41 | 27 |
| 3. Шибаки | 16 | 16 | 16 | 15 | 13 | 11 |

Уровень автомобилизации населенных пунктов Каргатского района в 2021 году принят как 349 авт./1000 чел. Согласно проведенным расчетам, с каждым годом ожидается прирост показателя на 3-4 единицы.

Прогноз количества автомобилей представлен в таблице 2.3.

Таблица 2.3

Численность парка автомобилей Каргатского района

|  | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026-2030 | 2031-2036 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Уровень автомобилизации, авт./1000 жителей** | 343 | 347 | 351 | 355 | 375 | 399 |
| **Количество автомобилей, ед** | 5082 | 5110 | 5044 | 4975 | 4597 | 4112 |

Проведенный анализ документов территориального и стратегического планирования показал наличие одного сценария социально-экономического развития района, который можно характеризовать как пессимистичный. Используя рекомендуемый приказом Министерства транспорта РФ от 30.07.2020 № 274 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения» порядок определения вариантов проектирования КСОДД, нужно выбрать единственно-возможный, а именно инерционный вариант, так как в документах территориального и стратегического планирования отсутствует объективная вариативность сценариев социально-экономического развития района.

При таком подходе сохраняется единый функционал УДС, ориентированный на наиболее полное удовлетворение потребности в перемещениях для всех участников дорожного движения.

Объекты транспортной инфраструктуры приводятся и поддерживаются в нормативном состоянии (тротуары, освещение и технические средства организации дорожного движения).

Данный вариант по экономическим соображениям является менее эффективным относительно «инновационного», однако, будучи консервативно-спокойным, не потребует подготовки общественного мнения к преобразованиям институционального характера.

# УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРЕДЛАГАЕМЫХ ВАРИАНТОВ ПРОЕКТИРОВАНИЯ С ПОСЛЕДУЮЩИМ ВЫБОРОМ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА

На основе оценки и сопоставления интенсивности движения и пропускной способности существующей улично-дорожной сети, в ходе которого определялись коэффициенты загрузки элементов существующей сети, были определены основные направления совершенствования организации движения и реконструкции на них с оценкой их по конкретному обеспечению необходимой пропускной способности. К реконструктивно-планировочным мероприятиям относятся все мероприятия, связанные с изменением физических параметров имеющейся улично-дорожной сети, основными из которых являются:

* применение более совершенного покрытия на имеющихся улицах и дорогах;
* строительство новых дорог с капитальным типом покрытия;
* организация нормативного пешеходного движения.

Данные мероприятия применяются в том случае, когда планируется увеличение населения, рабочих мест и мест тяготения населения, что в свою очередь может привести в будущем к дефициту дорожно-транспортной инфраструктуры.

На основании анализа существующей дорожно-транспортной ситуации в Каргатском муниципальном районе не было выявлено участков автодорог с высокой загруженностью. Пропускная способность дорог соответствует интенсивности движения.

Предлагается к рассмотрению 3 варианта развития организации дорожного движения в Каргатском муниципальном районе.

1 вариант – на расчетный срок предусматривает обустройство и приведение существующей сети дорог в нормативное состояние. Установка технических средств организации дорожного движения согласно проекту организации дорожного движения.

2 вариант – на расчетный срок предусматривает все мероприятия, которые предлагаются в первом варианте. В добавление ожидается усовершенствование типов покрытий отдельно взятых участков дорог.

3 вариант – на расчетный срок предусматривает все мероприятия, которые предлагаются во втором варианте. В добавлении ожидается строительство транспортной инфраструктуры на территории Каргатского муниципального района.

По итогам анализа и моделирования приведенного выше следует, что наиболее оптимальным вариантом, гарантирующим наиболее полное использование возможностей транспортной инфраструктуры и, гарантирующим максимальное удовлетворение потребностей населения является Вариант 3.

Без развития транспортной инфраструктуры в районах точечной застройки, новых микрорайонов, будет нарастать дисбаланс транспортного спроса и транспортного предложения.

Детальный анализ показывает, что также будет осуществлено недостаточное развитие улично-дорожной сети, будут пропущены межремонтные сроки текущего и капитального ремонта дорожного покрытия.

# МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОДД ДЛЯ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА ПРОЕКТИРОВАНИЯ И ИХ ОЧЕРЕДНОСТЬ ВЫПОЛНЕНИЯ

## Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий

На территории Каргатского муниципального района реализация увеличения транспортной связанности территории связана с реконструкцией и ремонтами автомобильных дорог (мероприятия приведены в разделе 4.22).

Реализация увеличения пешеходной доступности связана с реконструкцией и обустройством объектов пешеходной инфраструктуры (мероприятия приведены в разделе 4.18).

## Категорирование дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству

Категории дорог местного значения общего пользования подразделяются на:

* дороги населенных пунктов;
* дороги муниципального района.

К первым относятся автомобильные пути, расположенные в пределах населенных пунктов, кроме федеральных, региональных и межмуниципальных дорог общего пользования и частных автомобильных дорог.

Ко вторым относятся автомобильные пути, расположенные на территории муниципального района, кроме федеральных, региональных и межмуниципальных дорог общего пользования, а также дорог общего пользования местного значения и частных автодорог.

Категории дорог утверждаются органом местного самоуправления муниципального района. Дорожно-транспортная сеть муниципального района состоит из дорог III-V категории, предназначенных для не скоростного движения. Перечень автодорог и их значение муниципального района указаны в разделе 1.5 данной схемы.

В составе улично-дорожной сети населенных пунктов выделены улицы и дороги следующих категорий:

* поселковые дороги, по которым осуществляется транспортная связь населенных пунктов с внешними дорогами;
* главные улицы, обеспечивающие связь жилых территорий с общественным центром, местами приложения труда;
* улицы в жилой застройке (жилые улицы), в т.ч.:
* основная – связь внутри жилых территорий и с главной улицей по направлениям с интенсивным движением;
* второстепенная – связь между основными жилыми улицами;
* проезд – связь жилых домов, расположенных в глубине квартала, с улицей;
* хозяйственный проезд, скотопрогон – прогон личного скота и проезд грузового транспорта к приусадебным участкам.

Ширина главных улиц в красных линиях 15,0 – 25,0 м, ширина проезжей части 7,0 – 10,5 м.

Ширина проектируемых основных улиц в застроенной территории 13,0 – 14,0 м. ширина проезжей части 6,0 м.

Ширина проектируемых второстепенных (переулок) улиц в жилой застройке (рис. 4.6) – 11,5 м, ширина проезжей части 5,5 м.

Поперечные профили улиц в застроенной территории продиктованы сложившейся застройкой, определены конкретными условиями и при реконструкции требуют доведения при несоответствии элементов до предлагаемых (рис. 4.1 - 4.6) соответственно.

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
| Рис. 4.1 | Рис. 4.2 |
|  |  |
| Рис. 4.3 | Рис.4.4 |
|  |  |
| Рис. 4.5 | Рис. 4.6 |

Типовые поперечные профили проектируемых дорог: Рис. 4.1 – поселковая дорога; Рис. 4.2, 4.3, 4.4 – главная улица; Рис. 4.5 – основная улица в жилой застройке; Рис. 4.6 – второстепенная (переулок) улица в жилой застройке.

Реконструкция главных и основных улиц предусматривает их благоустройство с устройством усовершенствованного покрытия, локальных мероприятий по совершенствованию геометрии пересечений улиц и дорог в одном уровне, устройством тротуаров.

## Распределение транспортных потоков по сети дорог

Основные транспортные потоки в населённых пунктах проходят по дорогам федерального, регионального и местного значения. Основные дороги района регионального и местного значения указаны в разделе 1.5 данной схемы.

Анализ данных интенсивности и прогнозирования перспективных потоков, позволяет сделать вывод о том, что имеющаяся пропускная способность автодорог района далека от исчерпания. Изменение распределения транспортных потоков в Каргатском муниципальном районе не планируется.

## Разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления дорожным движением (далее – АСУДД), ее функции и этапы внедрения

Автоматизированные системы управления дорожным движением или АСУДД представляют собой сочетание программно-технических средств, а также мероприятий, которые направлены на обеспечение безопасности, снижение транспортных задержек, улучшение параметров УДС, улучшение экологической обстановки.

Предназначены АСУДД для обеспечения эффективного регулирования потоков транспорта с помощью средств световой сигнализации.

Структурно АСУДД представлены тремя основными элементами:

* центральный управленческий пункт или ЦУП;
* каналы связи, в том числе специализированные контроллеры;
* периферийное оборудование.

Функция ЦУП состоит в координации управляющих воздействий, анализе данных и контроле. Каналы связи необходимы для передачи данных между центром автоматизированных систем управления дорожным движением и периферией.

При этом осуществляется структурирование ее. Периферия в свою очередь осуществляет сбор данных, также реализацию управляющих воздействий.

Основное периферийное оборудование автоматизированных систем управления представлено дорожными контролерами движения различных типов и светофорными объектами.

Подключаются контролеры к ЦУП при помощи беспроводной связи, представленной CDMA, GPRS, GSM, проводной связи, представленной xDSL, Ethernet, АССУД, или же комбинированным способом. Последний способ сочетает в себе элементы беспроводной и проводной связи.

Автоматизированные системы управления дорожным движением обеспечивают:

* ручное изменение режимов работы светофоров;
* диспетчерское изменение режимов работы светофоров из ЦУП при возникновении такой необходимости;
* режим «зеленой улицы»;
* координированное жесткое управление дорожным движением согласно командам центрального управленческого пункта автоматизированных систем посредством заданных программ, при этом выбор программы производится автоматически или оператором, что зависит от времени суток;
* координированное гибкое управление дорожным движением, которое зависит от параметров транспортных потоков, которые измеряются специальными детекторами транспорта, учитывающими реальную транспортную ситуацию.

Итак, автоматизированные системы крайне важны в современном мире. Из вышесказанного понятно, что безопасность на дорогах обеспечивается главным образом АСУДД.

Дорожная сеть в Каргатском муниципальном районе не загружена, систематического возникновения заторовых ситуаций не выявлено. Из всего вышеперечисленного можно сделать вывод о том, что необходимости в проведении данного типа мероприятий в Каргатском муниципальном районе нет.

## Организация системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения документации по ОДД, принципам формирования и ведения баз данных, условиям доступа к информации, периодичности ее актуализации

Мониторинг (постоянное наблюдение) интересующих параметров имеет ряд особенностей. Прежде всего, это комплексность подхода, то есть сбор статистических и иных данных, имеющих отношение к оценке состояния БДД в регионе (муниципальном образовании). Другая особенность мониторинга состоит в методе анализа, результаты которого должны быть строго подчинены основной цели и должны учитывать разнохарактерную информацию.

Представляется целесообразным расширить сферу анализа со стороны управляющих органов в силу следующих причин. В результате мониторинга появляется возможность оперативного реагирования со стороны органов МВД, региональных и местных органов исполнительной власти на изменение рисков и возможность своевременного корректирования политики в области обеспечения БДД. Кроме того, создается основа для проведения со стороны федеральных органов управления дифференцированной по регионам политики в части мер превентивного, стимулирующего или иного воздействия в области снижения дорожной аварийности. Органам управления предоставляется возможность отслеживать изменения в области БДД и увязывать ее с общей социально-экономической политикой региональных властей. Региональные органы власти могут использовать информацию, полученную в результате мониторинга, для оперативного управления экономикой региона и различными ее секторами.

Еще один весомый аргумент – возможность организовать прогнозное управление системой обеспечения БДД, так как мониторинг, наряду с текущими статистическими данными, содержит аналитическую информацию о возможном развитии ситуации в сфере дорожной аварийности в перспективе. Обеспечивается большая реальность текущих и прогнозных оценок состояния БДД в регионе в результате одновременного прогнозирования результатов деятельности субъектов управления со стороны соответствующих контрольных органов и со стороны участников мониторинга. Кроме того, региональные органы управления могут определить по результатам мониторинга слабые места и принять необходимые управляющие воздействия, а участники дорожного движения могут оценить ситуацию и принять внутренние решения о возможном характере движения в том или ином территориальном образовании, а также оценить адекватность политики по обеспечению БДД в регионе (муниципальном образовании).

Главная цель мониторинга на региональном уровне – сохранение общей стабильности в области безопасности дорожного движения, предотвращение кризисных ситуаций, снижение уровня дорожной аварийности в целом. В ее основе – постоянное наблюдение за всеми участниками дорожного движения, состоянием дорожной инфраструктуры и т.п. и принятие своевременных корректирующих воздействий, направленных на снижение уровня дорожной аварийности.

Не следует забывать, что в силу уникальности каждого российского региона, при наличии общероссийских тенденций в экономической политике могут существовать особенности политики в регионах, что находит отражение, в том числе в области обеспечения БДД.

В целом мониторинг системы безопасности дорожного движения в регионе призван решать в комплексе следующие задачи:

* системное непрерывное наблюдение за состоянием дорожной аварийности и обеспечения безопасности дорожного движения;
* контроль воздействия макроэкономической среды на систему БДД;
* превентивное обнаружение (на самых ранних стадиях) проблем в области обеспечения БДД, оценка результатов, принятых регулирующими органами мер;
* формирование позиции регулирующих органов относительно целесообразности и своевременности применения инструментов регулирования.

Можно сделать следующие выводы:

* сформированная система анализа ситуации по дорожной аварийности играет принципиально важную роль в обеспечении безопасности дорожного движения, однако еще далека от совершенства и нуждается в дальнейшем развитии;
* в настоящий период времени за рамки существующего анализа ситуации в области дорожной аварийности выходит анализ стратегических целей обеспечения безопасности всех участников дорожного движения с позиции воздействия на экономику региона. В то же время, как было показано выше, безопасность дорожного движения напрямую влияет на рынок труда, а, следовательно, на характер развития экономики территории. Недостаточный учет факторов внешней среды, как на федеральном, так и на региональном уровнях ведет к появлению необратимых ситуаций во всей системе БДД;
* системная диагностика негативных тенденции в деятельности всех участников системы БДД базируется на мониторинге как на современном методе управления экономическим развитием территории.

Таким образом, мониторинг БДД – это прогнозно-аналитическая система непрерывного сбора, обработки и исследования информации о современном и будущем состоянии внутренней и внешней среды дорожного движения, создаваемая регулирующими органами с целью эффективного функционирования и совершенствования системы БДД на основе регулирования и планирования развития ее отдельных элементов и их совокупности.

На основании этого определения можно предположить наличие восьми элементов мониторинга БДД, логически связанных между собой:

* непрерывное наблюдение;
* оценка текущего состояния внутренней среды БДД;
* оценка текущего состояния внешней среды БДД;
* прогноз состояния внутренней среды БДД на перспективу;
* прогноз состояния внешней среды БДД на перспективу;
* оценка прогнозируемого состояния внутренней среды дорожного движения;
* оценка прогнозируемого состояния внешней среды дорожного движения;
* принятие управленческих решении.

Исходя из вышеизложенного, мониторинг безопасности дорожного движения – это специально организованная и непрерывно действующая информационно-аналитическая система комплексного анализа состояния БДД, осуществляемого на основании изучения необходимой статистической отчетности, сбора и анализа дополнительной информации, проведения информационно-аналитических обследований состояния и выявления тенденций дорожного движения с целью своевременной диагностики проблем и реализации наиболее эффективных способов управления, позволяющая оценить деятельность органов управления по обеспечению БДД.

Мониторинг может осуществляться на федеральном, региональном и, в идеале, муниципальном уровнях.

Было выявлено, что интенсивность движения на данный момент недостаточно велика, чтобы экономически обосновать рациональность применения систем мониторинга интенсивности транспортных потоков.

В будущем при увеличении транспортных потоков, при возникновении необходимости их применения необходимо предусмотреть установку детекторов. Полученную с транспортных детекторов систематизированную информацию далее можно использовать для прогнозирования времени движения транспортных средств, оптимизации управления транспортным потоком, а также проследить динамику изменения интенсивности транспортных потоков. Таким образом, накопленные данные детектирования служат, по существу, единственным источником обоснованного планирования градостроительных мероприятий по строительству и реконструкции транспортных магистралей.

## Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения

Все инженерные разработки схем и режимов движения доводятся в современных условиях до водителей с помощью таких технических средств, как дорожные знаки, дорожная разметка, светофоры, направляющие устройства, которые по существу являются средствами информации. Правила применения технических средств организации дорожного движения определены ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направлявших устройств».

Чем более полно и четко налажено информирование водителей об условиях и требуемых режимах движения, тем более точными и безошибочными являются действия водителей. Избыточное количество информации, однако, ухудшает условия работы водителя.

Существует ряд классификационных подходов к описанию информации в дорожном движении. Представляется целесообразным подразделять информацию по дорожному движению на три группы: дорожную, внедорожную и обеспечиваемую на рабочем месте водителя.

К дорожной информации относится все, что доводится до сведения водителей (а также пешеходов) с помощью технических средств организации дорожного движения.

Во внедорожную информацию входят периодические печатные издания (газеты, журналы), специальные карты-схемы и путеводители, информация по радио и телевидению, обращенная к участникам дорожного движения о типичных маршрутах следования, метеоусловиях, состоянии дорог, оперативных изменениях в схемах организации движения и т.д.

Информация на рабочем месте водителя может складываться из визуальной и звуковой, которые обеспечиваются автоматически различными датчиками, контролирующими показатели режима движения: например, скорость движения, соответствие дистанции до впереди движущегося в потоке транспортного средства. Особое место занимают получившие развитие навигационные системы, использующие бортовые ЭВМ и спутниковую связь.

Бортовые навигационные системы позволяют водителю, ориентируясь по изображению на дисплее и звуковым подсказкам, вести транспортное средство к намеченному пункту по кратчайшему пути за минимальное время или с наименьшими затратами (по расходу топлива и использованию платных дорог).

По типу исполнения бортовые навигационные системы подразделяются:

* на картографические – показывают местоположение и трассу маршрута на карте, отображаемой на относительно большом графическом дисплее;
* маршрутные – указывают водителю направление движения в соответствии с местонахождением транспортных средств и выполняются в виде стандартной магнитолы с небольшим экраном.

По типу действия бортовые навигационные системы могут быть:

* пассивные – планируют и отслеживают маршрут движения на основании записанной в память ЭВМ или на лазерный диск цифровой карты;
* управляемые – могут вносить изменения в маршрут на основании информации, получаемой от систем управления дорожным движением.

Последний тип является наиболее перспективным, так как позволяет избежать попадания транспортных средств в зоны заторов, но требует развитой инфраструктуры управления движением с современными средствами телематики.

Маршрутное ориентирование представляет собой систему информационного обеспечения водителей, которая помогает водителям четко ориентироваться на сложных транспортных развязках, избегать ошибок в выборе направления движения, дает возможность смягчать транспортную ситуацию на перегруженных направлениях.

Маршрутное ориентирование необходимо не только для индивидуальных владельцев транспортных средств. От его наличия весьма существенно зависят четкость и экономичность работы такси, автомобилей скорой медицинской помощи, пожарной охраны, связи, аварийных служб.

Ошибки в ориентировании водителей на маршрутах следования вызывают потерю времени при выполнении той или иной транспортной задачи и экономические потери из-за перерасхода топлива.

Действия водителей увеличивают опасность возникновения конфликтных ситуаций в случаях внезапных остановок при необходимости узнать о расположении нужного объекта и недозволенного маневрирования с нарушением правил для скорейшего выезда на правильное направление.

На территории Каргатского района к мероприятиям по совершенствованию информационного обеспечения участников дорожного движения относятся установка знаков дорожного движения (таблица 4.2). Установка ТСОДД должна производиться в соответствии с ПОДД.

Таблица 4.2

Мероприятия по совершенствованию системы информирования участников дорожного движения

| **Адрес** | **Мероприятие** | **Срок реализации** |
| --- | --- | --- |
| Алабугинский сельсовет | установка и последующее содержание дорожных знаков в соответствии с ПОДД (187 шт) | 2021-2036 |
| Беркутовский сельсовет | установка и последующее содержание дорожных знаков в соответствии с ПОДД (135 шт) | 2021-2036 |
| Верх-Каргатский сельсовет | установка и последующее содержание дорожных знаков в соответствии с ПОДД (113 шт) | 2021-2036 |
| Карганский сельсовет | установка и последующее содержание дорожных знаков в соответствии с ПОДД (133 шт) | 2021-2036 |
| Кубанский сельсовет | установка и последующее содержание дорожных знаков в соответствии с ПОДД (86 шт) | 2021-2036 |
| Маршанский сельсовет | установка и последующее содержание дорожных знаков в соответствии с ПОДД (96 шт) | 2021-2036 |
| Мусинский сельсовет | установка и последующее содержание дорожных знаков в соответствии с ПОДД (93 шт) | 2021-2036 |
| Первомайский сельсовет | установка и последующее содержание дорожных знаков в соответствии с ПОДД (85 шт) | 2021-2036 |
| Форпост-Каргатский сельсовет | установка и последующее содержание дорожных знаков в соответствии с ПОДД (66 шт) | 2021-2036 |

## Применение реверсивного движения

Относительно дорожного движения реверс – это возможность передвигаться по полосе и в одном и в противоположном направлении.

В большинстве случаев реверсивное движение используется временно, на период проведения дорожных работ. Регулируется оно либо временно устанавливаемыми светофорами, либо сотрудниками ДПС, либо самими дорожными рабочими.

Необходимость введения реверсивной полосы на дороге обусловлена повышенной интенсивностью движения, которое в различное время суток меняется с одного направления на другое.

На территории Каргатского муниципального района нет необходимости в организации реверсивного движения, это связано с малым транспортным парком района.

## Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения

На территории Каргатского муниципального района действуют автобусные маршруты внутрирайонного значения.

В рамках разработки КСОДД для Каргатского муниципального района предусмотрены следующие мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств (таблица 4.3).

Таблица 4.3

Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств

| **Адрес** | **Мероприятие** | **Срок реализации** |
| --- | --- | --- |
| Беркутовский сельсовет | обустройство остановочного пункта в с. Набережное, Гавриловка, Беркуты, Безлюдный (в т.ч. установка остановочного павильона, дорожных знаков, освещения) | 2021-2026 |
| Верх-Каргатский сельсовет | обустройство остановочного пункта в с. Верх-Каргат (в т.ч. установка остановочного павильона, дорожных знаков, освещения) | 2022 |
| Карганский сельсовет | обустройство остановочного пункта в с. Карган, Филино (в т.ч. установка остановочного павильона, дорожных знаков, освещения) | 2022-2025 |
| Маршанский сельсовет | обустройство остановочного пункта в с. Маршанское, Аткуль, Иванкино (в т.ч. установка остановочного павильона, дорожных знаков, освещения) | 2022-2024 |
| Суминский сельсовет | обустройство остановочного пункта в с. Сумы (в т.ч. установка остановочного павильона, дорожных знаков, освещения) | 2022 |
| городское поселение "город Каргат" | обустройство остановочных пунктов: ул. Северная, КСШ № 3; ул. Воровского, детский сад «Радуга»; ул. Воровского в районе дома № 10, № 44, ул. Коммунистическая в районе дома № 83, № 125 и ООТ «Сельхозтехника» | 2022-2023 |

Оборудование остановочных павильонов также с установкой дорожных знаков (мероприятия предусмотрены разделом 4.6).

В связи с тем, что на территории района задержек в движении транспортных средств (в т.ч. маршрутных) в настоящее время не возникает и на перспективу не ожидается, мероприятий по введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств (устройство выделенных полос для движения транспорта и др.) не требуется.

## Организация пропуска транзитных транспортных потоков

Пропуск транзитных транспортных потоков связан со строительством автомобильных дорог и искусственных сооружений на них (мероприятия приведены в разделе 4.1), а также с реконструкцией и ремонтами автомобильных дорог (мероприятия приведены в разделе 4.22).

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

Реализация мероприятий по пропуску транзитных грузовых транспортных средств связана с организацией пропуска транзитных транспортных потоков (мероприятия приведены в разделе 4.9), строительством автомобильных дорог и искусственных сооружений на них (мероприятия приведены в разделе 4.1), а также с реконструкцией и ремонтами автомобильных дорог (мероприятия приведены в разделе 4.22), установкой дорожных знаков (раздел 4.6) и разработкой ПОДД (мероприятия предусмотрены разделом 4.2). Так, при разработке ПОДД (в частности, схемы дислокации дорожных знаков) должна быть предусмотрена установка знака 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено» с табличкой 8.3.1 «Направление действия» на улицах у въезда в населенный пункт (если есть альтернативный путь объезда, иначе дорожный знак не ставится).

На территории района отсутствуют предприятия, использующие в своем производстве опасные вещества. Поэтому движение транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных грузов является транзитным и может осуществляться по объездным дорогам.

## Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории

Одной из важных мер совершенствования организации дорожного движения является ограничение доступа транспортных средств на определенные территории. Ограничение доступа транспортных средств используется в различных целях:

* ограничения доступа транспортных средств на режимные (ведомственные) территории, которые устанавливаются руководящими документами ведомственного уровня;
* ограничения доступа транспортных средств в соответствии с положениями Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» в целях обеспечения безопасности объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства;
* временные ограничения (прекращения) доступа транспортных средств на определенные территории, связанные с ремонтными, строительными, восстановительными работами;
* ограничения доступа транспортных средств на определенные территории, связанные с организацией и функционированием пешеходных пространств.

В рамках разработки КСОДД для Каргатского муниципального района дополнительных предложений по ограничению доступа транспортных средств на определенные территории не предусматривается.

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

Превышение скорости (т.е. вождение выше ограничения скорости) и неправильный выбор скорости применительно к конкретным условиям движения (слишком быстрое вождение в условиях, которые относятся к водителю, транспортному средству, дороге и сочетанию участников движения, а не к ограничению скорости) практически повсеместно признаны основными факторами, влияющими как на количество, так и на тяжесть дорожно-транспортных происшествий. Во многих странах ограничения скорости установлены на уровнях, которые являются слишком высокими по отношению к дорожным условиям, сочетанию участников и интенсивности дорожного движения, особенно там, где много пешеходов и велосипедистов. В этих обстоятельствах невозможно достичь условий безопасного дорожного движения.

Высокие скорости повышают риск попадания в дорожно-транспортное происшествие по целому ряду причин. Велика вероятность того, что водитель может не справиться с управлением транспортным средством, будет не в состоянии предвидеть надвигающуюся опасность, в результате чего другие участники дорожного движения могут неправильно оценить скорость его транспортного средства. Очевидно, что расстояние, на которое перемещается объект в единицу времени, а также расстояние, которое проедет водитель до того, как он отреагирует на небезопасную ситуацию, сложившуюся на дороге перед ним, прямо пропорционально скорости транспортного средства. Кроме того, тормозной путь транспортного средства после того, как водитель отреагирует и затормозит, будет тем больше, чем выше скорость. Поэтому с целью снижения уровня аварийности и повышения безопасности дорожного движения необходимо уделить особое внимание мероприятиям, направленным на снижение скоростного режима в населенных пунктах.

Поэтому с целью снижения уровня аварийности и повышения безопасности дорожного движения необходимо уделить особое внимание мероприятиям, направленным на снижение скоростного режима в городе.

Особую актуальность данный вопрос имеет в городах Российской Федерации в силу законодательно установленного «нештрафуемого» порога в 20 км/ч. И если на загородных автомобильных дорогах это как правило не приводит к повышению аварийности и тяжести последствий, то движение со скоростью порядка 80 км/ч по городским улицам, характеризующимися порой весьма насыщенным пешеходным движением, является смертельно опасным, ведь вероятность смертельного исхода для пешехода в данном случае составляет порядка 90 %.

Мероприятия по ограничению скорости движения транспортных средств связаны с установкой дорожных знаков (мероприятия предусмотрены разделом 4.6) и разработкой ПОДД (мероприятия предусмотрены разделом 4.2). Так, при разработке ПОДД (в частности, схемы дислокации дорожных знаков по ограничению скорости) должны учитываться места скопления детей (в зоне школьных и дошкольных учреждений необходимо установка знака 1.23 «Дети» и средств принудительного снижения скорости), а также места скопления людей (рынок и др.), места притяжения людей (спортивные, развлекательные и учебные объекты), опасные участки а/д.

## Формирование единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок и иных подобных сооружений)

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.

В рамках разработки КСОДД для Каргатского муниципального района мероприятия по обустройству парковок не предусмотрены.

## Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках

Введение одностороннего движения обеспечивает повышение скорости транспортных потоков и увеличение пропускной способности улиц. При организации одностороннего движения появляются возможности более рационального использования полос проезжей части и осуществления выравнивания состава потоков на каждой из них, улучшения условий координации светофорного регулирования между пересечениями, облегчения условий перехода пешеходами проезжей части в результате четкого координированного регулирования и упрощения их ориентировки, повышения безопасности движения в темное время вследствие ликвидации ослепления водителей светом фар встречных транспортных средств.

Данный тип мероприятий предназначен для повышения безопасности движения и разгрузке дорог. Мероприятия по организации одностороннего движения обычно применяют в городах с развитой улично-дорожной сетью, на узких улицах, пропускная способность которых не удовлетворяет транспортному спросу населения.

В населенных пунктах Каргатского муниципального района не выявлено затруднений в движении автомобильного транспорта. Пропускная способность улиц удовлетворяет транспортному спросу населения. Улично-дорожная сеть в населенных пунктах не загружена, систематического возникновения заторовых ситуаций не выявлено. Безопасность дорожного движения находится на достаточном уровне.

Из всего вышеперечисленного можно сделать вывод о том, что необходимость в проведении мероприятий по организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или участках в населенных пунктах Каргатского муниципального района отсутствует.

## Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования

Светофоры применяются на перекрестках в случае одновременного пропуска ТС во всех разрешенных направлениях с данного подхода к перекрестку и на регулируемых пешеходных переходах, расположенных между перекрестками.

В соответствии с ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» транспортные светофоры, а также пешеходные светофоры следует устанавливать на перекрестках и пешеходных переходах при наличии хотя бы одного из следующих условий:

*Условие 1.* Интенсивность движения транспортных средств пересекающихся направлений в течение каждого из любых 8 ч. рабочего дня недели не менее значений, указанных в таблице 4.5.

Таблица 4.5

Интенсивность движения транспортных потоков пересекающихся направлений

| **Число полос движения в одном направлении** | | **Интенсивность движения транспортных средств, ед/ч** | |
| --- | --- | --- | --- |
| **Главная дорога** | **Второстепенная дорога** | **по главной дороге в двух направлениях** | **по второстепенной дороге в одном, наиболее загруженном направлении** |
| 1 | 1 | 750  670  580  500  410  380 | 75  100  125  150  175  190 |
| 2 и более | 1 | 900  800  700  600  500  400 | 75  100  125  150  175  200 |
| 2 и более | 2 и более | 900  825  750  675  600  525  480 | 100  125  150  175  200  225  240 |

*Условие 2.* Интенсивность движения транспортных средств по дороге составляет не менее 600 ед./ч (для дорог с разделительной полосой – 1000 ед./ч) в обоих направлениях в течение каждого из любых 8 ч рабочего дня недели. Интенсивность движения пешеходов, пересекающих проезжую часть этой дороги в одном, наиболее загруженном, направлении в то же время составляет не менее 150 пеш./ч.

В населенных пунктах с числом жителей менее 10000 чел. Значения интенсивности движения транспортных средств и пешеходов по условиям 1 и 2 составляют 70% от указанных.

*Условие 3.* Значения интенсивности движения транспортных средств и пешеходов по условиям 1 и 2 одновременно составляют 80% или более от указанных.

*Условие 4.* На перекрестке совершено не менее трех дорожно-транспортных происшествий за последние 12 месяцев, которые могли быть предотвращены при наличии светофорной сигнализации. При этом условия 1 или 2 должны выполняться на 80% или более.

## Режимы работы светофорного регулирования

Светофорное регулирование выполняет ряд основных функций в организации дорожного движения:

* повышение безопасности;
* повышение пропускной способности отдельных направлений движения;
* перераспределение транспортных потоков.

На территории Каргатского муниципального района светофорное регулирование отсутствует, в связи с чем оптимизация, согласование работы светофорных объектов и управление светофорными объектами не требуется.

## Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями

Анализ условий дорожного движения на территории Каргатского муниципального образования показал, что основным фактором опасности является неудовлетворительное состояние дорожного покрытия, в связи с чем основным направлением снижения помех движению и факторов опасности будет ремонт улично-дорожной сети (мероприятия приведены в разделе 4.22).

Кроме того, предусмотрено содержание системы уличного освещения, установка пешеходных ограждений (таблица 4.6).

Таблица 4.6

Мероприятия по устранению помех движению

| Адрес | Мероприятие | Срок реализации |
| --- | --- | --- |
| Алабугинский сельсовет | содержание системы уличного освещения | 2021-2036 |
| Алабугинский сельсовет | развитие системы уличного освещения в соответствии с ПОДД | 2021-2036 |
| Беркутовский сельсовет | содержание системы уличного освещения | 2021-2036 |
| Беркутовский сельсовет | развитие системы уличного освещения в соответствии с ПОДД | 2021-2036 |
| Верх-Каргатский сельсовет | содержание системы уличного освещения | 2021-2036 |
| Верх-Каргатский сельсовет | развитие системы уличного освещения в соответствии с ПОДД | 2021-2036 |
| городское поселение "город Каргат" | содержание системы уличного освещения | 2021-2036 |
| Карганский сельсовет | содержание системы уличного освещения | 2021-2036 |
| Карганский сельсовет | установка пешеходных ограждений в соответствии с ПОДД (с. Карган: ул. Центральная - 200м, Филино: ул. Центральная - 200м) | 2031-2036 |
| Карганский сельсовет | развитие системы уличного освещения в соответствии с ПОДД | 2021-2036 |
| Кубанский сельсовет | содержание системы уличного освещения | 2021-2036 |
| Кубанский сельсовет | развитие системы уличного освещения в соответствии с ПОДД | 2021-2036 |
| Маршанский сельсовет | содержание системы уличного освещения | 2021-2036 |
| Маршанский сельсовет | развитие системы уличного освещения в соответствии с ПОДД | 2021-2036 |
| Мусинский сельсовет | содержание системы уличного освещения | 2021-2036 |
| Мусинский сельсовет | развитие системы уличного освещения в соответствии с ПОДД | 2021-2036 |
| Первомайский сельсовет | содержание системы уличного освещения | 2021-2036 |
| Первомайский сельсовет | развитие системы уличного освещения в соответствии с ПОДД | 2021-2036 |
| Суминский сельсовет | содержание системы уличного освещения | 2021-2036 |
| Форпост-Каргатский сельсовет | содержание системы уличного освещения | 2021-2036 |
| Форпост-Каргатский сельсовет | развитие системы уличного освещения в соответствии с ПОДД | 2021-2036 |
| Форпост-Каргатский сельсовет | установка пешеходных ограждений на ул. Школьная, с.Форпост-Каргат в соответствии с ПОДД | 2021 |

## Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования

Пешеходное движение является самым важным видом передвижения. Большая часть путешествий или поездок начинается с ходьбы пешком: до/от остановки общественного транспорта или автостоянки. Следовательно, пешеходная инфраструктура предъявляет высокие требования к надлежащей интеграции видов транспорта. Качество пешеходной инфраструктуры и, соответственно, восприятие пешей ходьбы как вида транспорта в обществе сильно связано с качественными критериями – безопасностью, доступностью, загрязнением воздуха, шумом или уличным проектированием.

В состав мероприятий, направленных на совершенствование условий пешеходного движения на территории Каргатского муниципального района входят мероприятия по обустройству тротуаров в границах населенных пунктов.

Таблица 4.7.

Мероприятия по организации движения пешеходов

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Адрес** | **Мероприятие** | **Сроки реализации** |
| Беркутовский сельсовет | обустройство тротуара в с. Набережное в соответствии с ПОДД (ул. Надречная, ул. Совхозная, ул. Школьная) | 2023 |
| Верх-Каргатский сельсовет | обустройство тротуара в с. Верх-Каргат (ул. Верх-Каргатская) | 2025 |
| Карганский сельсовет | обустройство тротуаров в с. Карган, ул. Центральная, Филино ул. Центральная | 2031-2036 |
| Мусинский сельсовет | обустройство тротуара пер. Заводской, с. Мусы | 2025 |
| городское поселение "город Каргат" | обустройство тротуара (пешеходная зона) по ул. Советская (от перекрестка с ул. Октябрьская до перекрестка с ул. Первомайская) | 2022 |

Организация движения пешеходов связана также с установкой дорожных знаков «пешеходный переход» (мероприятия предусмотрены разделом 4.6).

## Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов

При проектировании пешеходных зон и тротуаров следует учитывать обеспечение доступности использования их инвалидами и другими маломобильными группами населения.

В рамках разработки КСОДД для Каргатского муниципального района мероприятий по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов не предусмотрено.

## Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям

Целью создания максимально безопасных и комфортных условий движения участников дорожного движения на участках улично-дорожной сети, примыкающих к образовательным организациям (ОО), является обеспечение безопасности движения транспортных и пешеходных потоков. Основными задачами по достижению указанной цели являются:

* предотвращение дорожно-транспортных происшествий;
* устранение нарушений стандартов, норм и правил, действующих в области обеспечения безопасности дорожного движения;
* обеспечение условий для соблюдения водителями правил дорожного движения на пешеходных переходах

Поставленные задачи решаются с помощью применения технических средств организации движения, в том числе инновационных технических средств организации дорожного движения. Основными принципами обеспечения безопасности дорожного движения на участках вблизи образовательных организаций и на участках УДС обозначенных в паспорте дорожной безопасности образовательного учреждения являются:

* заблаговременное предупреждение участников дорожного движения о возможном появлении детей на проезжей части;
* создание безопасных условий движения, как в районе организаций, так и на подходах к ним.

К числу мероприятий, позволяющих обеспечить безопасные маршруты движения детей относятся:

* устройство ограждений перильного типа;
* устройство пешеходных переходов с техническими средствами, повышающими видимость;
* устройство технических средств для принудительного снижения скорости (искусственные неровности);
* установка знаков «Осторожно дети»;
* установка средств фото- и видеофиксации.

Законодательство устанавливает жесткие требования к обустройству пешеходных зон, которые находятся в непосредственной близости от детских учебно-воспитательных учреждений:

1. Каждый пешеходный переход вблизи детского образовательного учреждения должен быть обеспечен стационарным наружным освещением.

2. Знаки «Пешеходный переход», «Дети» должны быть двухсторонними и размещены на щитах с флуоресцентной плёнкой жёлто-зелёного цвета; дополнительно знаки могут оснащаться мигающим сигналом жёлтого цвета.

3. Дорожная разметка на пешеходном переходе должна читаться круглый год. Полосы «зебры» должны быть выполнены в бело-жёлтых тонах.

4. Дорожные знаки «Дети» или «Школа» могут быть продублированы на асфальте.

5. Если пешеходный переход расположен на дороге, проходящей вдоль территории детских учреждений, обязательно наличие светофора.

6. Обязательно пешеходное ограждение перильного типа, которое устанавливается на расстоянии 50 м от пешеходного перехода в обе стороны, чтобы дети не могли выбежать на проезжую часть вне пешеходного перехода.

7. За 10-15 м от перехода на проезжей части должны быть обустроены искусственные дорожные неровности («лежачий полицейский»).

Мероприятия по обеспечению маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям связаны с организацией пешеходного движения (мероприятия предусмотрены разделом 4.18).

Мероприятия по обеспечению маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям связаны с организацией пешеходного движения (мероприятия предусмотрены разделом 4.18), установкой дорожных знаков (мероприятия предусмотрены разделом 4.6) и разработкой ПОДД (мероприятия предусмотрены разделом 4.2). Так, при разработке ПОДД (в частности, схемы дислокации дорожных знаков) должны учитываться места скопления детей (в зоне школьных и дошкольных учреждений необходимо установка знака 1.23 «Дети» и средств принудительного снижения скорости).

## Организация велосипедного движения

Велосипедное движение является наиболее эффективным видом транспорта для передвижения по территории поселений и хорошей альтернативой моторизированному транспорту в виду его мало – затратности, благотворного воздействия на здоровье населения и положительного влияния на транспортную систему и экологию.

В рамках КСОДД мероприятий по проектированию и созданию велодорожек не предусмотрено. Мероприятия по развитию велосипедного передвижения возможны к реализации как дополнительные при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников.

## Развитие сети дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом

В целях развития сети дорог Каргатского муниципального района планируются мероприятия содержанию, ремонту, капитальному ремонту и реконструкции автомобильных дорог общего пользования.

Перечень мероприятий представлен в таблице 4.8.

Таблица 4.8

Перечень мероприятий по развитию сети дорог Каргатского муниципального района

| **Адрес** | **Мероприятие** | **Срок реализации** |
| --- | --- | --- |
| Алабугинский сельсовет | Капитальный ремонт автомобильной дороги по ул.Центральная в с. Мамонтовое | 2023-2024 |
| Алабугинский сельсовет | Содержание внутрипоселковых дорог (грейдерование, обкосы обочин дороги, очистка от снега) | 2021-2036 |
| Алабугинский сельсовет | Текущий ремонт внутрипоселковых дорог | 2021-2036 |
| Беркутовский сельсовет | Реконструкция автомобильной дороги по ул. Школьная в с. Набережное | 2022 |
| Беркутовский сельсовет | Содержание внутрипоселковых дорог (грейдерование, обкосы обочин дороги, очистка от снега) | 2021-2036 |
| Беркутовский сельсовет | Текущий ремонт внутрипоселковых дорог | 2021-2036 |
| Верх-Каргатский сельсовет | Содержание внутрипоселковых дорог (грейдерование, обкосы обочин дороги, очистка от снега) | 2021-2036 |
| Верх-Каргатский сельсовет | ремонт ул. Верх-Каргатская в с. Верх-Каргат | 2024 |
| Верх-Каргатский сельсовет | Текущий ремонт внутрипоселковых дорог | 2021-2036 |
| городское поселение "город Каргат" | Реконструкция автомобильной дороги по ул. Октябрьская в г. Каргат | 2022 |
| городское поселение "город Каргат" | Реконструкция автомобильной дороги по ул. Первомайская в г. Каргат | 2023 |
| городское поселение "город Каргат" | Реконструкция автомобильной дороги по ул. Элеваторская в г. Каргат | 2024 |
| городское поселение "город Каргат" | Содержание внутригородских дорог | 2021-2036 |
| Карганский сельсовет | Содержание внутрипоселковых дорог (грейдерование, обкосы обочин дороги, очистка от снега) | 2021-2036 |
| Карганский сельсовет | Текущий ремонт внутрипоселковых дорог | 2021-2036 |
| Каргатский район | Содержание а/д регионального и межмуниципального значения | 2021-2036 |
| Каргатский район | Реконструкция автомобильной дороги Каргат – Маршанское в Каргатском районе Новосибирской области | 2021-2023 |
| Кубанский сельсовет | Содержание внутрипоселковых дорог (грейдерование, обкосы обочин дороги, очистка от снега) | 2021-2036 |
| Кубанский сельсовет | Текущий ремонт внутрипоселковых дорог | 2021-2036 |
| Маршанский сельсовет | Содержание внутрипоселковых дорог (грейдерование, обкосы обочин дороги, очистка от снега) | 2021-2036 |
| Маршанский сельсовет | Реконструкция автомобильной дороги по ул. Центральная в с. Маршанское | 2023-2024 |
| Маршанский сельсовет | Текущий ремонт внутрипоселковых дорог | 2021-2036 |
| Мусинский сельсовет | Капитальный ремонт участка а/д по ул. Новая в с. Мусы Каргатского района Новосибирской области | 2022-2023 |
| Мусинский сельсовет | Содержание внутрипоселковых дорог (грейдерование, обкосы обочин дороги, очистка от снега) | 2021-2036 |
| Мусинский сельсовет | Текущий ремонт внутрипоселковых дорог | 2021-2036 |
| Первомайский сельсовет | Содержание внутрипоселковых дорог (грейдерование, обкосы обочин дороги, очистка от снега) | 2021-2036 |
| Первомайский сельсовет | Текущий ремонт внутрипоселковых дорог | 2021-2036 |
| Суминский сельсовет | Содержание внутрипоселковых дорог (грейдерование, обкосы обочин дороги, очистка от снега) | 2021-2036 |
| Суминский сельсовет | Ремонт автодорог по ул. Лесхозная, ул. Орловка, с. Сумы | 2026-2030 |
| Суминский сельсовет | Текущий ремонт внутрипоселковых дорог | 2021-2036 |
| Форпост-Каргатский сельсовет | Содержание внутрипоселковых дорог (грейдерование, обкосы обочин дороги, очистка от снега) | 2021-2036 |
| Форпост-Каргатский сельсовет | Текущий ремонт внутрипоселковых дорог | 2021-2036 |

## Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото и видеофиксации нарушений правил дорожного движения

Решение о целесообразности мероприятий по установке средств фото- и видеофиксации принимается согласно исходным данным о наиболее вероятных местах нарушений правил дорожного движения и о результатах анализа причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (ДТП). Источниками этих данных являются органы местного самоуправления.

Данный вид мероприятий, что подтверждается практикой, значительно снижает количество нарушений Правил дорожного движения (ПДД) в местах установки камер, чем повышает безопасность дорожного движения. На данный момент средства фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения обладают широким спектром действия. При фиксировании данными средствами нарушений ПДД, которые предусмотрены 12 главой Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП РФ), постановление об административном правонарушении выносится без участия лица совершившего нарушение, при этом должны соблюдаться правила составления постановления, которые предусмотрены статьей 29.10 КоАП РФ.

На территории Каргатского района мероприятий по установке камер автоматической фиксации нарушений ПДД не предусмотрено в виду отсутствия мест концентрации ДТП.

## Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств

В рамках разработки КСОДД для Каргатского муниципального района предложений по размещению специализированных стоянок для задержанных транспортных средств не предусматривается.

# ОЧЕРЕДНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ

Очередность реализации мероприятий включает предложения по этапам внедрения мероприятий по ОДД, в том числе определяет очередность разработки ПОДД на отдельных территориях.

Периоды реализации:

* краткосрочный (0-5 лет);
* среднесрочный (5-10 лет);
* долгосрочный (более 10 лет)

Сроки реализации мероприятий по ОДД представлены в таблице 6.1 раздела 6.

# ОЦЕНКА ТРЕБУЕМЫХ ОБЪЕМОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ И ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

При планировании ресурсного обеспечения КСОДД учитывается реальная ситуация в финансово-бюджетной сфере на муниципальном уровне, состояние организации и безопасности дорожного движения, социально-экономическая значимость проблемы в сфере организации и безопасности дорожного движения, а также исходя из реально возможных капиталовложений и материальных ресурсов. Оценка требуемых объемов финансирования представлена в таблице 6.1.

Таблица 6.1

Оценка требуемых объемов финансирования

| № п/п | Мероприятие | Объем финансирования, тыс.руб. | | | | | | | | Источник финанси-  рования | Непосредственный результат выполнения мероприятия |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Всего | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026-2030 | 2031-2036 |
| **Каргатский муниципальный район** | | | | | | | | | | | |
| 1 | Содержание а/д регионального и межмуниципального значения | 1291376 | 80711 | 80711 | 80711 | 80711 | 80711 | 403555 | 484266 | областной бюджет | Улучшение качества дорог |
| 2 | Текущий ремонт а/д регионального и межмуниципального значения | 453760 | 28360 | 28360 | 28360 | 28360 | 28360 | 141800 | 170160 | областной бюджет | Улучшение качества дорог |
| 3 | Реконструкция автомобильной дороги Каргат – Маршанское в Каргатском районе Новосибирской области | 451336,8 | 19850 | 411636,8 | 19850, |  |  |  |  | федеральный бюджет, областной бюджет | Улучшение качества дорог |
| **Алабугинский сельсовет** | | | | | | | | | | | |
| 8 | Капитальный ремонт автомобильной дороги по ул.Центральная в с. Мамонтовое | 39000 |  |  | 19500 | 19500 |  |  |  | областной бюджет, местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 9 | содержание системы уличного освещения | 800 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 250 | 300 | местный бюджет | Снижение вероятности возникновения ДТП |
| 10 | Содержание внутрипоселковых дорог (грейдерование, обкосы обочин дороги, очистка от снега) | 19200 | 1200 | 1200 | 1200 | 1200 | 1200 | 6000 | 7200 | местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 11 | установка и последующее содержание дорожных знаков в соответствии с ПОДД | 160 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 50 | 60 | местный бюджет | Снижение вероятности возникновения ДТП |
| 12 | развитие системы уличного освещения в соответствии с ПОДД | \* | \* | \* | \* | \* | \* | \* | \* | местный бюджет | Снижение вероятности возникновения ДТП |
| 15 | Текущий ремонт внутрипоселковых дорог | 940 | 300 | 500 | 10 | 10 | 10 | 50 | 60 | местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| **Беркутовский сельсовет** | | | | | | | | | | | |
| 16 | обустройство остановочного пункта в с. Набережное, Гавриловка, Беркуты, Безлюдный (в т.ч. установка остановочного павильона, дорожных знаков, освещения) | 400 | 100 |  |  | 100 | 100 | 100 |  | местный бюджет | Создание комфортных условий для граждан |
| 17 | Реконструкция автомобильной дороги по ул. Школьная в с. Набережное | 7000 |  | 7000 |  |  |  |  |  | областной бюджет, местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 18 | содержание системы уличного освещения | 413 | 38 | 25 | 25 | 25 | 25 | 125 | 150 | местный бюджет | Снижение вероятности возникновения ДТП |
| 19 | Содержание внутрипоселковых дорог (грейдерование, обкосы обочин дороги, очистка от снега) | 10400 | 650 | 650 | 650 | 650 | 650 | 3250 | 3900 | местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 20 | установка и последующее содержание дорожных знаков в соответствии с ПОДД (135 шт) | 955 |  | 675 | 20 | 20 | 20 | 100 | 120 | местный бюджет | Снижение вероятности возникновения ДТП |
| 21 | обустройство тротуара в с. Набережное в соответствии с ПОДД (ул. Надречная, ул. Совхозная, ул. Школьная) | \* |  |  | \* |  |  |  |  | местный бюджет | Снижение вероятности возникновения ДТП |
| 24 | развитие системы уличного освещения в соответствии с ПОДД | \* | \* | \* | \* | \* | \* | \* | \* | местный бюджет | Снижение вероятности возникновения ДТП |
| 25 | Текущий ремонт внутрипоселковых дорог | 1630 | 130 | 100 | 100 | 100 | 100 | 500 | 600 | местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| **Верх-Каргатский сельсовет** | | | | | | | | | | | |
| 26 | обустройство остановочного пункта в с. Верх-Каргат (в т.ч. установка остановочного павильона, дорожных знаков, освещения) | 300 |  | 300 |  |  |  |  |  | местный бюджет | Создание комфортных условий для граждан |
| 27 | содержание системы уличного освещения | 150 |  | 10 | 10 | 10 | 10 | 50 | 60 | местный бюджет | Снижение вероятности возникновения ДТП |
| 28 | Содержание внутрипоселковых дорог (грейдерование, обкосы обочин дороги, очистка от снега) | 24424 | 1526,5 | 1526,5 | 1526,5 | 1526,5 | 1526,5 | 7632,5 | 9159 | местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 29 | установка и последующее содержание дорожных знаков в соответствии с ПОДД | 855 | 10 | 565 | 20 | 20 | 20 | 100 | 120 | местный бюджет | Снижение вероятности возникновения ДТП |
| 30 | обустройство тротуара в с. Верх-Каргат (ул. Верх-Каргатская) | 11686,95 |  |  |  |  | 11686,95 |  |  | местный бюджет | Снижение вероятности возникновения ДТП |
| 31 | ремонт ул. Верх-Каргатская в с. Верх-Каргат | 7657,2 |  |  |  | 7657,2 |  |  |  | областной бюджет, местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 32 | развитие системы уличного освещения в соответствии с ПОДД | \* | \* | \* | \* | \* | \* | \* | \* | местный бюджет | Снижение вероятности возникновения ДТП |
| 33 | Текущий ремонт внутрипоселковых дорог | 30210 |  | 2014 | 2014 | 2014 | 2014 | 10070 | 12084 | местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| **Городское поселение «Город Каргат»** | | | | | | | | | | | |
| 34 | Обустройство тротуара (пешеходная зона) по ул. Советская (от перекрестка с ул. Октябрьская до перекрестка с ул. Первомайская) | 15000 |  |  | 15000 |  |  |  |  | областной бюджет, местный бюджет | Снижение вероятности возникновения ДТП |
| 35 | обустройство остановочных пунктов: ул. Северная, КСШ № 3; ул. Воровского, детский сад «Радуга»; ул. Воровского в районе дома № 10, № 44, ул. Коммунистическая в районе дома № 83, № 125 и ООТ «Сельхозтехника» | 1200 |  | 600 | 600 |  |  |  |  | местный бюджет | Создание комфортных условий для граждан |
|  | Реконструкция автомобильной дороги по ул. Октябрьская в г. Каргат | 60000 |  | 60000 |  |  |  |  |  | областной бюджет, местный бюджет |  |
|  | Реконструкция автомобильной дороги по ул. Первомайская в г. Каргат | 50000 |  |  | 50000 |  |  |  |  | областной бюджет, местный бюджет |  |
| 36 | Реконструкция автомобильной дороги по ул. Элеваторская в г. Каргат | 56000 |  |  |  | 56000 |  |  |  | областной бюджет, местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 37 | содержание системы уличного освещения | 8000 | 500 | 500 | 500 | 500 | 500 | 2500 | 3000 | местный бюджет | Снижение вероятности возникновения ДТП |
| 38 | Содержание внутригородских дорог | 76800 | 4800 | 4800 | 4800 | 4800 | 4800 | 24000 | 28800 | местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| **Карганский сельсовет** | | | | | | | | | | | |
| 39 | обустройство остановочного пункта в с. Карган, Филино (в т.ч. установка остановочного павильона, дорожных знаков, освещения) | 600 |  |  |  |  |  |  | 600 | местный бюджет | Создание комфортных условий для граждан |
| 40 | содержание системы уличного освещения | 160 | 5 | 15 | 10 | 10 | 10 | 50 | 60 | местный бюджет | Снижение вероятности возникновения ДТП |
| 41 | Содержание внутрипоселковых дорог (грейдерование, обкосы обочин дороги, очистка от снега) | 14400 | 900 | 900 | 900 | 900 | 900 | 4500 | 5400 | местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 42 | установка и последующее содержание дорожных знаков в соответствии с ПОДД | 300 |  | 20 | 20 | 20 | 20 | 100 | 120 | местный бюджет | Снижение вероятности возникновения ДТП |
| 43 | установка пешеходных ограждений в соответствии с ПОДД (с. Карган: ул. Центральная - 200м, Филино: ул. Центральная - 200м) | 1000 |  |  |  |  |  |  | 1000 | местный бюджет | Снижение вероятности возникновения ДТП |
| 44 | обустройство тротуаров в с. Карган, ул. Центральная, Филино ул. Центральная | 1000 |  |  |  |  |  |  | 1000 | местный бюджет | Снижение вероятности возникновения ДТП |
| 45 | развитие системы уличного освещения в соответствии с ПОДД | \* | \* | \* | \* | \* | \* | \* | \* | местный бюджет | Снижение вероятности возникновения ДТП |
| 46 | Текущий ремонт внутрипоселковых дорог | 1500 |  | 100 | 100 | 100 | 100 | 500 | 600 | местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| **Кубанский сельсовет** | | | | | | | | | | | |
| 48 | Содержание внутрипоселковых дорог (грейдерование, обкосы обочин дороги, очистка от снега) | 7200 | 450 | 450 | 450 | 450 | 450 | 2250 | 2700 | местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 49 | установка и последующее содержание дорожных знаков в соответствии с ПОДД | 317 | 30 | 5 | 12 | 40 | 10 | 100 | 120 | местный бюджет | Снижение вероятности возникновения ДТП |
| 50 | содержание системы уличного освещения | 445 | 30 | 45 | 50 | 70 | 30 | 100 | 120 | местный бюджет | Снижение вероятности возникновения ДТП |
| 51 | развитие системы уличного освещения в соответствии с ПОДД | \* | \* | \* | \* | \* | \* | \* | \* | местный бюджет | Снижение вероятности возникновения ДТП |
| 54 | Текущий ремонт внутрипоселковых дорог | 1572 | 72 | 100 | 100 | 100 | 100 | 500 | 600 | местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| **Маршанский сельсовет** | | | | | | | | | | | |
| 55 | обустройство остановочного пункта в с. Маршанское, Аткуль, Иванкино (в т.ч. установка остановочного павильона, дорожных знаков, освещения) | 900 |  | 300 | 300 | 300 |  |  |  | местный бюджет | Создание комфортных условий для граждан |
| 56 | содержание системы уличного освещения | 437 | 62 | 25 | 25 | 25 | 25 | 125 | 150 | местный бюджет | Снижение вероятности возникновения ДТП |
| 57 | Содержание внутрипоселковых дорог (грейдерование, обкосы обочин дороги, очистка от снега) | 17600 | 1100 | 1100 | 1100 | 1100 | 1100 | 5500 | 6600 | местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 58 | установка и последующее содержание дорожных знаков в соответствии с ПОДД | 770 | 10 | 480 | 20 | 20 | 20 | 100 | 120 | местный бюджет | Снижение вероятности возникновения ДТП |
| 60 | Реконструкция автомобильной дороги по ул. Центральная в с. Маршанское | 65500 |  |  | 32750 | 32750 |  |  |  | областной бюджет, местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 61 | развитие системы уличного освещения в соответствии с ПОДД | \* | \* | \* | \* | \* | \* | \* | \* | местный бюджет | Снижение вероятности возникновения ДТП |
| 62 | Текущий ремонт внутрипоселковых дорог | 1500 |  | 100 | 100 | 100 | 100 | 500 | 600 | местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| **Мусинский сельсовет** | | | | | | | | | | | |
| 64 | Капитальный ремонт участка а/д по ул. Новая в с. Мусы Каргатского района Новосибирской области | 13000 |  | 6500 | 6500 |  |  |  |  | областной бюджет, местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 65 | содержание системы уличного освещения | 385 | 20 | 20 | 20 | 25 | 25 | 125 | 150 | местный бюджет | Снижение вероятности возникновения ДТП |
| 66 | Содержание внутрипоселковых дорог (грейдерование, обкосы обочин дороги, очистка от снега) | 3680 | 230 | 230 | 230 | 230 | 230 | 1150 | 1380 | местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 67 | установка и последующее содержание дорожных знаков в соответствии с ПОДД | 1210 | 465 | 465 | 20 | 20 | 20 | 100 | 120 | местный бюджет | Снижение вероятности возникновения ДТП |
| 68 | обустройство тротуара пер. Заводской, с. Мусы | 3462,8 |  |  |  |  | 3462,8 |  |  | местный бюджет | Снижение вероятности возникновения ДТП |
| 69 | развитие системы уличного освещения в соответствии с ПОДД | \* | \* | \* | \* | \* | \* | \* | \* | местный бюджет | Снижение вероятности возникновения ДТП |
| 70 | Текущий ремонт внутрипоселковых дорог | 3200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 1000 | 1200 | местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| **Первомайский сельсовет** | | | | | | | | | | | |
| 73 | содержание системы уличного освещения | 2880 | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 | 900 | 1080 | местный бюджет | Снижение вероятности возникновения ДТП |
| 74 | Содержание внутрипоселковых дорог (грейдерование, обкосы обочин дороги, очистка от снега) | 7200 | 450 | 450 | 450 | 450 | 450 | 2250 | 2700 | местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 75 | установка и последующее содержание дорожных знаков в соответствии с ПОДД | 1130 | 425 | 425 | 20 | 20 | 20 | 100 | 120 | местный бюджет | Снижение вероятности возникновения ДТП |
| 76 | развитие системы уличного освещения в соответствии с ПОДД | \* | \* | \* | \* | \* | \* | \* | \* | местный бюджет | Снижение вероятности возникновения ДТП |
| 77 | Текущий ремонт внутрипоселковых дорог | 1600 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 500 | 600 | местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| **Суминский сельсовет** | | | | | | | | | | | |
| 78 | обустройство остановочного пункта в с. Сумы (в т.ч. установка остановочного павильона, дорожных знаков, освещения) | 300 |  | 300 |  |  |  |  |  | местный бюджет | Создание комфортных условий для граждан |
| 79 | содержание системы уличного освещения | 400 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 125 | 150 | местный бюджет | Снижение вероятности возникновения ДТП |
| 80 | Содержание внутрипоселковых дорог (грейдерование, обкосы обочин дороги, очистка от снега) | 52632 | 3289,5 | 3289,5 | 3289,5 | 3289,5 | 3289,5 | 16447,5 | 19737 | местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 81 | Ремонт автодорог по ул. Лесхозная, ул. Орловка, с. Сумы | 19284,8 |  |  |  |  |  | 19284,8 |  | областной бюджет, местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 82 | Текущий ремонт внутрипоселковых дорог | 480 | 10 | 30 | 50 | 30 | 30 | 150 | 180 | местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| **Форпост-Каргатский сельсовет** | | | | | | | | | | | |
| 85 | содержание системы уличного освещения | 620 | 300 | 250 | 5 | 5 | 5 | 25 | 30 | местный бюджет | Снижение вероятности возникновения ДТП |
| 86 | Содержание внутрипоселковых дорог (грейдерование, обкосы обочин дороги, очистка от снега) | 6400 | 400 | 400 | 400 | 400 | 400 | 2000 | 2400 | местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 87 | установка и последующее содержание дорожных знаков в соответствии с ПОДД | 15 | 10 | 5 |  |  |  |  |  | местный бюджет | Снижение вероятности возникновения ДТП |
| 88 | развитие системы уличного освещения в соответствии с ПОДД | \* | \* | \* | \* | \* | \* | \* | \* | местный бюджет | Снижение вероятности возникновения ДТП |
| 89 | установка пешеходных ограждений на ул. Школьная, с.Форпост-Каргат в соответствии с ПОДД | 150 | 150 |  |  |  |  |  |  | местный бюджет | Снижение вероятности возникновения ДТП |
| 90 | Текущий ремонт внутрипоселковых дорог | 1600 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 500 | 600 | местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| **ВСЕГО** | | **2854484,55** | **147249** | **617842,8** | **272483** | **244323,2** | **143195,8** | **659114,8** | **770276** |  |  |
| \* - Стоимость и объемы работ уточнять на стадии проектирования | | | | | | | | | | | |

# ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ НОРМАТИВНОГО, ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития улично-дорожной сети поселения являются:

* применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры в сфере ОДД;
* координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в сфере ОДД между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;
* координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);
* запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры поселений в сфере ОДД в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;
* разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры в сфере ОДД на всех этапах жизненного цикла объектов.

Развитие улично-дорожной сети на территории района должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных. Улично-дорожная сеть Каргатского муниципального района является элементом транспортной системы Новосибирской области, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией улично-дорожной сети на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления. Данные в КСОДД предложения по развитию улично-дорожной сети предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по развитию улично-дорожной сети.

Система управления КСОДД и контроль над ходом ее выполнения определяется в соответствии с требованиями, определенными действующим законодательством.

Механизм реализации КСОДД базируется на принципах четкого разграничения полномочий и ответственности всех исполнителей КСОДД.

Заказчиком КСОДД является администрация Каргатского муниципального района. Ответственным за реализацию КСОДД в рамках подразделений администрации, является лицо, назначаемое постановлением главы администрации в соответствии с установленным порядком. При реализации КСОДД назначаются координаторы КСОДД, обеспечивающее общее управление реализацией конкретных мероприятий, прописанных в Схеме. Координаторы Схемы несут ответственность за своевременность и эффективность действий по реализации мероприятий, прописанных в КСОДД, а также за достижение утвержденных значений целевых показателей эффективности развития улично-дорожной сети Каргатского муниципального района.

Основными функциями администрации Каргатского муниципального района по реализации КСОДД являются:

* оценка эффективности использования финансовых средств;
* вынесение заключения по вопросу возможности выделения бюджетных средств на реализацию КСОДД;
* реализация мероприятий КСОДД;
* подготовка и уточнение перечня мероприятий, прописанных в схеме, и финансовых потребностей на их реализацию;
* организационное, техническое и методическое содействие организациям, участвующим в реализации мероприятий КСОДД;
* обеспечение взаимодействия органов местного самоуправления и организаций, участвующих в реализации КСОДД;
* мониторинг и анализ реализации КСОДД;
* сбор информации о ходе выполнения производственных и инвестиционных программ организаций в рамках проведения мониторинга КСОДД;
* осуществление оценки эффективности КСОДД и расчет целевых показателей и индикаторов реализации КСОДД;
* подготовка заключения об эффективности реализации КСОДД;
* подготовка докладов о ходе реализации КСОДД главе администрации муниципального образования и предложений корректировке
* осуществление мероприятий в сфере информационного освещения и сопровождения реализации КСОДД.

В рамках осуществляемых функций администрация подготавливает соответствующие необходимые документы для использования организациями, участвующими в реализации КСОДД.

Общий контроль над ходом реализации КСОДД осуществляет глава администрации Каргатского муниципального района.

Внесение изменений в КСОДД осуществляется по итогам анализа отчета о ходе выполнения КСОДД путем внесения изменений.

Корректировка КСОДД осуществляется в случаях:

* отклонений в выполнении мероприятий КСОДД предшествующий период;
* приведение объемов финансирования КСОДД в соответствие с фактическим уровнем цен и фактическими условиями бюджетного финансирования;
* снижения результативности и эффективности использования средств бюджетной системы;
* в случае изменения дорожно-транспортной ситуации;
* уточнения мероприятий, сроков реализации объемов финансирования мероприятий.

Координаторы КСОДД в течение 2 месяцев после утверждения отчета о ходе выполнения КСОДД составляют предложения по корректировке КСОДД и представляют их для утверждения в установленном порядке. Обязательная корректировка КСОДД проводится не реже, чем раз в пять лет.

# ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В рамках схемы организации дорожного движения Каргатского муниципального района были разработаны мероприятия по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения на территории поселения.

Набор мероприятий был сформулирован на основании результатов сбора и анализа полученных документарных данных.

Прогнозная оценка эффективности реализации программы взаимоувязанных мероприятий показала, что при ее реализации достигается улучшение показателей транспортной доступности, снижение аварийности, создание пешеходной инфраструктуры и устранение дефицита парковочного пространства, оптимизация дорожного движения. В результате реализации мероприятий КСОДД будет достигнут следующий социально-экономический эффект:

* повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы;
* сокращение количества дорожно-транспортных происшествий и нанесенного материального ущерба;
* совершенствование и развитие опорной транспортной сети;
* устройство пешеходных дорожек и тротуаров;
* реконструкция объектов пешеходной инфраструктуры;
* обустройство остановочных пунктов.

# Приложение 1

Перечень автомобильных дорог местного значения муниципального района (вне границ населенных пунктов)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование дороги (направления) | Протяженность в границах МО, км | Тип покрытия |
| г. Каргат АЗС-50 - ул. Первомайская | 1,91 | Переходное (щебень) |
| 96 км а/д "К-09" - Каргат | 0,2 | Усоверш. (а/б) |
| 94 км а/д "К-09" - в/ч 71185 | 0,9 | Усоверш. (а/б) |
| 46 км а/д "К-09" - Москвинка | 0,438 | Переходное (гравий) |
| 81 км а/д "К-09" - Чернявский | 0,137 | Переходное (гравий) |
| 42 км а/д "К-09" - Москвинский | 1,78 | Переходное (гравий) |
| 2 км а/д "Н-0906" - Барановский | 7,099 | Переходное (щебень) |

Перечень автомобильных дорог местного значения (в границах населенных пунктов)

| Наименование улицы | Протяженность, км | Тип покрытия |
| --- | --- | --- |
| г. Каргат | | |
| ул. Ленина | 2,7 | Усоверш. |
| ул. Ленина | 0,353 | Усоверш. |
| ул. Молодежная | 0,6 | Усоверш., грунтовое |
| ул. Гоголя | 0,31 | Грунтовое |
| ул. Заречная | 1,65 | Грунтовое |
| ул. Заречная | 0,564 | Грунтовое |
| пер. Коммунистический | 0,772 | Грунтовое |
| п. Нефтебазы | 1,16 | Переходное |
| пер. Коммунистический | 0,318 | Грунтовое |
| ул. Матросова | 1,494 | Переходное |
| ул. Матросова | 2,253 | Переходное |
| ул. Матросова | 0,652 | Усоверш. |
| ул. Матросова | 0,781 | Переходное |
| ул. Первомайская | 0,7 | Грунтовое |
| ул. Советская | 0,124 | Усоверш. |
| пер. Строителей | 0,2 | Переходное |
| ул. Советская | 6,028 | Усоверш. |
| ул. Советская | 0,02 | Усоверш. |
| ул. Советская | 0,019 | Усоверш. |
| ул. Советская | 4,447 | Усоверш. |
| ул. Рабочая | 2,43 | Усоверш., переходное |
| ул. Рабочая | 0,505 | Переходное |
| ул. Пушкина | 0,583 | Грунтовое |
| ул. Пушкина | 0,427 | Грунтовое |
| ул. Вокзальная | 3,16 | Грунтовое |
| ул. Вокзальная | 0,94 | Переходное |
| ул. Пугачева | 1,095 | Грунтовое |
| ул. Октябрьская | 1,3 | Усоверш., переходное |
| ул. Лесная | 0,75 | Грунтовое |
| ул. Лесная | 0,042 | Грунтовое |
| ул. Воровского | 1,15 | Усоверш. |
| ул. Воровского | 0,418 | Усоверш. |
| ул. Мостовая | 1,256 | Переходное |
| ул. Мостовая | 0,119 | Переходное |
| ул. Степная | 0,731 | Грунтовое |
| ул. Чапаева | 1,828 | Переходное |
| ул. Чапаева | 0,898 | Переходное |
| ул. Свободы | 1,011 | Грунтовое |
| ул. Свободы | 0,409 | Грунтовое |
| ул. Мичурина | 2,194 | Грунтовое |
| ул. Шевченко | 1,978 | Переходное |
| ул. Шевченко | 0,826 | Переходное |
| ул. Гагарина | 1,686 | Грунтовое |
| ул. Гагарина | 1,594 | Грунтовое |
| ул. Трудовая | 1,064 | Усоверш. |
| ул. Трудовая | 0,053 | Усоверш. |
| ул. Трудовая | 0,826 | Усоверш. |
| ул. Коммунистическая | 2,564 | Усоверш., переходное |
| ул. Коммунистическая | 1,55 | Переходное |
| ул. Береговая | 1,505 | Переходное |
| ул. Береговая | 0,395 | Переходное |
| ул. Южная | 0,68 | Грунтовое |
| ул. Южная | 0,12 | Грунтовое |
| ул. Элеваторская | 1,253 | Переходное |
| ул. Элеваторская | 1,912 | Грунтовое |
| ул. Барабинская | 1,786 | Переходное, грунтовое |
| ул. Барабинская | 1,794 | Грунтовое |
| ул. Комсомольская | 1,128 | Переходное |
| ул. Комсомольская | 0,357 | Переходное |
| ул. Сибирская | 0,7 | Грунтовое |
| ул. Сибирская | 0,15 | Грунтовое |
| ул. Островского | 0,595 | Грунтовое |
| ул. Островского | 1,16 | Грунтовое |
| Объездная от ул. Воровского-СХТ | 1,25 | Переходное |
| ул. Луговая | 0,897 | Грунтовое |
| ул. Луговая | 0,243 | Грунтовое |
| ул. Восточная | 0,477 | Грунтовое |
| ул. Восточная | 0,123 | Грунтовое |
| ул. Северная | 1,523 | Усоверш., переходное, грунтовое |
| ул. Северная | 0,077 | Грунтовое |
| ул. Крестьянская | 2,847 | Переходное |
| ул. Крестьянская | 0,173 | Переходное |
| ул. М. Горького | 0,8 | Переходное |
| ул. М. Горького | 0,02 | Переходное |
| ул. Транспортная | 1,44 | Переходное |
| ул. Транспортная | 0,596 | Переходное |
| ул. Промышленная | 1,91 | Усоверш., переходное |
| ул. Кирпичная | 1,493 | Грунтовое |
| ул. Кирпичная | 0,177 | Грунтовое |
| пер. Матросова | 0,29 | Грунтовое |
| ул. Юбилейная | 0,47 | Грунтовое |
| ул. Юбилейная | 0,1 | Грунтовое |
| ул. Красноармейская | 1,2 | Грунтовое |
| ул. Красноармейская | 0,54 | Грунтовое |
| пер. Северный | 0,25 | Грунтовое |
| пер. Северный | 0,02 | Грунтовое |
| ул. Некрасова | 0,77 | Грунтовое |
| ул. Некрасова | 0,51 | Грунтовое |
| с. Мамонтовое | | |
| ул. Молодежная | 1,46 | Переходное |
| ул. Центральная | 3,1 | Усоверш., переходное |
| ул. Луговая | 0,5 | Усоверш., грунтовое |
| ул. Электриков | 0,3 | Грунтовое |
| п. Москвинский | | |
| ул. Мира | 1,15 | Переходное |
| ул. Полевая | 1,15 | Грунтовое |
| п. Сапожковский | | |
| ул. Центральная | 0,4 | Грунтовое |
| ул. Ленинградская | 0,4 | Грунтовое |
| ул. Сахалинская | 1,2 | Грунтовое |
| ул. Новая | 0,4 | Грунтовое |
| п. Петровский | | |
| п. Петровский | 1,7 | Грунтовое |
| ул. Садовая | 1,8 | Грунтовое |
| пер. Центральный | 0,2 | Грунтовое |
| д. Озерки 6-е | | |
| ул. Молодежная | 0,5 | Переходное |
| ул. Центральная | 2,0 | Переходное, грунтовое |
| пер. Молодежный | 0,4 | Переходное |
| пер. Центральный | 0,5 | Грунтовое |
| д. Алабуга | | |
| ул. Тамбовская | 1,5 | Переходное |
| ул. Лебедевская | 1,3 | Переходное |
| ул. Суминская | 1,3 | Переходное, грунтовое |
| ул. Мало-Суминская | 1,3 | Грунтовое |
| ул. Новый Свет | 1,1 | Грунтовое |
| с. Набережное | | |
| ул. Лесная | 0,611 | Переходное |
| ул. 1-я Береговая | 0,477 | Переходное |
| ул. 2-я Береговая | 0,615 | Переходное |
| ул. Матросова | 0,504 | Усоверш. |
| ул. Рабочая | 0,561 | Усоверш. |
| ул. Школьная | 0,431 | Усоверш. |
| ул. Школьная от дома №13 до перекрестка с улицей Лесной | 0,226 | Переходное |
| ул. Совхозная | 0,782 | Переходное |
| ул. Надречная | 1,022 | Переходное |
| ул. Комсомольская | 0,144 | Переходное |
| п. Гавриловка | | |
| ул. Надречная | 0,27 | Переходное |
| пер. Речной | 0,203 | Переходное |
| ул. Мира | 0,842 | Переходное |
| ул. Свободы | 0,373 | Грунтовое |
| ул. Заречная | 0,714 | Грунтовое |
| п. Старомихайловский | | |
| ул. Центральная | 0,676 | Грунтовое |
| ул. Центральная | 1,088 | Грунтовое |
| п. Безлюдный | | |
| ул. Березовая | 0,45 | Переходное, грунтовое |
| ул. Лесная | 0,764 | Грунтовое |
| пер. Садовый | 0,341 | Грунтовое |
| д. Беркуты | | |
| пер. Самодунковский | 0,256 | Переходное |
| ул. Покроводонская | 0,819 | Переходное |
| с. Верх-Каргат | | |
| ул. Новая | 0,55 | Усоверш. |
| ул. Центральная | 1,25 | Усоверш. |
| ул. Школьная | 1,45 | Усоверш. |
| ул. Верх-Каргатская | 1,35 | Усоверш. |
| пер. Клубный | 0,1 | Усоверш. |
| пер. Северный | 0,15 | Усоверш. |
| пер. Южный | 0,15 | Грунтовое |
| пер. Мостовой | 0,15 | Усоверш. |
| пер. Речной | 0,17 | Усоверш. |
| ул. Береговая | 0,35 | Усоверш. |
| п. Натальинский | | |
| ул. Натальинская | 1,5 | Переходное |
| с. Карган | | |
| ул. Юбилейная | 1,5 | Переходное |
| ул. Зеленая | 1,1 | Переходное |
| ул. Рабочая | 1,3 | Переходное |
| ул. Московская | 1,1 | Грунтовое |
| ул. Центральная | 0,5 | Переходное |
| объездная дорога | 0,7 | Переходное |
| п. Филино | | |
| ул. Центральная | 1,1 | Переходное |
| ул. Болотная | 0,4 | Грунтовое |
| ул. Зеленая | 0,8 | Грунтовое |
| ул. Лесная | 0,4 | Грунтовое |
| пер. Центральный | 0,4 | Грунтовое |
| д. Груздевка | | |
| ул. Вокзальная | 1,8 | Грунтовое |
| пер. Зеленый | 0,4 | Грунтовое |
| ул. Транспортная | 1,0 | Переходное |
| ул. Большая | 0,4 | Грунтовое |
| ул. Грибная | 0,4 | Грунтовое |
| п. Третьяковский | | |
| ул. Центральная | 1,20 | Грунтовое |
| ул. Новая | 0,80 | Грунтовое |
| п. Лебедевский | | |
| ул. Центральная | 1,50 | Грунтовое |
| ул. Луговая | 0,50 | Грунтовое |
| с. Первотроицк | | |
| улица Молодежная | 0,921 | Переходное |
| улица Молодежная 2 | 0,415 | Переходное |
| улица Зеленая | 0,788 | Переходное |
| улица Каргатская | 0,499 | Переходное |
| улица Заимская | 0,7 | Переходное |
| улица Чернявская | 0,615 | Переходное |
| пер.Школьный | 0,294 | Усоверш., переходное |
| пер.Восточный | 0,316 | Переходное |
| пер. Центральный | 0,47 | Переходное |
| пер. Западный | 0,442 | Переходное |
| п. Кубанский | | |
| улица Центральная | 1,925 | Переходное |
| улица Заимская | 0,224 | Переходное |
| п. Петроградский | | |
| улица Центральная | 0,6 | Грунтовое |
| улица Притыки | 0,09 | Грунтовое |
| п. Голубовский | | |
| улица Речная | 0,122 | Усоверш. |
| с. Аткуль | | |
| ул. Молодежная | 0,6 | Грунтовое |
| ул. Почтовая | 1 | Грунтовое |
| ул. Заречная | 1,4 | Грунтовое |
| ул. Весенняя | 0,6 | Грунтовое |
| ул. Центральная | 0,55 | Грунтовое |
| ул. Зеленая | 1,4 | Грунтовое |
| с. Иванкино | | |
| ул. Центральная | 1,7 | Переходное, грунтовое |
| ул. Партийная | 0,6 | Грунтовое |
| с. Маршанское | | |
| ул. Зеленая | 0,8 | Переходное |
| ул. Центральная | 4,5 | Переходное, грунтовое |
| ул. Набережная | 5,1 | Переходное, грунтовое |
| ул. Промышленная | 1,1 | Усоверш. |
| ул. Галаевская | 0,4 | Переходное, грунтовое |
| переулок № 1 соединяющий ул. Центральную и Набережную | 0,35 | Переходное |
| переулок № 2 соединяющий ул. Центральную и Набережную | 0,35 | Усоверш. |
| переулок № 3 | 0,6 | Переходное, грунтовое |
| переулок от трассы Каргат Маршанское до животноводческой фермы отд. № | 0,75 | Переходное |
| переулок от трассы Каргат Маршанское до улицы Центральная | 0,4 | Переходное |
| с. Мусы | | |
| ул. Зеленая | 0,7 | Переходное |
| ул. Молодежная | 0,7 | Переходное |
| ул. Заводская | 0,9 | Переходное |
| пер. Заводской | 0,4 | Грунтовое |
| ул. Новая | 0,7 | Грунтовое |
| п. Ровенский | | |
| ул. Центральная | 0,4 | Грунтовое |
| ул. Озерная | 0,2 | Грунтовое |
| п. Медяковский | | |
| ул. Центральная | 0,4 | Грунтовое |
| с. Кольцовка | | |
| ул. Центральная | 0,607 | Переходное |
| ул. Юбилейная | 0,6 | Переходное |
| ул. Ферменская | 0,94 | Переходное |
| ул. Банная | 0,375 | Переходное |
| ул. Школьная | 1,47 | Переходное, грунтовое |
| ул. Молодёжная | 0,292 | Грунтовое |
| ул. Специалистов | 0,38 | Грунтовое |
| ул. Южная | 0,47 | Грунтовое |
| ул. Магазинная | 0,26 | Грунтовое |
| ул. Энергетиков | 0,52 | Грунтовое |
| п. Чернявский | | |
| ул. Центральная | 1,56 | Переходное |
| п. Первомайский | | |
| ул. Центральная | 0,98 | Грунтовое |
| с. Сумы | | |
| ул. Зеленая Роща | 1 | Грунтовое |
| ул. Могилевка | 1,23 | Переходное |
| ул. Увал | 0,96 | Грунтовое |
| ул. Орловка | 2,7 | Переходное |
| ул. Коммунистическая | 1,26 | Переходное |
| пер. Коммунистический | 0,31 | Грунтовое |
| ул. Надбережная | 0,45 | Грунтовое |
| ул. Тамбовка | 1,17 | Переходное |
| ул. Лесхозная | 0,72 | Переходное, грунтовое |
| ул. Новая | 1,12 | Переходное |
| с. Усть-Сумы | | |
| ул. Озерная | 1,86 | Переходное |
| ул. Рыбная | 0,58 | Переходное |
| ул. Дорога на магазин | 0,21 | Грунтовое |
| п. Москвинка | | |
| ул. Центральная | 1,1 | Переходное |
| ул. Песочная | 0,32 | Грунтовое |
| ул. Новая | 0,38 | Грунтовое |
| с. Форпост-Каргат | | |
| ул. Школьная | 1,2 | Переходное |
| ул. Зеленая | 0,8 | Переходное |
| ул. Почтовая | 1 | Переходное |
| ул. Совхозная | 1,2 | Грунтовое |
| ул. 1 Мая-Северная | 1 | Переходное |
| ул. 1 Мая | 0,5 | Переходное |
| ул. Береговая | 1 | Грунтовое |
| п. Теренино | | |
| ул. Центральная | 0,9 | Переходное |

1. Данные об освещении населенных пунктов приняты в соответствии с базой данных показателей муниципальных образований Федеральной службы государственной статистики [↑](#footnote-ref-2)