

РАЗРАБОТЧИК:

Генеральный директор
ООО «ДорМостПроект»

 / С.А. Круглов /
« » 2021 г.

СОГЛАСОВАНИЕ:

Глава администрации Купинского
района Новосибирской области

 /
« » 2021 г.

УТВЕРЖДЕНО:

постановлением Администрации
Купинского района
Новосибирской области

№ 812
от 26.10.2021

СОГЛАСОВАНИЕ:

_____/_____
« » 2021 г.

КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ КУПИНСКИЙ РАЙОН
НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ

Том 1 Томов 2

2021 год

ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЙ И ЗАКЛЮЧЕНИЙ

КОМПЛЕКСНОЙ СХЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ КУПИНСКИЙ РАЙОН
НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ

Ф.И.О. лица, согласующего проект	Должность лица согласующего проект	Дата согласования	Результат согласования	Личная подпись

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	7
ПАСПОРТ КСОДД	9
1 Характеристика существующей дорожно-транспортной ситуации	11
1.1 Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования, подготовка и утверждение которых осуществляются в соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений.....	11
1.2 Оценка социально-экономической и градостроительной деятельности территории, включая деятельность в сфере транспорта, дорожную деятельность	40
1.3 Оценка сети дорог, оценка и анализ показателей качества содержания дорог, анализ перспектив развития дорог на территории.....	56
1.4 Оценка существующей организации движения, включая организацию движения транспортных средств общего пользования, организацию движения грузовых транспортных средств, организацию движения пешеходов и велосипедистов.....	72
1.5 Оценка организации парковочного пространства, оценку и анализ параметров размещения парковок (вид парковок, количество парковочных мест, их назначение, обеспеченность, заполняемость).....	85
1.6 Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения.....	88
1.7 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации муниципального образования.....	90
1.8 Оценка и анализ параметров, характеризующих дорожное движение, параметров эффективности организации дорожного движения.....	91
1.9 Анализ прохождения маршрутов регулярных перевозок по участкам дорог, движение по которым связано с потерями времени (задержками) при движении транспортных средств.....	104

1.10 Анализ состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий	113
1.11 Оценка финансирования деятельности по организации дорожного движения	118
2 Мероприятия по организации дорожного движения и очередность их реализации	121
2.1 Мероприятия по разделению движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределения их по времени движения.....	121
2.2 Мероприятия по повышению пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности, формированию кольцевых пересечений и примыканий дорог, реконструкции перекрестков и строительства транспортных развязок.....	124
2.3 Мероприятия по оптимизации светофорного регулирования, управлению светофорными объектами, включая адаптивное управление.....	128
2.4 Мероприятия по согласованию (координации) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения	129
2.5 Мероприятия по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов	130
2.6 Мероприятия по введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств.....	135
2.7 Мероприятия по развитию парковочного пространства (в том числе за пределами дорог).....	137
2.8 Мероприятия по введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств.....	140

2.9 Мероприятия по применению реверсивного движения и организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках, перечню пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования.....	143
2.10 Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий	144
2.11 Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств.....	147
2.12 Мероприятия по организации или оптимизации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспорта, организации сбора и хранения документации по организации дорожного движения	149
2.13 Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения	153
2.14 Мероприятия по организации пропуска транзитных и (или) грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств, транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств	155
2.15 Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах.....	158
2.16 Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов.....	163
2.17 Мероприятия по обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям	172
2.18 Мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом	176
2.19 Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений Правил дорожного движения Российской Федерации	179

3	Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по организации дорожного движения.....	181
4	Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения.....	190
	ЗАКЛЮЧЕНИЕ	196
	СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ	197

ВВЕДЕНИЕ

Граница Купинского района и статус его как муниципального района установлены Законом Новосибирской области от 02.06.2004 № 200-ОЗ «О статусе и границах муниципальных образований Новосибирской области».

Купинский район состоит из объединенных общей территорией следующих городского и сельских поселений: г. Купино, Благовещенский сельсовет, Вишневатый сельсовет, Ленинский сельсовет, Копкульский сельсовет, Лягушенский сельсовет, Медяковский сельсовет, Метелеватый сельсовет, Новосельский сельсовет, Новоключевской сельсовет, Новониколаевский сельсовет, Рождественский сельсовет, Сибирский сельсовет, Стекланский сельсовет, Чаинский сельсовет, Яркульский сельсовет.

Административным центром Купинского района является г. Купино.

Купинский район расположен в юго-западной части Новосибирской области в Кулундинской степи, граничит с Чистоозерным, Чановским, Барабинским, Здвинским и Баганским районами Новосибирской области и Республикой Казахстан. Общая площадь территории района составляет 5809 кв.км.

Согласно Уставу дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения вне границ населенных пунктов в границах муниципального района, осуществление муниципального контроля за сохранностью автомобильных дорог местного значения вне границ населенных пунктов в границах муниципального района, организация дорожного движения 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, а также создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения между поселениями в границах Купинского района относятся к вопросам местного значения.

В условиях существующего положения первоочередной задачей остается сохранение и развитие автомобильных дорог муниципального образования Купинский район, поддержание их транспортного состояния, обеспечение безопасного, бесперебойного движения транспорта. Решением проблем в сфере организации и безопасности движения является разработка Комплексной схемы организации дорожного движения (далее – КСОДД), предусматривающая комплекс технически и экономически обоснованных мероприятий на период до 2036 г., взаимоувязанных с документами территориального планирования и документацией по планировке территории.

Целями разработки КСОДД на автомобильных дорогах муниципального образования Купинский район являются:

- обеспечение безопасности дорожного движения (БДД);
- обеспечение круглогодичной транспортной доступности, в том числе на общественном транспорте;
- упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов;
- приведение дорог и улиц в нормативное состояние;
- повышение пропускной способности дорог и искусственных сооружений на них;
- снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов;
- снижение негативного воздействия от автомобильного транспорта на окружающую среду.

ПАСПОРТ КСОДД

Наименование КСОДД	Комплексная схема организации дорожного движения муниципального образования Купинский район Новосибирской области				
Основания для разработки КСОДД	– Федеральный Закон от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»; – Приказ Министерства Транспорта России от 30.07.2020 г. №274 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения»; – Указ Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 года № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года».				
Заказчик КСОДД и его местонахождения	Администрации Купинского района Новосибирской области 632735, Новосибирская область, Купинский район, г. Купино, ул. Советов, 85 Адрес эл.почты: kupsovet@nso.ru				
Разработчик КСОДД и его местонахождения	Общество с ограниченной ответственностью «ДорМостПроект» 394053, г. Воронеж, ул. Олимпийский бульвар д.12 п.8/4 Тел./факс: +7 (473) 233 43 38 Адрес эл.почты: dmproekt36@yandex.ru				
Цель и задачи КСОДД	Цель проекта - разработка Программы мероприятий, направленной на повышение безопасности и эффективности организации дорожного движения (ОДД) на территории муниципального образования. Задачи проекта: - обеспечение безопасности дорожного движения (БДД); - обеспечение круглогодичной транспортной доступности, в том числе на общественном транспорте; - упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов; - приведение дорог и улиц в нормативное состояние; - повышение пропускной способности дорог и искусственных сооружений на них; - снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов; - снижение негативного воздействия от автомобильного транспорта на окружающую среду.				
Показатели оценки эффективности организации дорожного движения	Наименование целевого показателя (индикатора)	Ед. изм-я	Периоды планирования		
			2022-2026	2027-2031	2032-2036
	Снижение количества ДТП с погибшими и пострадавшими	%	100%	100%	100%
	Количество дополнительно созданных организованных парковочных мест	машино /мест	63	0	0
	Количество дополнительно установленных знаков, регулирующих скоростной режим	шт.	6	0	0
	Количество дополнительно обустроенных пешеходных переходов	шт.	10	0	0

	Количество дополнительно установленных знаков, регулирующих движение грузового транспорта	шт.	8	0	0
	Протяженность отремонтированных тротуаров	км	3,06	0	0
	Протяженность дополнительно устроенных тротуаров	км	3,1	2,55	1,35
	Количество, установленных светофоров типа Т.7	шт.	1	0	0
	Протяженность отремонтированных автомобильных дорог	км	58,6	60,0	60,0
Сроки и этапы реализации КСОДД	Срок реализации КСОДД 2022-2036 гг. Очередность реализации соответствуют установленным этапам прогнозирования: I этап – 2022-2026 гг. II этап – 2027-2031 гг. III этап – 2032-2036 гг.				
Укрупненное описание запланированных мероприятий	– Мероприятия по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов; – Мероприятия по развитию парковочного пространства (обустройство дополнительных парковочных мест); – Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связности территории (строительство и реконструкция дорог, тротуаров/ пешеходных дорожек) – Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения; – Мероприятия по организации пропуска грузовых транспортных средств, транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов; – Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах; – Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов; – Мероприятия по обеспечению маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям; – Мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локальным реконструкциям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом.				
Объемы и источники финансирования КСОДД	Объем финансирования запланированных мероприятий по организации дорожного движения составляет 6 550,4 млн. рублей с учетом уровня индексации цен на соответствующий период реализации. Источники финансирования запланированных мероприятий по организации дорожного движения: – областной бюджет – 5 992,6 млн. рублей; – местный бюджет – 557 687,1 тыс. рублей; – внебюджетные источники – 141,8 тыс. рублей.				

1 Характеристика существующей дорожно-транспортной ситуации

1.1 Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования, подготовка и утверждение которых осуществляются в соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений

Полномочия органов местного самоуправления муниципального образования в области градостроительной деятельности определены в статье 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации от 29.12.2004 №190–ФЗ. Наиболее существенными по влиянию на состояние транспортной инфраструктуры и организацию дорожного движения являются:

- подготовка и утверждение документов территориального планирования;
- утверждение местных нормативов градостроительного проектирования;
- разработка и утверждение программ комплексного развития систем коммунальной инфраструктуры, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры, программ комплексного развития социальной инфраструктуры;

К документам территориального планирования муниципального района, определяющим развитие транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования, относятся:

- схема территориального планирования муниципального района;
- генеральные планы поселений муниципального района;
- программы комплексного развития систем транспортной инфраструктуры на территории поселений.

Действующая Схема территориального планирования муниципального образования, а также генеральные планы городского поселения и сельских

поселений района размещены в Федеральной государственной информационной системе территориального планирования (ФГИС ТП). Муниципальные программы района, размещены на официальном сайте муниципального образования.

Схема территориального планирования муниципального образования Купинский район Новосибирской области утверждена Решением шестой сессии совета депутатов Купинского района НСО. Второго созыва от 17.06.2011 г. №57.

К первоочередным задачам в сфере развития сети автомобильных дорог, согласно Схеме территориального планирования муниципального образования, относятся:

- строительство автомобильных дорог с твердым покрытием, обеспечивающим связь населенных пунктов с районными и областными центрами;
- благоустройство автодорог и улиц внутри сельских поселений (в том числе: устройство твердых покрытий проезжей части, обустройство улиц тротуарами, освещением, элементами благоустройства, остановочными комплексами);
- строительство (реконструкция) новых дорог в перспективных направлениях, по рациональным схемам движения;
- текущий ремонт и содержание имеющейся автодорожной сети, обеспечивающий безопасные условия движения;
- вхождение муниципального района в целевые федеральные и региональные программы по развитию сети автомобильных дорог.

Генеральный план Благовещенского сельсовета Купинского района Новосибирской области, разработан на расчетный срок до 2032 г., первая очередь реализации рассчитана на 2022 г.

Согласно, Генеральному плану поселения, в перспективе в населенных пунктах Благовещенского сельсовета сохраняется существующая сеть улиц и

дорог, которая дополняется новыми объектами транспортной инфраструктуры, в основном на участках нового жилищного строительства.

Главными мероприятиями местного (поселкового) значения планируются работы по благоустройству улично-дорожной сети в границах населенных пунктов.

Проектом сформулированы предложения, адресуемые Администрации Купинского района об улучшении покрытия автомобильных дорог между населенными пунктами, расположенными в границах Благовещенского сельсовета, а также, соединяющих населенные пункты Благовещенского сельсовета с населенными пунктами, расположенными на территориях сопредельных муниципальных образований. Развитие транспортной инфраструктуры Благовещенского сельсовета, обозначенное Генеральным планом, на прогнозный период приведено в таблице 1.1.1.

Таблица 1.1.1 – Развитие транспортной инфраструктуры Благовещенского сельсовета на прогнозный период

№ п/п	Показатели территориального планирования	Единица измерения	Современное состояние на 2012 г.	2022 г.	2032 г.
1.	Протяженность автомобильных дорог общего пользования, всего	км	18,79	18,79	18,79
2.	в том числе: федерального значения	км	-	-	-
3.	регионального значения	км	-	-	-
4.	межмуниципального значения	км	18,79	18,79	18,79
5.	местного значения	км	-	-	-
6.	Плотность автодорожной сети	км/тыс. га	0,78	0,78	0,78
7.	Протяженность улично-дорожной сети в населенных пунктах	км	10,21	12,20	14,3

Генеральный план Вишневого сельсовета Купинского района Новосибирской области, разработан на расчетный срок до 2032 г., первая очередь реализации рассчитана на 2022 г.

Согласно, Генеральному плану поселения, на территории населенных пунктов сохраняется существующая сеть улиц и дорог. Главной задачей поселения, в рамках полномочий является благоустройство и реконструкция существующей улично-дорожной сети в границах населенных пунктов. На планируемых для индивидуального жилищного строительства территориях, развитие улично-дорожной инфраструктуры возможно за счет девелоперов-застройщиков.

Основные направления развития транспортной инфраструктуры, обозначенные Генеральным планом:

- обеспечение безопасных условий движения на дорогах и улично-дорожной сети Вишневого сельсовета;
- совершенствование системы управления обеспечением безопасности дорожного движения;
- предупреждение опасного поведения участников дорожного движения;
- своевременное выявление, ликвидация и профилактика возникновения опасных участков на дорогах и улично-дорожной сети Вишневого сельсовета;
- совершенствование информационного, организационного и технического обеспечения деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Развитие транспортной инфраструктуры Вишневого сельсовета, указанное в Генеральном плане, на прогнозный период приведено в таблице 1.1.1.

Таблица 1.1.1 – Развитие транспортной инфраструктуры Вишневого сельсовета на прогнозный период

№ п/п	Показатели территориального планирования	Единица измерения	Современное состояние на 2012 г.	2022 г.	2032 г.
1.	Протяженность автомобильных дорог общего пользования, всего	км	45,4	45,4	45,4
2.	в том числе: федерального значения	км	-	-	-
3.	регионального значения	км	-	-	-
4.	межмуниципального значения	км	45,4	45,4	45,4
5.	местного значения	км	-	-	-
6.	Плотность автодорожной сети	км/тыс. га	1,65	1,65	1,74
7.	Протяженность улично-дорожной сети в населенных пунктах	км	15,32	15,32	18,38

Генеральный план Медяковского сельсовета Купинского района Новосибирской области, разработан на расчетный срок до 2032 г., первая очередь реализации рассчитана на 2022 г.

Согласно, Генеральному плану поселения, в дорожно-транспортном комплексе сохраняется высокий уровень старения и износа основных фондов. Транспортные коммуникации нуждаются в существенной реконструкции. Не все населенные пункты муниципального образования имеют надежную связь с районным центром. В населенных пунктах отсутствуют дороги с твердым покрытием. В сфере пассажирских перевозок основной проблемой является высокая степень изношенности автобусного парка. Отсутствует надежное пассажирское сообщение с малыми селами муниципального образования, с соседними поселениями и районами. Уровень телефонизации населения поселения ниже среднеобластных значений.

Главной задачей поселения, в рамках полномочий является благоустройство и реконструкция существующей улично-дорожной сети в границах населенных пунктов. На планируемых для индивидуального

жилищного строительства территориях, развитие улично-дорожной инфраструктуры возможно за счет девелоперов-застройщиков.

Основные направления развития транспортной инфраструктуры, согласно Генеральному плану:

- обеспечение безопасных условий движения на дорогах и улично-дорожной сети Медяковского сельсовета;
- совершенствование системы управления обеспечением безопасности дорожного движения;
- предупреждение опасного поведения участников дорожного движения;
- своевременное выявление, ликвидация и профилактика возникновения опасных участков на дорогах и улично-дорожной сети Медяковского сельсовета;
- совершенствование информационного, организационного и технического обеспечения деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Развитие транспортной инфраструктуры Медяковского сельсовета, обозначенное Генеральным планом, на прогнозный период приведено в таблице 1.1.1.

Таблица 1.1.1 – Развитие транспортной инфраструктуры Медяковского сельсовета на прогнозный период

№ п/п	Показатели территориального планирования	Единица измерения	Современное состояние на 2012 г.	2022 г.	2032 г.
1.	Протяженность автомобильных дорог общего пользования, всего	км	74,50	74,50	77,02
2.	в том числе:	км	-	-	-
3.	федерального значения	км	-	-	-
4.	регионального значения	км	-	-	-
5.	межмуниципального значения	км	57,50	57,50	57,50
6.	местного значения	км	4,40	4,40	4,40
7.	Плотность автодорожной сети	км/тыс. га	0,003	0,003	0,004
8.	Протяженность улично-дорожной сети в населенных пунктах	км	12,6	12,6	15,12

Генеральный план Метелевского сельсовета Купинского района Новосибирской области, разработан на расчетный срок до 2032 г., первая очередь реализации рассчитана на 2022 г.

Согласно, Генеральному плану поселения, транспортные коммуникации нуждаются в существенной реконструкции. Низкий технический уровень существующих дорог в поселении способствует росту стоимости грузоперевозок, снижению сроков службы автомобильного транспорта, увеличению расходов на техническое обслуживание, повышенному сбросу вредных веществ в атмосферу.

На территории населенных пунктов Метелевского сельсовета сохраняется существующая сеть улиц и дорог. Главной задачей поселения, в рамках полномочий является благоустройство и реконструкция существующей улично-дорожной сети в границах населенных пунктов. На планируемых для индивидуального жилищного строительства территориях, развитие улично-дорожной инфраструктуры возможно за счет застройщиков.

Основные направления развития, обозначенные в Генеральном плане:

- обеспечение безопасных условий движения на дорогах и улично-дорожной сети Метелевского сельсовета;
- совершенствование системы управления обеспечением безопасности дорожного движения;
- предупреждение опасного поведения участников дорожного движения;
- своевременное выявление, ликвидация и профилактика возникновения опасных участков на дорогах и улично-дорожной сети Метелевского сельсовета;
- совершенствование информационного, организационного и технического обеспечения деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Развитие транспортной инфраструктуры Метелевского сельсовета, обозначенное Генеральным планом, на прогнозный период приведено в таблице 1.1.1.

Таблица 1.1.1 – Развитие транспортной инфраструктуры Метелевского сельсовета на прогнозный период

№ п/п	Показатели территориального планирования	Единица измерения	Современное состояние на 2012 г.	2022г.	2032г.
1.	Протяженность автомобильных дорог общего пользования, всего	км	34,00	34,00	34,00
2.	в том числе:	км	0	0	0
3.	федерального значения	км	0	0	0
4.	регионального значения	км	33,61	33,61	33,61
5.	межмуниципального значения	км	0,39	0,39	0,39
6.	местного значения	км	1,11	1,11	1,11
7.	Плотность автодорожной сети	км/тыс. га	14,95	16,45	17,95
	Протяженность улично-дорожной сети в населенных пунктах	км			

Генеральный план Новониколаевского сельсовета Купинского района Новосибирской области, разработан на расчетный срок до 2032 г., первая очередь реализации рассчитана на 2022 г.

Согласно, Генеральному плану поселения, существующие транспортные коммуникации нуждаются в существенной реконструкции. Низким остается уровень обеспеченности населенных пунктов автодорогами с твердым покрытием.

На территории населённых пунктов Новониколаевского сельсовета сохраняется существующая сеть улиц и дорог. Главной задачей поселения, в рамках полномочий является благоустройство и реконструкция существующей улично-дорожной сети в границах населенных пунктов. На планируемых для индивидуального жилищного строительства территориях, развитие улично-дорожной инфраструктуры возможно за счет девелоперов-застройщиков.

Протяженность улиц и протяженность внутриквартальных проездов будут уточняться в проектах планировки на новые и реконструируемые территории.

Основные направления развития:

- обеспечение безопасных условий движения на дорогах и улично-дорожной сети Новониколаевского сельсовета;
- совершенствование системы управления обеспечением безопасности дорожного движения;
- предупреждение опасного поведения участников дорожного движения;
- своевременное выявление, ликвидация и профилактика возникновения опасных участков на дорогах и улично-дорожной сети Новониколаевского сельсовета;
- совершенствование информационного, организационного и технического обеспечения деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Развитие транспортной инфраструктуры Новониколаевского сельсовета, обозначенное Генеральным планом, на прогнозный период приведено в таблице 1.1.1.

Таблица 1.1.1 – Развитие транспортной инфраструктуры Новониколаевского сельсовета на прогнозный период

№ п/п	Показатели территориального планирования	Единица измерения	Современное состояние на 2012 г.	2022г.	2032г.
1	2	3	4	5	6
1	Протяженность автомобильных дорог общего пользования, всего	км	127,17	127,17	129,69
2	в том числе: федерального значения	км	-	-	-
3	регионального значения	км	24,42	24,42	24,42
4	межмуниципального значения	км	42,05	42,05	42,05
5	местного значения	км	46,7	46,7	46,7
6	Плотность автодорожной сети	км/тыс. га	0,002	0,002	0,002
7	Протяженность	км	1,4	1,4	1,4

1	2	3	4	5	6
	железнодорожных путей				
9	Протяженность улично-дорожной сети в населенных пунктах	км	12,6	12,6	15,1

Генеральный план Новосельского сельсовета Купинского района Новосибирской области, разработан на расчетный срок до 2032 г., первая очередь реализации рассчитана на 2022 г.

Согласно, Генеральному плану поселения, транспортные коммуникации нуждаются в существенной реконструкции. Низкий технический уровень существующих дорог в поселении способствует росту стоимости грузоперевозок, снижению сроков службы автомобильного транспорта, увеличению расходов на техническое обслуживание, повышенному сбросу вредных веществ в атмосферу.

На территории населенных пунктов сохраняется существующая сеть улиц и дорог. Главной задачей поселения, в рамках полномочий является благоустройство и реконструкция существующей улично-дорожной сети в границах населенных пунктов. На планируемых для индивидуального жилищного строительства территориях, развитие улично-дорожной инфраструктуры возможно за счет застройщиков.

Основные направления развития:

- обеспечение безопасных условий движения на дорогах и улично-дорожной сети Новосельского сельсовета;
- совершенствование системы управления обеспечением безопасности дорожного движения;
- предупреждение опасного поведения участников дорожного движения;
- своевременное выявление, ликвидация и профилактика возникновения опасных участков на дорогах и улично-дорожной сети Новосельского сельсовета;

– совершенствование информационного, организационного и технического обеспечения деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Развитие транспортной инфраструктуры Новосельского сельсовета, обозначенное Генеральным планом, на прогнозный период приведено в таблице 1.1.1.

Таблица 1.1.1 – Развитие транспортной инфраструктуры Новосельского сельсовета на прогнозный период

№ п/п	Показатели территориального планирования	Единица измерения	Современное состояние на 2012 г.	2022г.	2032г.
1.	Протяженность автомобильных дорог общего пользования, всего	км	38,97	38,97	38,97
2.	в том числе: федерального значения	км	0	0	0
3.	регионального значения	км	0	0	0
4.	межмуниципального значения	км	38,97	38,97	38,97
5.	местного значения	км	0	0	0
6.	Плотность автодорожной сети	км/тыс. га	1,13	1,13	1,13
7.	Протяженность улично-дорожной сети в населенных пунктах	км	14,58	16,40	18,22

Проекты Генеральных планов Копкульского, Ленинского и Лягушенского сельсоветов Купинского района Новосибирской области, разработаны на расчетный срок до 2043 г., первая очередь реализации рассчитана на 2028 г.

Согласно, данным Проектам система транспорта общего пользования (автомобильных дорог) соответствует расселению и системе социального обслуживания. При этом качество улично-дорожной сети сельсоветов не соответствует современным требованиям, однако строительство объектов транспортной инфраструктуры генеральными планами не предусмотрено.

Генеральный план Рождественского сельсовета Купинского района Новосибирской области, разработан на расчетный срок до 2032 г., первая очередь реализации рассчитана на 2022 г.

Согласно, Генеральному плану поселения, низкий технический уровень существующих дорог в поселении способствует росту стоимости грузоперевозок, снижению сроков службы автомобильного транспорта, увеличению расходов на техническое обслуживание, повышенному выбросу вредных веществ в атмосферу.

На территории населенного пункта сохраняется существующая сеть улиц и дорог. Главной задачей поселения, в рамках полномочий является благоустройство и реконструкция существующей улично-дорожной сети в границах населенного пункта. На планируемых для индивидуального жилищного строительства территориях, развитие улично-дорожной инфраструктуры возможно за счет застройщиков.

Протяженность улиц и протяженность внутриквартальных проездов будут уточняться в проектах планировки на новые и реконструируемые территории.

Основные направления развития:

- обеспечение безопасных условий движения на дорогах и улично-дорожной сети Рождественского сельсовета;
- совершенствование системы управления обеспечением безопасности дорожного движения;
- предупреждение опасного поведения участников дорожного движения;
- своевременное выявление, ликвидация и профилактика возникновения опасных участков на дорогах и улично-дорожной сети Рождественского сельсовета;
- совершенствование информационного, организационного и технического обеспечения деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

В сфере дорожного хозяйства, планируются следующие мероприятия:

- реконструкция дороги регионального значения «992 км а/д М-51 - Купино - Карасук» (50 ОП МЗ 50К-01), проходящей по территории Рождественского сельсовета. Ориентировочная протяженность – 12 км;
- понижение категории участка автомобильной дороги «992 км а/д М-51 - Купино - Карасук» (50 ОП МЗ 50К-01) с регионального на местное;
- строительство обьездной дороги с. Рождественка (примыкание к дороге регионального значения «992 км а/д М-51 - Купино - Карасук»).

Развитие транспортной инфраструктуры Рождественского сельсовета, обозначенное Генеральным планом, на прогнозный период приведено в таблице 1.1.1.

Таблица 1.1.1 – Развитие транспортной инфраструктуры Рождественского сельсовета на прогнозный период

№ п/п	Показатели территориального планирования	Единица измерения	Современное состояние на 2012 г.	2022 г.	2032 г.
1.	Протяженность автомобильных дорог общего пользования, всего	км	21,15	21,15	26,55
2.	в том числе:	км	0	0	0
3.	федерального значения	км	10,84	10,84	12,70
4.	регионального значения	км	10,31	10,31	13,85
5.	межмуниципального значения	км	0	0	0
6.	местного значения	км	1,18	1,18	1,48
7.	Плотность автодорожной сети	км/тыс. га	6,60	7,26	7,92
	Протяженность улично-дорожной сети в населенных пунктах	км			

Генеральный план Сибирского сельсовета Купинского района Новосибирской области, разработан на расчетный срок до 2032 г., первая очередь реализации рассчитана на 2022 г.

Согласно, Генеральному плану поселения, существующие транспортные коммуникации нуждаются в существенной реконструкции. Низким остается уровень обеспеченности населенных пунктов автодорогами с твердым покрытием.

На территории населенных пунктов сохраняется существующая сеть улиц и дорог. Главной задачей поселения, в рамках полномочий, является благоустройство и реконструкция существующей улично-дорожной сети в границах населенных пунктов. На планируемых для индивидуального жилищного строительства территориях, развитие улично-дорожной инфраструктуры возможно за счет девелоперов-застройщиков.

Основные направления развития:

- обеспечение безопасных условий движения на дорогах и улицах Сибирского сельсовета;
- совершенствование системы управления обеспечением безопасности дорожного движения;
- предупреждение опасного поведения участников дорожного движения;
- своевременное выявление, ликвидация и профилактика возникновения опасных участков на дорогах и улицах Сибирского сельсовета;
- совершенствование информационного, организационного и технического обеспечения деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Развитие транспортной инфраструктуры Сибирского сельсовета, обозначенное Генеральным планом, на прогнозный период приведено в таблице 1.1.1.

Таблица 1.1.1 – Развитие транспортной инфраструктуры Сибирского сельсовета на прогнозный период

№ п/п	Показатели территориального планирования	Единица измерения	Современное состояние на 2012 г.	2022 г.	2032 г.
1	2	3	4	5	6
1.	Протяженность автомобильных дорог общего пользования, всего	км	72,0	72,0	77,7
2.	в том числе: федерального значения	км	-	-	-

1	2	3	4	5	6
3.	регионального значения	км	20,7	20,7	24,9
4.	межмуниципального значения	км	18,6	18,6	18,6
5.	местного значения	км	1,3	1,3	1,3
6.	Плотность автодорожной сети	км/тыс. га	0,002	0,002	0,002
7.	Протяженность железнодорожных путей	км	23,7	23,7	23,7
8.	Протяженность улично-дорожной сети в населенных пунктах	км	7,7	7,7	9,2

Генеральный план Стеклянского сельсовета Купинского района Новосибирской области, разработан на расчетный срок до 2032 г., первая очередь реализации рассчитана на 2022 г.

Согласно, Генеральному плану поселения, в дорожно-транспортном комплексе сохраняется высокий уровень старения и износа основных фондов. Транспортные коммуникации нуждаются в существенной реконструкции. Низкий технический уровень существующих дорог в поселении способствует росту стоимости грузоперевозок, снижению сроков службы автомобильного транспорта, увеличению расходов на техническое обслуживание, повышенному сбросу вредных веществ в атмосферу. Не все населенные пункты муниципального образования имеют надежную связь с районным центром.

На территории населённых пунктов сохраняется существующая сеть улиц и дорог. Главной задачей поселения, в рамках полномочий является благоустройство и реконструкция существующей улично-дорожной сети в границах населенных пунктов. На планируемых для индивидуального жилищного строительства территориях, развитие улично-дорожной инфраструктуры возможно за счет девелоперов-застройщиков.

Основные направления развития:

- обеспечение безопасных условий движения на дорогах и улично-дорожной сети Стеклянского сельсовета;
- совершенствование системы управления обеспечением безопасности дорожного движения;

– предупреждение опасного поведения участников дорожного движения;

– своевременное выявление, ликвидация и профилактика возникновения опасных участков на дорогах и улично-дорожной сети Стеклянского сельсовета;

– совершенствование информационного, организационного и технического обеспечения деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Развитие транспортной инфраструктуры Стеклянского сельсовета, обозначенное Генеральным планом, на прогнозный период приведено в таблице 1.1.1.

Таблица 1.1.1 – Развитие транспортной инфраструктуры Стеклянского сельсовета на прогнозный период

№ п/п	Показатели территориального планирования	Единица измерения	Современное состояние на 2012 г.	2022г.	2032г.
1.	Протяженность автомобильных дорог общего пользования, всего	км	67,0	67,0	70,2
2.	в том числе: федерального значения	км	-	-	-
3.	регионального значения	км	-	-	-
4.	межмуниципального значения	км	51,4	51,4	51,4
5.	местного значения	км	2,2	2,2	2,2
6.	Плотность автодорожной сети	км/тыс. га	0,001	0,001	0,002
7.	Протяженность улично-дорожной сети в населенных пунктах	км	13,4	13,4	16,6

Генеральный план Чаинского сельсовета Купинского района Новосибирской области, разработан на расчетный срок до 2032 г., первая очередь реализации рассчитана на 2022 г.

Основными недостатками транспортной системы Чаинского сельсовета, указанными в Генеральном плане, являются:

– неудовлетворительное состояние дорог;

– постоянный рост количества транспорта увеличивает потребность в стоянках для кратковременного пребывания и гаражах;

– гаражи размещаются на пригодных для жилищного строительства территориях, в то время как жилая застройка подчас расположена в санитарно-защитных зонах;

– улицы в поселении не благоустроены, тротуары отсутствуют;

– проходящий большегрузный транспорт вызывает повышенную вибрацию и шум, что сказывается не только на здоровье жителей, но и вызывает повышенный износ дорожного полотна и близлежащих зданий

В перспективе в населенных пунктах Чаинского сельсовета сохраняется существующая сеть улиц и дорог, которая дополняется новыми объектами транспортной инфраструктуры, в основном на участках нового жилищного строительства.

Главными мероприятиями местного (поселкового) значения планируются работы по благоустройству улично-дорожной сети в границах населенных пунктов.

Проектом сформулированы предложения, адресуемые администрации Купинского района об улучшении покрытия автомобильных дорог между населенными пунктами, расположенными в границах Чаинского сельсовета, а также, соединяющих населенные пункты Чаинского сельсовета с населенными пунктами, расположенными на территориях сопредельных муниципальных образований.

Развитие транспортной инфраструктуры Чаинского сельсовета, обозначенное Генеральным планом, на прогнозный период приведено в таблице 1.1.1.

Таблица 1.1.1 – Развитие транспортной инфраструктуры Чаинского сельсовета на прогнозный период

№ п/п	Показатели территориального планирования	Единица измерения	Современное состояние на 2012 г.	2022г.	2032г.
1	2	3	4	5	6
1.	Протяженность автомобильных дорог общего пользования, всего	км	46,48	46,48	46,48

1	2	3	4	5	6
2.	в том числе: федерального значения	км	0	0	0
3.	регионального значения	км	0	0	0
4.	межмуниципального значения	км	46,48	46,48	46,48
5.	местного значения	км	0	0	0
6.	Плотность автодорожной сети	км /тыс. га	1,50	1,50	1,50
7.	Протяженность улично- дорожной сети в населенных пунктах	км	21,00	23,63	26,26

Генеральный план Яркульского сельсовета Кулунского района Новосибирской области, разработан на расчетный срок до 2032 г., первая очередь реализации рассчитана на 2022 г.

Согласно, Генеральному плану поселения, существующие транспортные коммуникации нуждаются в существенной реконструкции. Низким остается уровень обеспеченности населенных пунктов автодорогами с твердым покрытием.

На территории населённых пунктов сохраняется существующая сеть улиц и дорог. Главной задачей поселения, в рамках полномочий является благоустройство и реконструкция существующей улично-дорожной сети в границах населенных пунктов. На планируемых для индивидуального жилищного строительства территориях, развитие улично-дорожной инфраструктуры возможно за счет девелоперов-застройщиков.

Основные направления развития:

- обеспечение безопасных условий движения на дорогах и улично-дорожной сети Яркульского сельсовета;
- совершенствование системы управления обеспечением безопасности дорожного движения;
- предупреждение опасного поведения участников дорожного движения;
- своевременное выявление, ликвидация и профилактика возникновения опасных участков на дорогах и улично-дорожной сети Яркульского сельсовета;

– совершенствование информационного, организационного и технического обеспечения деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Развитие транспортной инфраструктуры Яркульского сельсовета, обозначенное Генеральным планом, на прогнозный период приведено в таблице 1.1.1.

Таблица 1.1.1 – Развитие транспортной инфраструктуры Яркульского сельсовета на прогнозный период

№ п/п	Показатели территориального планирования	Единица измерения	Современное состояние на 2012 г.	2022 г.	2032 г.
1.	Протяженность автомобильных дорог общего пользования, всего	км	57,3	57,3	59,4
2.	в том числе: федерального значения	км	-	-	-
3.	регионального значения	км	-	-	-
4.	межмуниципального значения	км	24,2	24,2	24,2
5.	местного значения	км	22,7	22,7	22,7
6.	Плотность автодорожной сети	км/тыс. га	0,001	0,001	0,001
7.	Протяженность улично-дорожной сети в населенных пунктах	км	10,4	10,4	12,5

Генеральный план города Купино Купинского района Новосибирской области, утвержден Решением тридцать восьмой внеочередной сессии Совета депутатов города Купино Купинского района Новосибирской области пятого созыва от 22.01.2020 г. №180 «Об утверждении Генерального плана и Правил землепользования и застройки города Купино Купинского района Новосибирской области». Разработан на расчетный срок до 2037 г., первая очередь реализации рассчитана на 2022 г.

Согласно, генеральному плану, выделяют следующие недостатки улично-дорожной сети г. Купино:

- отсутствие твердого покрытия на части улиц;
- отсутствие тротуаров на улицах;

– отсутствие наружного (уличного) освещения улично-дорожной сети.

Проектом генерального плана муниципального образования городское поселение город Купино развитие внешнего транспорта и реконструкция улиц и дорог не предполагается. К расчетному сроку запланировано расширение улично-дорожной сети местного значения г. Купино, включая главные и второстепенные улицы и проезды, общей протяженностью 46,48 км.

В муниципальном образовании с целью улучшения документальной базы, а также утверждения и реализации мероприятий, способствующих созданию условий для приведения объектов транспортной инфраструктуры в соответствие со стандартами качества, утверждены следующие муниципальные программы комплексного развития систем транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства:

муниципальная Программа комплексного развития систем транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства на территории Благовещенского сельсовета на 2016-2021 годы, утверждена постановлением Администрации Благовещенского сельсовета Купинского района от 27.06.2016 г. №48 «Об утверждении муниципальной программы «Комплексное развитие систем транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства на территории Благовещенского сельсовета на 2016-2021 годы»». Основной целью Программы является создание условий для приведения объектов транспортной инфраструктуры в соответствие со стандартами качества, обеспечивающими комфортные условия для проживания граждан и улучшения экологической обстановки на территории Благовещенского сельсовета.

К Программным мероприятиям относятся:

- установка дорожных знаков на улично-дорожной сети;
- ремонт автомобильной дороги (укреплением обочин, очистка канав) ул. Зеленая в д. Петропавловка;

– ремонт автомобильной дороги (укреплением обочин, очистка канав)
ул. Молодежная в д. Благовещенка.

муниципальная Программа комплексного развития систем транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства на территории Вишневого сельсовета на 2021-2023 годы, утверждена решением второй сессии Совета депутатов Вишневого сельсовета Купинского района Новосибирской области (шестого созыва) от 30.10.2020 г. № 14 «Об утверждении муниципальной программы «Комплексное развитие систем транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства на территории Вишневого сельсовета на 2021-2023 годы»». Целью Программы является повышение комфортности и безопасности жизнедеятельности населения и хозяйствующих субъектов на территории Вишневого сельсовета. Задачами программы выступают повышение надежности системы транспортной инфраструктуры и обеспечение более комфортных условий проживания населения сельского поселения, безопасности дорожного движения.

муниципальная Программа комплексного развития систем транспортной инфраструктуры города Купино Купинского района Новосибирской области на период 2016-2021 года, утверждена постановлением Администрации города Купино Купинского района Новосибирской области от 23.06.2016 г. № 290 «Об утверждении программы комплексного развития систем транспортной инфраструктуры города Купино Купинского района Новосибирской области на период 2016-2021 года».

К Программным мероприятиям относятся:

- установка дорожных знаков улично-дорожной сети;
- освещение автомобильных дорог;
- содержание автомобильных дорог и улиц города Купино;
- ремонт автомобильных дорог и улиц города Купино;
- реконструкция, капитальный ремонт автомобильных дорог и улиц города Купино.

муниципальная Программа комплексного развития систем транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства на территории Копкульского сельсовета на 2020-2022 годы, утверждена решением шестьдесят седьмой сессии пятого созыва Совет депутатов Купинского района Копкульского сельсовета Новосибирской области от 24.08.2020 г. №247 «Об утверждении муниципальной программы «Комплексное развитие систем транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства на территории Копкульского сельсовета на 2020-2022 годы»». Основные цели и задачи Программы модернизация, ремонт, реконструкция, строительство объектов благоустройства и дорожного хозяйства.

Перечень Программных мероприятий:

- обустройство пешеходного перехода, тротуара;
- обеспечение безопасности, организации дорожного движения;
- приобретение материалов, ремонт дорог.

муниципальная Программа комплексного развития систем транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства на территории Ленинского сельсовета на 2020-2022 годы, утверждена Решением тридцатой сессии Совета депутатов Ленинского сельсовета Купинского района пятого созыва от 29.05.2020 г. №122 «Об утверждении муниципальной программы «Комплексное развитие систем транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства на территории Ленинского сельсовета на 2020-2022 годы»». Целью данной программы является повышение комфортности и безопасности жизнедеятельности населения и хозяйствующих субъектов на территории Ленинского сельсовета. Задачами программы выступают повышение надежности системы транспортной инфраструктуры и обеспечение более комфортных условий проживания населения сельского поселения, безопасности дорожного движения.

муниципальная Программа комплексного развития систем транспортной инфраструктуры на территории Лягушенского сельсовета

Купинского района Новосибирской области на 2016-2021 годы, утверждена постановлением Администрации Лягушенского сельсовета Купинского района Новосибирской области от 27.06.2016 г. №54 «Об утверждении муниципальной Программы комплексного развития систем транспортной инфраструктуры на территории Лягушенского сельсовета Купинского района Новосибирской области на 2016-2021 годы». Целью программы является повышение комфортности и безопасности жизнедеятельности населения и хозяйствующих субъектов на территории администрации Лягушенского сельсовета Купинского района Новосибирской области.

Перечень программных мероприятий на 2016-2021 гг.:

- установка дорожных знаков улично-дорожной сети по д. Лукошино;
- освещение автомобильных дорог;
- межевание дорог по д. Лукошино;
- покрытие дороги щебнем 850м д. Лукошино;
- установка дорожных знаков улично-дорожной сети в с. Лягушье;
- ремонт автомобильной дороги (укрепление обочин, очистка канав) ул. Подгорная, ул. Бельского, ул. Даниленко, ул. Молодёжная, ул. Садовая, ул. Лесная с. Лягушье, ул. Крылова и ул. Центральная в д. Лукошино;
- составление сметной документации с проведением экспертизы для капитального ремонта дороги с щебнем по ул. Бельского в с. Лягушье, ул. Центральная в д. Лукошино, ул. Даниленко, ул. Лесная, ул. Молодёжная и ул. Садовая.

муниципальная Программа комплексного развития систем транспортной инфраструктуры на территории Медяковского сельсовета Купинского района Новосибирской области на 2021-2025 годы, утверждена постановлением Администрации Медяковского сельсовета Купинского района от 16.12.2020 г. №49 «Об утверждении муниципальной Программы комплексного развития систем транспортной инфраструктуры на территории

Медяковского сельсовета Купинского района Новосибирской области на 2021-2025 годы». Перечень Программных мероприятий:

- освещение автомобильных дорог;
- ремонт автомобильных дорог;
- приобретение материалов для ремонта дорог;
- разработка проектов организации дорожного движения (ПОДД);
- паспортизация и оценка технического состояния (диагностика)

автомобильных дорог общего пользования местного значения Медяковского сельсовета Купинского района Новосибирской области;

- обеспечение безопасности, организации дорожного движения.

муниципальная Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Метелевского сельсовета Купинского района Новосибирской области на 2016- 2021 годы, утверждена постановлением Администрации Метелевского сельсовета Купинского района от 22.06.2016 г. №31 «Об утверждении муниципальной программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Метелевского сельсовета Купинского района Новосибирской области на 2016- 2021 годы». Перечень программных мероприятий:

- установка дорожных знаков улично-дорожной сети;
- работы по ремонту и содержанию внутрипоселковых грунтовых дорог д. Березовка, с. Метелево ул. Молодежная;
- ремонт щебеночного покрытия дороги ул. Центральная с. Метелево;
- содержание дорог в зимний период (очистка от снега);
- проведение паспортизации автомобильных дорог местного значения, регистрация земельных участков, занятых автодорогами местного значения.

муниципальная Программа комплексного развития систем транспортной инфраструктуры на территории Новоключевского сельсовета на 2021-2025 годы, утверждена постановлением Администрации Новоключевского сельсовета Купинского района от 24.12.2020 г. №68 «Об

утверждении муниципальной Программы комплексного развития систем транспортной инфраструктуры на территории Новоключевского сельсовета на 2021-2025 годы». Целью программы является создание условий для приведения объектов транспортной инфраструктуры в соответствие со стандартами качества, обеспечивающими комфортные условия для проживания граждан и улучшения экологической обстановки на территории Новоключевского сельсовета. К мероприятиям, запланированным в рамках исполнения данной Программы, относятся:

- ремонт дорожных знаков на улично-дорожной сети;
- освещение автомобильных дорог;
- реконструкция автомобильной дороги по ул. Молодежная и переулку, примыкающему к ул. Молодежная от д. 1 кв. 1 до ул. Центральная д. 34 в д. Петровка;
- разработка ПОДД;
- диагностика и паспортизация автомобильных дорог;
- обустройство пешеходного перехода вблизи МКДОУ детский сад «Жемчужинка»;
- содержание автомобильных дорог (грейдеровка, очистка от снега);
- проектно-сметная документация на капитальный ремонт автомобильных дорог по ул. Набережная и пер. Дорожный;
- капитальный ремонт автомобильных дорог по ул. Набережная и пер. Дорожный.

муниципальная Программа комплексного развития систем транспортной инфраструктуры на территории Новониколаевского сельсовета на 2020-2023 годы, утверждена постановлением Администрации Новониколаевского сельсовета Купинского района от 08.10.2020 г. №51 «Об утверждении муниципальной Программы комплексного развития систем транспортной инфраструктуры на территории Новониколаевского сельсовета на 2020-2023 годы». Целью Программы является повышение комфортности

и безопасности жизнедеятельности населения и хозяйствующих субъектов на территории Новониколаевского сельсовета. Перечень программных мероприятий:

- приобретение материалов, ремонт дорог (укрепление обочин, очистка канав);
- освещение улиц населенных пунктов;
- установка ограждения пешеходного перехода в д. Новониколаевка.

муниципальная Программа комплексного развития систем транспортной инфраструктуры на территории Новосельского сельсовета Купинского района Новосибирской области на 2016-2021 годы, утверждена постановлением Администрации Новосельского сельсовета Купинского района от 23.06.2016 № 61 «Об утверждении муниципальной Программы комплексного развития систем транспортной инфраструктуры на территории Новосельского сельсовета Купинского района Новосибирской области на 2016-2021 годы». Основной целью Программы является создание условий для приведения объектов транспортной инфраструктуры в соответствие со стандартами качества, обеспечивающими комфортные условия для проживания граждан и улучшения экологической обстановки на территории Новосельского сельского поселения.

Перечень мероприятий, запланированных данной Программой:

- установка новых и замена поврежденных дорожных знаков на дорогах общего пользования местного значения с. Новоселье, д. Киргинцево, д. Федосьевка;
- обустройство остановок общественного транспорта дорожными знаками на дорогах общего пользования с. Новоселье, д. Киргинцево, д. Федосьевка;
- нанесение горизонтальной разметки на дорогах общего пользования с. Новоселье, д. Киргинцево, д. Федосьевка с асфальтобетонным покрытием;

- обустройство пешеходных переходов вблизи образовательных учреждений и дошкольных образовательных учреждений;
- устройство искусственных неровностей вблизи образовательных учреждений и дошкольных образовательных учреждений;
- грейдирование и отсыпка грунтовых дорог в с. Новоселье, д. Киргинцево, д. Федосьевка;
- устройство водоотводных каналов;
- ямочный ремонт внутрипоселковых дорог с асфальтным покрытием;
- очистка внутрипоселковых дорог и дорог общего пользования от снега.

муниципальная Программа комплексного развития систем транспортной инфраструктуры на территории Рождественского сельсовета Купинского района Новосибирской области на 2016-2021 годы, утверждена постановлением Администрации Рождественского сельсовета Купинского района от 24.06.2016 г. №26 «Об утверждении муниципальной Программы комплексного развития систем транспортной инфраструктуры на территории Рождественского сельсовета Купинского района Новосибирской области на 2016-2021 годы». Основной целью Программы является создание условий для приведения объектов транспортной инфраструктуры в соответствие со стандартами качества, обеспечивающими комфортные условия для проживания граждан и улучшения экологической обстановки на территории Рождественского сельсовета.

Перечень Программных мероприятий:

- установка дорожных знаков по улично-дорожной сети;
- реконструкция автомобильной дороги по ул. Южная и ул. Молодежная;
- приобретение материалов, ремонт автомобильных дорог;
- разработка проектно-сметной документации;
- обеспечение безопасности, организации дорожного движения;

- содержание автомобильных дорог.

муниципальная Программа комплексного развития систем транспортной инфраструктуры на территории Сибирского сельсовета на 2021 – 2025 годы, утверждена постановлением Администрации Сибирского сельсовета Купинского района от 03.12.2020 г. №51 «Об утверждении программы «Комплексное развитие систем транспортной инфраструктуры на территории Сибирского сельсовета на 2021 – 2025 годы». Основной целью Программы является создание условий для приведения объектов транспортной инфраструктуры в соответствие со стандартами качества, обеспечивающими комфортные условия для проживания граждан и улучшения экологической обстановки на территории Сибирского сельсовета.

Перечень мероприятий, обозначенных Программой:

- установка дорожных знаков улично-дорожной сети;
- освещение автомобильных дорог;
- ремонт ул. Школьная, ул. Советов, ул. Первомайская, ул. Молодёжная и ул. Пушкина в п. Сибирский, ул. Алексеевская в д. Алексеевка, ул. Куликовская в д. Куликовка;
- ремонт посадочной площадки в п. Сибирский.

муниципальная Программа комплексного развития систем транспортной инфраструктуры на территории Стеклянского сельсовета Купинского района Новосибирской области на 2016-2021 годы, утверждена постановлением Администрации Стеклянского сельсовета Купинского района от 23.06.2016 г. №42 «Об утверждении муниципальной Программы комплексного развития систем транспортной инфраструктуры на территории Стеклянского сельсовета Купинского района Новосибирской области на 2016-2021 годы». Основной целью Программы является создание условий для приведения объектов транспортной инфраструктуры в соответствие со стандартами качества, обеспечивающими комфортные условия для

проживания граждан и улучшения экологической обстановки на территории Стеклянского сельсовета. Перечень Программных мероприятий:

- установка дорожных знаков по улично-дорожной сети;
- освещение автомобильных дорог;
- ремонт автомобильной дороги (укрепление обочин, нарезка кюветов)

с. Стеклянное ул. Молодежная;

- грейдирование автомобильной дороги ул. Покровская в д. Покровка;
- очистка от снега автомобильных дорог в с. Стеклянное, д. Покровка,

д. Орловка;

- ямочный ремонт автомобильных дорог в с. Стеклянное;
- ремонт автомобильной дороги в с. Стеклянное (переулок №2-212м., и №3-193м).

муниципальная Программа комплексного развития систем транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства на территории Чаинского сельсовета на 2020-2022 годы, утверждена решением тридцать второй Совет депутатов Чаинского сельсовета Купинского района пятого созыва от 05.08.2020 г. №177 «Об утверждении муниципальной программы «Комплексное развитие систем транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства на территории Чаинского сельсовета на 2020-2022 годы»». Целью Программы является повышение комфортности и безопасности жизнедеятельности населения и хозяйствующих субъектов на территории Чаинского сельсовета. К Программным мероприятиям относятся приобретение материалов и ремонт дорог, а также обеспечение безопасности дорожного движения.

муниципальная Программа комплексного развития систем транспортной инфраструктуры на территории Яркульского сельсовета на 2021 – 2025 годы, утверждена постановлением Администрации Яркульского сельсовета Купинского района от 25.12.2020 г. №74 «Об утверждении программы «Комплексное развитие систем транспортной инфраструктуры на

территории Яркульского сельсовета на 2021 – 2025 годы»». Основной целью Программы является создание условий для приведения объектов транспортной инфраструктуры в соответствие со стандартами качества, обеспечивающими комфортные условия для проживания граждан и улучшения экологической обстановки на территории Яркульского сельсовета. Перечень Программных мероприятий:

- установка дорожных знаков улично-дорожной сети;
- освещение автомобильных дорог;
- ремонт переулка с. Яркуль ул. Советская, д. 16 - д. 8А;
- ремонт посадочной площадки в с. Яркуль;
- ремонт автомобильной дороги ул. Центральная в д. Тюменка;
- ремонт автомобильной дороги (укрепление обочин) ул. Центральная в д. Дружинино;
- ремонт переулка ул. Советская с. Яркуль;
- паспортизация и диагностика автомобильных дорог.

Генеральные планы поселений детализируют отмеченные планы, Программы и проблемы, и рассматриваются в затрагивающих их подразделах настоящего проекта.

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

В муниципальном образовании сложилась стабильная политическая ситуация, эффективная система взаимодействия между администрациями района и поселений. Основными задачами своей деятельности Администрация Купинского района считает постоянное развитие сельскохозяйственного и промышленного потенциала района, улучшение экономического состояния района, привлечение инвестиций, оказание

поддержки малого и среднего предпринимательства, проведение оптимизации и модернизации систем дошкольного и общего образования, культуры и спорта.

Вся деятельность главы и Администрации Купинского района Новосибирской области по решению вопросов местного значения в 2020 году была направлена на обеспечение в Купинском районе социальной стабильности и устойчивости экономического развития, на решение задач, поставленных Президентом Российской Федерации, губернатором Новосибирской области, а также актуальных для жителей района вопросов.

Демографические показатели

Демографическая ситуация (в том числе возрастной и половой состав населения) во многом определяет перспективы и проблемы рынка труда, а значит, трудовой потенциал района. Зная численность населения на определенный период, можно прогнозировать количество и структуру занятых в экономике, основные параметры развития района: объемы жилищного строительства и учреждений обслуживания, системы инженерной и транспортной коммуникаций и прочее.

По данным Федеральной службы государственной статистики по состоянию на 1 января 2021г. численность населения Купинского района составляет 27 070 человек.

Динамика численности населения по полу за последние пять лет, по данным Федеральной службы государственной статистики, представлена в таблице и графике на рисунке ниже.

Таблица 1.2.1 – Динамика численности населения за 5 лет

Показатели*	Ед. измерения	2016	2017	2018	2019	2020
Всего на 1 января года следующего за отчетным	человек	28589	28316	28066	27740	27488
Женщины	человек	15283	15129	14995	14831	14696
Мужчины	человек	13306	13187	13071	12909	12792

*– Согласно сведений, размещенных на официальном сайте Федеральной службы государственной статистики – www.gks.ru

В составе населения отмечается гендерная асимметрия (доля женского населения в общей численности составляет 53,4 процента, соответственно, доля мужского – 46,6 процента. Одним из факторов, оказывающих влияние на воспроизводство населения, является возрастная структура населения. Низкий уровень рождаемости в предыдущие годы, повышение продолжительности жизни приводят к увеличению доли населения старше трудоспособного возраста, а это в свою очередь приводит к снижению общего коэффициента рождаемости. Динамика численности населения по возрастным категориям приведена в таблице 1.2.2.

Таблица 1.2.2 – Динамика численности населения по возрастным категориям

Показатели*	Ед. измерения	2016	2017	2018	2019	2020
Всего моложе трудоспособного возраста	человек	5896	5921	5855	5744	5638
Женщины	человек	2956	2933	2910	2876	2822
Мужчины	человек	2940	2988	2945	2868	2816
Всего трудоспособный возраст	человек	15519	15044	14783	14474	14244
Женщины	человек	7260	7028	6917	6783	6697
Мужчины	человек	8259	8016	7866	7691	7547
Всего старше трудоспособного возраста	человек	7174	7351	7428	7522	7606
Женщины	человек	5067	5168	5168	5172	5177
Мужчины	человек	2107	2183	2260	2350	2429

* – Согласно сведений, размещенных на официальном сайте Федеральной службы государственной статистики – www.gks.ru

Анализируя статистические данные по движению населения за 5 лет, можно сделать вывод, что в муниципальном образовании наблюдается убыль населения, преимущественно в пределах региона. Миграционные показатели приведены в таблице 1.2.3.

Таблица 1.2.3 – Миграционные показатели

Показатели	Ед. измерения	2016	2017	2018	2019	2020
1	2	3	4	5	6	7
Миграция-всего	человек	-229	-146	-208	-116	-158
в пределах России	человек	-246	-152	-237	-212	-145
внутрирегиональная	человек	-152	-79	-197	-225	-120

1	2	3	4	5	6	7
межрегиональная	человек	-94	-73	-40	13	-25
международная	человек	17	6	29	96	-13
со странами СНГ	человек	17	6	33	91	-9
с другими зарубежными странами	человек	0		-4	5	-4
Внешняя (для региона) миграция	человек	-77	-67	-11	109	-38

*– Согласно сведений, размещенных на официальном сайте Федеральной службы государственной статистики – www.gks.ru

С целью улучшения обеспечения занятости молодежи, а также ее подготовки к семейной жизни, общественной и трудовой деятельности, в муниципальном образовании утверждена муниципальная программа «Молодёжь Купинского района Новосибирской области на 2020-2022 годы». Ожидается, что реализация мероприятий Программы позволит достичь следующих результатов к 2022 году:

- формирование гражданского и патриотического мировоззрения молодежи, повышение ее социальной и творческой активности;
- увеличение доли детей, подростков и молодежи, вовлеченных в деятельность детских и молодежных общественных объединений, до 50% от общего числа граждан в возрасте 14 - 30 лет;
- увеличение доли молодежи, вовлеченной в добровольческую (волонтерскую) деятельность, до 13% от общего числа граждан 14 - 30 лет;
- увеличение доли молодых людей, участвующих в реализуемых органами и организациями, действующими в области молодежной политики, проектах и программах поддержки талантливой молодежи, до 26 % в общем числе молодёжи;
- снижение числа несовершеннолетних, совершающих преступления.

Согласно, *Прогнозу социально-экономического развития Купинского района Новосибирской области на 2021 год и плановый период 2022 и 2023 годов*, основной целью социально-экономического развития, является рост уровня жизни населения, формирование развитого рынка социальных услуг и

обеспечение их доступности для жителей района, развитие и эффективное использование трудового потенциала, обеспечений социальных гарантий незащищенных слоев населения района, сохранение и улучшение здоровья людей, усиление профилактической направленности здравоохранения, создание условий для обеспечения гарантий прав населения на получение качественного образования, сохранение и развитие культурного потенциала района, формирование здорового образа жизни населения, решение социально-демографических проблем молодежи, повышение уровня безопасности населения Купинского района.

Трудовые ресурсы и занятость

Демографическая структура и состав населения во многом определяют перспективы и проблемы рынка труда, а значит, и трудовой потенциал той или иной территории.

Численность населения в трудоспособном возрасте по состоянию на 01.01.2021 г. составляет 14 321 чел. Численность населения пожилого возраста значительно превышает численность молодёжи, что впоследствии может оказать крайне негативное влияние на экономику района. Переход части населения трудоспособного возраста в группу населения старше трудоспособного не будет компенсироваться за счёт вступления населения младшей возрастной группы в трудоспособный возраст. Таким образом, демографическая нагрузка на трудоспособное население будет увеличиваться, что в свою очередь будет оказывать негативное влияние на экономику района.

Число трудящихся, занятых в экономике муниципального образования, по состоянию на 01.01.2021 г. составило 11480 человек.

Согласно, *Стратегия социально-экономического развития Купинского района*, среди сильных сторон развития трудовых ресурсов выделяют: наличие резерва рабочей силы и привлечение квалифицированных кадров. Обучение молодежи по целевым направлениям, с дальнейшим обеспечением рабочими местами в районе, а также поддержку социально незащищенных

слоев населения. Однако, к слабым сторонам относят: отсутствие анализа и прогноза потребности кадров, возрастающий дисбаланс спроса и предложения рабочей силы на рынке труда в профессионально-квалификационном разрезе, а также высокий удельный вес лиц старше трудоспособного возраста.

Образование

Одной из важнейших составляющих социальной политики является создание условий для получения качественного и доступного образования.

Согласно, Докладу Главы Купинского района Новосибирской области о достигнутых значениях показателей для оценки эффективности деятельности органов местного самоуправления Купинского района Новосибирской области за 2020 год и их планируемых значениях на 3-летний период (далее по тексту – Доклад) в 2020 году система образования продолжает стабильно развиваться, с учетом федеральных, региональных и муниципальных целевых программ.

Образовательное пространство Купинского района представлено совокупностью муниципальных организаций, реализующих образовательные программы различного уровня: 29 общеобразовательных школ (1 лицей, 20 средних школ, 8 основных), 2 специальных (коррекционных) школы-интерната, 17 детских садов. В 11 общеобразовательных организациях имеются структурные подразделения: 1 – вечерняя школа, 2 – основные, 3 – начальные, 9 – детских садов.

В районе функционируют 17 дошкольных учреждений, кроме этого в 9-ти школах района программы дошкольного образования реализуются в детских садах, являющихся структурными подразделениями этих школ. На базе МБОУ Новониколаевской СОШ Купинского района открыто структурное подразделение детский сад «Каруселька» в Новорозинской ООШ на 1 группу для 15 детей, в МКОУ Веселокутской ООШ открыта группа кратковременного пребывания детей на 15 мест.

На базе трех общеобразовательных организаций созданы и эффективно работают Региональные ресурсные центры: МБОУ Лицей № 2 – ресурсный центр по направлению: «Разработка механизмов сетевого взаимодействия ОО для обеспечения высокого качества образования и индивидуальных траекторий развития обучающихся»; МБОУ СОШ № 148 – ресурсная организация, реализующая практику инклюзивного образования; МБОУ специальная (коррекционная) школа-интернат № 1 - ресурсный центр для детей с ОВЗ по профессиональному обучению, коррекционно – развивающему сопровождению и дополнительному образованию.

Система дополнительного образования Купинского района представлена в виде интеграции общего и дополнительного образования. Общеразвивающие программы дополнительного образования реализуются в 34% образовательных организациях (14 школ, 2 детских сада). В 136 объединениях дополнительного образования занимается 1513 детей.

Сводный перечень учреждений образования, представлен в таблице 1.2.1.

Таблица 1.2.1 – Образовательные учреждения

№ п\п	Учреждение	Год ввода в эксплуатацию	Проектная мощность	Кол-во детей
1	2	3	4	5
1	МБОУ Благовещенская СОШ	1983	150	49
2	МКОУ Веселокутская СОШ	1969	130	15
3	МКОУ Вишневская СОШ	1978	192	21
4	МКОУ Вороновская ООШ	2003	81	30
5	МКОУ Зятковская СОШ	1964	120	40
6	МБОУ Камышинская СОШ	1974	100	35
7	МБОУ Копкульская СОШ	1971	260	60
8	МБОУ Киригинцевская СОШ	1989	303	59
9	МБОУ Лукошинская СОШ	1963,2010	137	75
10	МБОУ Лягушинская СОШ	1962	169	53
11	МБОУ Метелевская СОШ	1976	245	56

1	2	3	4	5
	Структурное подразделение Березовская НОШ	1990	160	2
12	МБОУ Медяковская СОШ	1957	280	61
13	МБОУ Новоключевская СОШ	1974	248	102
14	МБОУ Новониколаевская СОШ	1963	140	73
	Структурное подразделение Новорозинская ООШ		93	21
15	МБОУ Новосельская СОШ	1976	320	59
16	МКОУ Петровская ООШ	1966	165	42
17	МБОУ Рождественская СОШ	1969	150	60
18	МБОУ Советская СОШ	1974	130	32
19	МБОУ Стеклянская СОШ	1971	150	100
20	МКОУ Сибирская ООШ	1964	160	35
21	МКОУ Тюменская ООШ	1997	60	23
22	МБОУ Чумашинская СОШ	1972	140	35
23	МБОУ Чаинская СОШ	1972	460	52
	Структурное подразделение начальные классы в д. Мальково		27	5
24	МКОУ Шаитикская ООШ	1962	80	19
25	МБОУ Яркульская СОШ	1976	299	83
26	МБОУ СОШ №80	1984	650	379
27	МБОУ Лицей №2	1994	450	602
28	МБОУ СОШ №148	1961	400	259
29	МБОУ СОШ № 105	1913, 1941, 2010	650	709
30	МБОУ Купинская школа-интернат №1	1961	180	124
31	МБОУ Купинского района С (К) школа-интернат №2	1939, 1987, 2016	154	109
Детские сады				
1	МКДОУ д/с "Ромашка"	1980	130	117
2	МКДОУ д/с "Теремок"	1986	135	131
3	МКДОУ д/с "Золотой ключик"	1970	70	50
4	МКДОУ д/с "Сказка"	1981	109	68
5	МКДОУ д/с «Солнышко»	2002	230	250
6	МКДОУ д/с «Березка»	1986	100	112
7	МКДОУ Благовещенский д/с "Ягодка"	1975	30	13
8	МКОУ Вороновская ООШ структурное подразделение д/с «Семицветик»		15	8

1	2	3	4	5
9	МБОУ Камышинская СОШ структурное подразделение д/с «Росинка»	2014	50	10
10	МКДОУ Копкульский д/с «Малыш»	1972	35	14
11	МКДОУ Киргинцевский д/с "Колосок"	1974	35	21
12	МБОУ Лукошинская СОШ структурное подразделение д/с "Снежинка"	1987	25	20
13	МКДОУ Лягушенский д/с «Искорка»	2014	55	12
14	МБОУ Медяковская СОШ структурное подразделение д/с "Родничок"	1960	12	12
15	МКДОУ Метелёвский д/с «Колокольчик»	1926	25	12
16	МКДОУ Новосельский д/с "Колокольчик"	1986	55	21
17	МКДОУ Новоключевский д/с «Колосок»	1989	70	21
18	МБОУ Новониколаевская СОШ структурное подразделение д/с «Золотой улей» (д. Новониколаевка)	1975	25	21
19	МБОУ Новониколаевская СОШ структурное подразделение д/с «Карасулька» (д. Новорозино)	1970	15	12
20	МКОУ Петровская ООШ структурное подразделение д/с "Забава"	1963	17	8
21	МКДОУ Рождественский д/с "Теремок"	1983	45	23
22	МКОУ Советская СОШ структурное подразделение д/с "Березка"	1989	90	8
23	МКДОУ Стекланский д/с «Сказка»	1986	45	32
24	МКДОУ Чумашинский д/с "Снежинка"	1971	30	13
25	МКОУ Шаитикская ООШ структурное подразделение д/с «Солнышко»	1963	20	10
26	МКДОУ Яркульский д/с «Колокольчик»	1967	50	30

Согласно, плану строительства объектов образования на территории Новосибирской области до 2025 года, в 2022 году планируется расширение территории МБОУ лицей №2 Купинского района, с целью размещения пищеблока и столовой на 120 посадочных мест, 6 кабинетов начальных классов, медицинского кабинета, гимнастического зала для занятий физкультуры младшими школьниками.

На 2023 год запланировано строительство спортивного зала в МБОУ СОШ № 105 Купинского района и МБОУ Новониколаевская СОШ Купинского района.

В 2024 году в связи с перегрузкой дошкольных учреждений в юго-западном микрорайоне г. Купино планируется строительство детского сада-ясли. Также, запланировано строительство пристройки МБОУ Лукошинская СОШ Купинского района.

Культура

Сфера культуры Купинского района включает в себя районный Дворец культуры, Централизованную библиотечную систему, объединяющую в себя 29 библиотек, детскую школу искусств, музейно-мемориальный комплекс, 15 культурно-досуговых центров муниципальных образований сельских поселений, в состав которых входит 44 клуба.

На 01.01.2021 г. фонд Купинского районного музейно-мемориального комплекса составляет – 7005 единиц хранения, в том числе: основной фонд 4677 единицы, научно-вспомогательный 2328 единицы хранения.

Согласно Докладу, основными задачами в отрасли культуры на 2021 год, являются:

- поэтапная работа по укреплению материально-технической базы учреждений культуры посредством привлечения софинансирования за счет участия в государственных программах;
- обеспечение положительной динамики и достижение целевых показателей по количеству посещений учреждений культуры, числу обращений к цифровым ресурсам;
- улучшение условий функционирования учреждений культуры, повышение качества оказания услуг учреждениями культуры.

Физическая культура и спорт

В 2020 году работа была направлена на предоставление дополнительного образования физкультурно-спортивной направленности для всех возрастных групп населения Купинского района в рамках Федерального проекта «Демография» и регионального проекта «Спорт – норма жизни!». Основной задачей является привлечение населения всех возрастных групп

Купинского района к систематическим занятиям физической культурой и спортом.

В муниципальном образовании действует муниципальная программа «Развитие физической культуры и спорта на территории Купинского района 2022-2024 годы», целью которой является создание комплексных условий для развития физической культуры и спорта на территории Купинского района. В качестве задач, обозначены:

- повышение мотивации жителей Купинского района к регулярным занятиям физической культурой и спортом и ведению здорового образа жизни, в том числе для лиц с ограниченными возможностями здоровья и инвалидов;

- развитие инфраструктуры физической культуры и спорта на территории Купинского района, в том числе для лиц с ограниченными возможностями здоровья и инвалидов;

- предоставление качественных образовательных услуг дополнительного образования физкультурно-спортивной направленности.

Целевыми индикаторами данной Программы, являются:

- доля жителей Купинского района, систематически занимающихся физической культурой и спортом, в общей численности населения Купинского района;

- доля лиц с ограниченными возможностями здоровья и инвалидов, систематически занимающихся физической культурой и спортом, в общей численности данной категории населения;

- количество построенных спортивных объектов, реконструированных, а также в которых произведен капитальный и текущий ремонт;

- уровень обеспеченности населения Купинского района спортивными сооружениями, исходя из единовременной пропускной способности объектов спорта;

– численность спортсменов Купинского района, включенных в составы спортивных сборных команд Новосибирской области.

Малое и среднее предпринимательство

Малое предпринимательство традиционно является источником рабочих мест, для создания которых требуются меньшие, чем по кругу крупных предприятий, затраты. Организация производства на малых предприятиях связана с меньшими суммами инвестиций и более короткими сроками их окупаемости.

Согласно Докладу, в 2020 году в Купинском районе действовало 538 субъектов малого и среднего предпринимательства с численностью занятых на этих предприятиях 3382 человек.

Прогнозом социально-экономического развития Купинского района Новосибирской области на 2021 год и плановый период 2022 и 2023 годов в сфере малого бизнеса запланировано создание благоприятных условий для активизации предпринимательской деятельности и появления хозяйствующих субъектов. Повышение темпов развития малых производственных предприятий и предприятий сферы услуг, увеличение доли малого предпринимательства в формировании внутреннего валового продукта Купинского района. В качестве задач, для достижения поставленной цели выступают:

- создание инфраструктуры поддержки малого предпринимательства;
- поддержка наиболее перспективных предпринимательских проектов;
- привлечение инвестиционных и финансовых ресурсов на территорию района;
- продвижение продукции малых предприятий на региональные рынки.

Кроме того, с целью создания благоприятных экономических и организационных условий для развития малого и среднего предпринимательства в Купинском районе Новосибирской области, действует муниципальная Программа «Развитие субъектов малого и

среднего предпринимательства в Купинском районе Новосибирской области на 2019-2023 годы», утвержденная постановлением Администрации Купинского района Новосибирской области от 10.09.2018 № 692 «Об утверждении муниципальной программы «Развитие субъектов малого и среднего предпринимательства в Купинском районе Новосибирской области на 2019-2023 годы»».

В качестве задач, которые необходимо выполнить в ходе исполнения данной Программы, обозначены:

- совершенствование нормативно-правовой базы, регулирующей предпринимательскую деятельность и ее поддержку;
- оказание информационной и методической помощи субъектам малого и среднего предпринимательства;
- оказание материально-финансовой и административно-организационной поддержки субъектам малого и среднего предпринимательства;
- расширение круга субъектов малого и среднего предпринимательства, в т.ч. в производственной сфере;
- обеспечение подготовки кадров для деятельности в сфере малого и среднего бизнеса;
- поддержка ярмарочной деятельности, продвижение продукции субъектов малого и среднего предпринимательства на региональный рынок;
- увеличение объема инвестиций в сферу малого и среднего бизнеса, в т.ч. за счет собственных средств предприятий.

К 2023 году ожидается увеличение количества занятых в сфере малого и среднего бизнеса до 40 % от всего работающего населения района, увеличение налоговых поступлений за счет деятельности МиСП, рост объемов производства, услуг, оказываемых субъектами МиСП в 1,9 раза, а также рост инвестиций в основной капитал организаций, являющихся субъектами МиСП до 400 млн. руб.

Сельское хозяйство

Состояние экономики Купинского района во многом определяет сельскохозяйственная отрасль – сырьевая база для обрабатывающих отраслей промышленности.

Земли сельскохозяйственного назначения занимают площадь – 400,391 тыс. га, из них пашни – 51,0 %, пастбища – 30,0%, сенокосы, многолетние насаждения от 1 до 19,0%.

Стратегией социально-экономического развития Купинского района Новосибирской области до 2025 года, в сфере сельского хозяйства выделены следующие сильные стороны:

- наличие предпосылок для существенного увеличения производства продукции в растениеводстве (в 2-3 раза),
- повышение культуры земледелия;
- уделяется большое внимание семенному фонду, увеличивается доля посевов высших репродукций;
- расширяют площади внесения минеральных удобрений;
- активно ведутся работы по уходу за посевами (гербицидная, фунгицидная, инсектицидная обработки);
- проводится качественное содержание паровых полей, увеличиваются площади химического пара;
- ведется активное обновление машинно – тракторного парка, приобретается энергонасыщенная широкозахватная техника;
- строительство новых и реконструкция зерноочистительных комплексов;
- проведение кормозаготовительных работ в жатые сроки, заготовка качественных кормов.

Прогнозом социально-экономического развития Купинского района Новосибирской области на 2021 год и плановый период 2022 и 2023 годов, с целью повышения эффективности и устойчивого развития сельскохозяйственного производства запланировано создание условий для

эффективного функционирования и развития сельскохозяйственного производства. При этом основными задачами, являются:

- оптимизация развития агропромышленного комплекса;
- совершенствование отношений собственности (поиск эффективного собственника) и земельных отношений;
- рациональное использование и повышение почвенного плодородия;
- развитие зернового хозяйства в качестве первоосновы для развития отраслей животноводства и крупяного хозяйства для обеспечения населения основными продуктами питания;
- расширение посевов масличных культур (подсолнечника, рапса, горчицы).
- реализация комплекса мер в животноводстве по повышению продуктивности животных за счет создания прочной кормовой базы за счет расширения посевов силосных, бобовых, бобово-злаковых смесей, организации зеленого конвейера и повышения эффективности селекционно-племенной работы;
- укрепление материально-технической базы за счет увеличения привлеченных и собственных средств;
- механизация производственных процессов в ЛПХ и крестьянских – (фермерских) хозяйствах.
- стимулирование инвестиционной деятельности;
- усиление мер государственной поддержки по приоритетным направлениям;
- дальнейшее финансово-экономическое оздоровление сельскохозяйственных товаропроизводителей;
- развитие и расширение агропродовольственного рынка.

Дорожное хозяйство и транспорт

Транспортный комплекс Купинского района представлен автомобильным и железнодорожным транспортом.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования 908,148 км, в т.ч. с твердым покрытием 507,558 км.

Железнодорожная станция «Купино» является структурным подразделением «Западной сибирской железной дороги». По территории Купинского района проходит железнодорожная линия «Татарск – Карасук». Время в пути от г. Купино до г. Новосибирска на железнодорожном транспорте составляет 11 часов, до п. Чаны (183 км) – 4ч.22мин., до г. Барабинск (286 км) – 6ч.

На территории Купинского района существует несколько видов транспортных услуг по обслуживанию населения, основным поставщиком услуг по пассажирским перевозкам на территории Купинского района является МУ Купинское АТП.

Согласно, *Стратегии социально-экономического развития Купинского района Новосибирской области до 2025 года*, среди сильных сторон дорожной инфраструктуры выделяют высокую транспортную доступность внутри района, а также круглогодичное сообщение между районом и областным центром. При этом в качестве слабых сторон выделяют:

- многолетнюю эксплуатацию автомобильных дорог Купинского района без достаточных финансовых вложений в их содержание и ремонт;
- недостаточность средств на реконструкцию и ремонт автомобильных дорог;
- рост цен на топливо;
- физический и моральный износ технических средств организации дорожного движения.

С целью развития транспортно-дорожного комплекса и связи в Купинском районе, *Прогнозом социально-экономического развития Купинского района Новосибирской области на 2021 год и плановый период 2022 и 2023 годов*, обозначены следующие задачи:

- обновление передвижного состава пассажирских автоперевозок;
- увеличение объемов грузовых перевозок;

- качественное содержание автомобильных дорог;
- строительство и капитальный ремонт автодорог (обеспечить сохранность существующей сети автомобильных дорог района, продолжить щебенение уличной дорожной сети в центральных селах сельских поселений).

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

Основными элементами дорог являются проезжая часть, предохранительные полосы, тротуары, пешеходные дорожки, велодорожки, полосы зеленых насаждений, центральные разделительные полосы между проезжими частями встречных направлений движения, разделительные полосы между центральной проезжей частью и боковыми проездами, между тротуаром и проезжими частями, откосы насыпей и выемок, подпорные стенки, технические полосы, резервные полосы, остановочные и конечные площадки общественного транспорта и т.д.

Дорожно-транспортная сеть муниципального образования Купинский район представлена дорогами общего пользования регионального, межмуниципального и местного значения. Состоит из дорог III, IV и V категории, схема дорог, несущих на себе основную транспортную нагрузку показана на рисунке 1.3.1.

Сеть автомобильных дорог района составляет 908,148 км и складывается из автомобильных дорог общего пользования регионального – 112,448 км, межмуниципального значения протяженностью 510,59 км и местного значения – 285,11 км.

Автомобильные дороги общего пользования регионального и межмуниципального значения муниципального образования Купинский район находятся в оперативном управлении ГКУ «Территориальное управление автомобильных дорог Новосибирской области». Характеристики автомобильных дорог, регионального и межмуниципального значения, находящихся в границах муниципального образования Купинский район, приведены в таблице 1.3.1.

Автомобильные дороги местного значения общего пользования, проходящие по территории муниципального образования, имеют общую протяженность 285,11 км. Преимущественно, в пределах муниципального образования, имеют IV и V техническую категорию. Большинство дорог общего пользования местного значения имеют асфальтовое, песчано-гравийное и грунтовое покрытие. Согласно данным территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Новосибирской области, доля протяженности автодорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения на 2020 год составила 65,2%, тогда как в 2019 году показатель был на уровне в 62,76%.

Сводный перечень автомобильных дорог местного значения общего пользования, проходящих в границах муниципального образования Купинский район, и их характеристики приведены в таблице 1.3.2.

Таблица 1.3.1 – Характеристики автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения

№ п/п	Идентификационный номер автомобильной дороги	Наименование дорог	Номер (код) дороги	Начало дороги, км	Конец дороги, км	Протяженность, км	Твердое покрытие, км
1	2	3	4	5	6	7	8
Автомобильные дороги регионального значения							
1	50 ОП РЗ 50К-01	992 км а/д "Р-254" - Купино - Карасук	К-01	120,477	180,965	60,488	60,488
2	50 ОП РЗ 50К-06	Здвинск - 157км а/д "К-01"	К-06	51,656	103,616	51,960	51,960
Итого автомобильные дороги регионального значения:						112,448	112,448
Автомобильные дороги межмуниципального значения							
3	50 ОП МЗ 50К-01п3	Подъезд к г. Купино /155 км/	К-01п3	0,000	0,912	0,912	0,912
4	50 ОП МЗ 50Н-1601	Купино - Зятыковка - Веселый Кут	Н-1601	0,000	21,099	21,099	12,625
5	50 ОП МЗ 50Н-1602	147 км а/д "К-01" - Орловка	Н-1602	0,000	22,087	22,087	4,071
6	50 ОП МЗ 50Н-1603	Купино - Новониколаевка - Новорозинская переправа	Н-1603	3,300	43,151	39,851	8,978
7	50 ОП МЗ 50Н-1604	79 км а/д "К-06" - Чумашки	Н-1604	0,000	7,468	7,468	7,468
8	50 ОП МЗ 50Н-1605	80 км а/д "К-06" - Вороновка	Н-1605	0,000	5,618	5,618	5,618
9	50 ОП МЗ 50Н-1606	Купино - Новоселье - Березовка - гр.Казахстана	Н-1606	0,000	4,205	71,671	50,957
				7,128	74,594		
10	50 ОП МЗ 50Н-1607	19 км а/д "Н-1606"- Медяково - Благовещенка	Н-1607	0,000	46,110	46,110	32,000
11	50 ОП МЗ 50Н-1608	39 км а/д "Н-1606" - Новоселье	Н-1608	0,000	1,126	1,126	1,126
12	50 ОП МЗ 50Н-1609	53 км а/д "Н-1606" - Метелево	Н-1609	0,000	1,632	1,632	1,632
13	50 ОП МЗ 50Н-1610	173 км а/д "К-01" - Рождественка - Новоключи	Н-1610	0,000	29,488	29,488	29,488
14	50 ОП МЗ 50Н-1611	11 км а/д "Н-1612" - Шайтик	Н-1611	0,000	19,504	19,504	19,504

1	2	3	4	5	6	7	8
15	50 ОП МЗ 50Н-1612	56 км а/д "Н-3118" - Чайнка - Тюменка	Н-1612	0,000	38,285	38,285	21,341
16	50 ОП МЗ 50Н-1613	29 км а/д "Н-1610"- Лукошино - 60 км а/д "К-06"	Н-1613	0,000	20,120	20,120	20,120
17	50 ОП МЗ 50Н-1614	51 км а/д "Н-3118" - Куликовка	Н-1614	0,000	3,951	3,951	
18	50 ОП МЗ 50Н-1615	25 км а/д "Н-1612" - Дружинино	Н-1615	0,000	1,780	1,780	
19	50 ОП МЗ 50Н-1616	43 км а/д "Н-1607" - Петропавловка	Н-1616	0,000	6,012	6,012	
20	50 ОП МЗ 50Н-1617	5 км а/д "Н-1602" - Стеклянное - Покровка	Н-1617	0,000	15,938	15,938	2,210
21	50 ОП МЗ 50Н-1620	Киргинцево-Федосьевка	Н-1620	0,000	8,855	8,855	7,035
22	50 ОП МЗ 50Н-1621	Советский - Вишневка	Н-1621	0,000	13,847	13,847	13,847
23	50 ОП МЗ 50Н-1622	28км а/д "Н-1603" - Басково	Н-1622	0,000	2,274	2,274	
24	50 ОП МЗ 50Н-1623	132 км а/д "К-01" - Покровка	Н-1623	0,000	1,881	1,881	1,881
25	50 ОП МЗ 50Н-3118	Чистоозерное - Купино (старое направление К-01)	Н-3118	38,516	66,698	28,182	16,175
26	50 ОП МЗ 50Н-1624	4 км а/д "Н-1602" - 16 км а/д "Н-1606"	Н-1624	0,000	5,713	5,713	
27	50 ОП МЗ 50Н-1625	5 км а/д "Н-1621" - Васильевка	Н-1625	0,000	4,258	4,258	4,258
28	50 ОП МЗ 50Н-1626	Медяково - Веселый Кут	Н-1626	0,000	12,366	12,366	
29	50 ОП МЗ 50Н-1627	58 км а/д "Н-3118" - Алексеевка	Н-1627	0,000	5,199	5,199	
30	50 ОП МЗ 50Н-1628	Медяково - Успенка	Н-1628	0,000	15,109	15,109	
31	50 ОП МЗ 50Н-1629	Вороновка - Новоказарино	Н-1629	0,000	4,106	4,106	4,106
32	50 ОП МЗ 50Н-1630	Благовещенка - Селиваново	Н-1630	0,000	10,258	10,258	
33	50 ОП МЗ 50Н-1631	57 км а/д "Н-1606" - Алферовка	Н-1631	0,000	13,592	13,592	
34	50 ОП МЗ 50Н-1632	Лягушье - Горносташиха	Н-1632	0,000	8,162	8,162	
35	50 ОП МЗ 50Н-1633	Вишневка - Киевка	Н-1633	0,000	12,614	12,614	
36	50 ОП МЗ 50Н-1634	59 км а/д "Н-3118" - Михайловка	Н-1634	0,000	0,700	0,700	0,700
37	50 ОП МЗ 50Н-0140	Богатиха - Новорозино (в гр. района)	Н-0140	4,152	9,720	5,568	5,568
38	50 ОП МЗ 50Н-0226	7 км а/д "Н-0207"- Новоключи (в гр. района)	Н-0226	3,514	6,687	3,173	1,800
39	50 ОП МЗ 50Н-1635	20 км а/д "Н-1612" - Яркуль	Н-1635	0,000	1,550	1,550	

1	2	3	4	5	6	7	8
Итого автомобильные дороги межмуниципального значения:						510,059	273,420
Итого:						622,507	385,868

Таблица 1.3.2 – Характеристики автомобильных дорог местного значения

Наименование дороги	Протяженность, км	Тип покрытия			Текущее транспортно-эксплуатационное состояние а/д
		С твердым усовершенствованным покрытием	С твердым покрытием переходного типа	С грунтовым покрытием	
1	2	3	4	5	6
<u>Всего:</u>	285,11	60,46	61,23	161,13	
Купинский район	12,842	0	11,402	1,44	
а/д 69 км а/д «Н-1606»-Березовка	0,32			0,32	не удов.
а/д 86 км а/д «К-06»-Копкуль	0,12		0,12		удов.
а/д 62 км а/д «К-06»-Лягушье	0,93		0,93		не удов.
а/д 20 км а/д «Н-1610»- Красный Кут	0,81			0,81	удов.
а/д 79 км а/д «К-06»- Чумашки	0,31			0,31	не удов.
а/д 40 км а/д «Н603»-Новорозино	10,352		10,352		удов.
г. Купино	110,127	37,682	1,059	71,386	
ул. 1-ая Вокзальная	2,629	0,72		1,909	удов.
ул. Пер.Западная	1,173			1,173	удов.
ул. Некрасова	0,655	0,655			удов.
ул. Рыбозаводская	0,445			0,445	удов.
ул. Новогодняя	1,41	0,965		0,445	удов.
ул. Восточная	0,691	0,46		0,231	удов.
ул. Мартынова	1,224			1,224	удов.
ул. Карла Маркса	2,768	1,35		1,418	удов.
ул. Магистральная	1,224			1,224	удов.
ул. Крылова	1,12			1,12	удов.
ул. Деповская	1,812	0,87		0,942	удов.
ул. Калинина	1,375			1,375	удов.
ул. Комсомольская	0,728			0,728	удов.
ул. Трудовая	0,228			0,228	удов.
ул. Матросова	1,042	0,36		0,682	удов.
ул. Есенина	0,468			0,468	удов.

1	2	3	4	5	6
ул. 2-ая Вокзальная	3,025	1,385		1,64	удов.
ул. Молодежная	1,479			1,479	удов.
ул. Садовая	3,211	1,67		1,541	удов.
ул. Западная	1,173	0,65		0,523	удов.
ул. Пер. Булгакова	0,359	0,159		0,2	удов.
ул. 70 лет Октября	0,991			0,991	удов.
ул. Железнодорожная	3,348	0,6		2,748	удов.
ул. Осипенко	1,603			1,603	удов.
ул. Лесная	0,428			0,428	удов.
ул. 3. Роща	0,39	0,21		0,18	удов.
ул. Космодемьянской	0,446			0,446	удов.
ул. Куйбышева	2,695			2,695	удов.
ул. Ершова	1,105			1,105	удов.
ул. Кооперативная	2,051	0,65		1,401	удов.
ул. Пер. Горького	0,761	0,761			удов.
ул. Октябрьская	0,406			0,406	удов.
ул. П. Морозова	0,418			0,418	удов.
ул. 2-я Аксенова	0,498			0,498	удов.
ул. 1 Мая	1,175			1,175	удов.
ул. Бельского	1,486			1,486	удов.
ул. Щетинкина	0,272			0,272	удов.
ул. Пер. Партизанский	0,191			0,191	удов.
ул. Пер. Переездный	0,783	0,783			удов.
ул. С. Лазо	0,526			0,526	удов.
ул. Строительная	0,496			0,496	удов.
ул. Спартак	0,473			0,473	удов.
ул. Смородина	0,702	0,702			удов.
ул. Элеваторская	2,256	1,22		1,036	удов.
ул. Рабочая	3,757	1,72		2,037	удов.
ул. Промышленная	1,373			1,373	удов.
ул. Партизанская	0,83			0,83	удов.

1	2	3	4	5	6
ул. Победы	0,801			0,801	удов.
ул. Пер.Южная	1,099	0,6		0,499	удов.
ул. Преображенская	0,838			0,838	удов.
ул. Сибирская	2,695			2,695	удов.
ул. Фурманова	0,415			0,415	удов.
ул. Степная	0,396			0,396	удов.
ул. Чапаева	0,832			0,832	удов.
ул. Почтовая	0,954	0,25		0,704	удов.
ул. Школьная	0,961	0,961			удов.
ул. Татарская	0,864			0,864	удов.
ул. Фрунзе	0,511			0,511	удов.
ул. Свердлова	0,261	0,261			удов.
ул. Северная	0,826	0,3		0,526	удов.
ул. Чкалова	0,832			0,832	удов.
ул. Лермонтова	0,827			0,827	удов.
ул. Коммунистическая	1,064	1,064			удов.
ул. Маяковского	1,99	0,65		1,34	удов.
ул. Орджоникидзе	0,482			0,482	удов.
ул. Набережная	2,665			2,665	удов.
ул. Мира	1,934			1,934	удов.
ул. Новый городок	0,656	0,656			удов.
ул. Гагарина	0,549			0,549	удов.
ул. Дзержинского	0,859			0,859	удов.
ул. Кордон Лесхоза	0,512	0,24		0,272	удов.
ул. Южная	1,099			1,099	удов.
ул. Пер.Пионерский	0,569	0,569			удов.
ул. Энергетиков	0,397	0,397			удов.
ул. Солнечная	0,244			0,244	удов.
ул. Планировочная	0,304			0,304	удов.
ул. Гоголя	0,937			0,937	удов.
ул. Крупской	0,25			0,25	удов.

1	2	3	4	5	6
ул. Кирова	1,08	0,25		0,83	удов.
ул. Р. Люксембург	1,992	1,992			удов.
ул. Ломоносова	0,672	0,672			удов.
ул. 6-й Путь	1,059		1,059		удов.
ул. Мичурина	2,578	0,6		1,978	удов.
ул. 1-я Аксёнова	1,65	1,65			удов.
ул. Островского	0,6	0,6			удов.
ул. Пушкина	0,6	0,6			удов.
ул. Советов	5,1	5,1			удов.
ул. Пионерская	2,7	2,7			удов.
ул. Новособорная	0,58	0,58			удов.
ул. Ленина	1,1	1,1			удов.
На дачи	2,6			2,6	удов.
Объездная (от Мира до Татарского ж/д переезда)	1,494			1,494	удов.
На асфальтный ДРСУ	1,0			1,0	удов.
Благовещенский сельсовет	3,4	0	1,9	1,5	
д. Благовещенка, ул. Мира	1,9		1,9		не удов.
д. Петропавловка, ул. Зеленая	1,5			1,5	не удов.
Вишневский сельсовет	10,095	0,155	3,875	6,065	
п. Советский, ул. Заречная	0,16		0,160		удов.
п. Советский, ул. Гагарина	0,986		0,986		удов.
п. Советский, ул. Молодежная	0,405		0,405		удов.
п. Советский, ул. Кооперативная	0,357	0,155	0,202		удов.
п. Советский, ул. Учительская	0,368		0,368		удов.
п. Советский, ул. Садовая	1,111		1,111		удов.
п. Советский, ул. Первомайская	0,643		0,643		удов.
д. Васильевка, ул. Центральная	2,152			2,152	удов.
д. Васильевка, ул. Молодежная	1,097			1,097	удов.
д. Вишневка, ул. Молодежная	1,55			1,550	удов.
д. Киевка, ул. Центральная	1,266			1,266	удов.
Копкульский сельсовет	13,214	0	6,6628	5,7362	

1	2	3	4	5	6
с. Копкуль ул. Центральная	2,0028		2,0028		удов.
с. Копкуль ул. Сибирская	0,593			0,593	удов.
с. Копкуль ул. Набережная	1,46			1,46	удов.
с. Копкуль переулок с ул. Центральная до ул. Набережная	0,2972			0,2972	удов.
с. Копкуль ул. Зеленая	0,38			0,38	удов.
с. Копкуль пер. Озерный	0,299			0,299	удов.
с. Копкуль ул. Степная	0,287			0,287	удов.
с. Копкуль пер. Зеленый	0,478		0,478		удов.
с. Копкуль пер. Тихий	0,43				
д. Вороновка ул. Центральная	1,772		1,772		удов.
д. Вороновка дорога на свалку	0,07				удов.
д. Новоказарино ул. Надежды	1,529		0,9	0,629	удов.
д. Новоказарино дорога на свалку	0,315				
с. Чумашки ул. Центральная	1,51		1,51		удов.
с. Чумашки ул. Озерная	1,536			1,536	удов.
с. Чумашки ул. Зеленая	0,255			0,255	удов.
с. Чумашки дорога на свалку	0,255				
Ленинский сельсовет	9,69	5,514	0	4,176	
ул. Центральная с. Зятыковка	2,193	2,193			удов.
ул. Молодежная с. Зятыковка	1,022	1,022			удов.
ул. Соленая с. Зятыковка	0,706	0,706			удов.
ул. Центральная д. Камышино	1,593	1,593			удов.
ул. Молодежная д. Камышино	1,884			1,884	удов.
пер. Соловьевский д. Камышино	0,225			0,225	удов.
пер. Амбарный д. Камышино	0,181			0,181	
ул. Морьевская д. Морьевка	1,684			1,684	удов.
ул. Морьевка д. Морьевка	0,202			0,202	удов.
Лягушенский сельсовет	12,054	0	4,464	7,59	
ул. Бельского с. Лягушье	2,932		2,3	0,632	удов.
ул. Даниленко с. Лягушье	1,656			1,656	удов.

1	2	3	4	5	6
ул. Лесная с. Лягушье	0,328			0,328	удов.
ул. Садовая с. Лягушье	0,261			0,261	удов.
ул. Молодёжная с. Лягушье	0,252			0,252	удов.
Объездная дорога с. Лягушье	1,215			1,215	удов.
переулок от школы с. Лягушье	0,139			0,139	удов.
переулок по ул. Лесной с. Лягушье	0,322			0,322	удов.
средний переулок с. Лягушье	0,322			0,322	удов.
ул. Крылова д. Лукошино	0,558			0,558	удов.
ул. Подгорная д. Лукошино	0,666		0,666		удов.
ул. Центральная д. Лукошино	1,498		1,498		удов.
м/у ул. Центральная и ул. Крылова	0,211			0,211	удов.
ул. Полудёнская д. Горнастолиха	0,693			0,693	удов.
ул. Центральная д. Горнастолиха	1,001			1,001	удов.
Медяковский сельсовет	16,265	0	4,586	10,209	удов.
ул. Черёмушки с. Медяково	2,192		0	0,722	удов.
ул. Молодёжная с. Медяково	0,736		0,15	0,586	удов.
ул. Пролетарская с. Медяково	1,6		1,254	0,346	удов.
ул. Озёрная с. Медяково	0,662		0,662		удов.
ул. Ударник с. Медяково	1,656		0,87	0,786	удов.
с. Медяково подъездная дорога от ул. Молодежная до скважины №1121	0,15			0,15	удов.
с. Медяково подъездная дорога от ул. Молодежная до скважины №33-23	0,2			0,2	удов.
ул. Центральная д. Веселый Кут	2,046		0,7	1,346	удов.
ул. Мира д. Веселый Кут	1,403			1,403	удов.
с. Медяково объездная дорога от трассы а/д "19 км а/д "Н-1606"-Медяково -Благовещенка" до ул. Молодежная	0,95		0,95		удов.
с. Медяково ул. Пролетарская объездная дорога от трассы а/д «19 км а/д «Н-1606» - Медяково - Благовещенка»	0,28			0,28	удов.
ул. Озёрная д. Аполиха	1,542			1,542	удов.

1	2	3	4	5	6
ул. Степная д. Спасск	1,145			1,145	удов.
ул. Гагарина д. Украинка	1,703			1,703	удов.
Метелевский сельсовет	7,783	0	1,98	5,803	
с. Метелево ул. Центральная	1,98		1,98		удов.
с. Метелево ул. Молодежная	0,88			0,88	не удов.
д. Березовка ул. Центральная	1,083			1,083	не удов.
д. Березовка ул. Школьная	0,675			0,675	не удов.
д. Березовка ул. Лесная	0,522			0,522	не удов.
д. Алферовка ул. Солнечная	1,884			1,884	не удов.
д. Алферовка ул. Набережная	0,759			0,759	не удов.
Новоключевской сельсовет	12,735	0,736	5,268	6,731	
с. Новоключи ул. Почтовая	1,314		1,314		не удов.
с. Новоключи ул. Лазурная	0,78			0,78	не удов.
с. Новоключи ул. Школьная	0,736	0,736			удов.
с. Новоключи пер. Молодежный	0,322			0,322	не удов.
с. Новоключи пер. Дорожный	0,691			0,691	не удов.
с. Новоключи ул. Садовая	0,705			0,705	удов.
с. Новоключи ул. Восточная	0,953			0,953	не удов.
с. Новоключи пер. Мельничный	0,338			0,338	не удов.
с. Новоключи ул. Набережная	1,28		0,2	1,08	не удов.
с. Новоключи ул. Колхозная	0,473			0,473	не удов.
с. Новоключи ул. Рабочая	0,424			0,424	не удов.
д. Петровка ул. Центральная	2,331		2,331		удов.
д. Петровка ул. Молодежная	0,266			0,266	не удов.
д. Петровка пер. Западный	0,34			0,34	не удов.
д. Петровка переулок, примыкающий к ул. Молодежная, от д.1 кв.1 до ул. Центральная, д.34	0,359			0,359	не удов.
д. Красный Кут ул. Центральная	1,423		1,423		удов.
Новониколаевский сельсовет	8,351	3,633	0	4,718	
а/д с. Новорозино ул. Чановская	0,948			0,948	удов.
а/д с. Новорозино ул. Набережная	0,535			0,535	удов.

1	2	3	4	5	6
а/д д. Басково ул. Школьная	0,595			0,595	удов.
а/д д. Басково ул. Лесная	0,18			0,18	удов.
а/д д. Басково ул. Рабочая	0,698			0,698	удов.
а/д с. Новониколаевка ул. Центральная	0,295	0,295			удов.
а/д с. Новониколаевка ул. Новая	0,175	0,175			удов.
а/д с. Новониколаевка ул. Южная	1,747	1,747			удов.
а/д с. Новониколаевка ул. Северная	1,416	1,416			удов.
а/д д. Искра ул. Искровская	1,062			1,062	удов.
а/д д. Новониколаевка -Искра	0,7			0,7	удов.
Новосельский сельсовет	12,496	4,72	1,186	6,59	
с. Новоселье а/д. Новосельский проспект	5,33	3		2,33	удов.
с. Новоселье а/д Ул. Кирова	0,34		0,34		удов.
с. Новоселье а/д Колхозная	0,352		0,352		удов.
с. Новоселье а/д Морской бульвар	0,494		0,494		удов.
с. Новоселье а/д ул. Ершова	0,322			0,322	удов.
д. Киргинцево а/д Центральная	1,72	1,72			удов.
д. Киргинцево а/д Почтовая	0,636			0,636	удов.
д. Киргинцево а/д Набережная	0,983			0,983	удов.
а/д Молодежная	0,99			0,99	удов.
а/д ул. Садовая	0,844			0,844	удов.
д. Федосьевка ул. Киевская	0,485			0,485	удов.
Рождественский сельсовет	6,663	1,664	0	4,999	
а/д. ул. Северная	2,038	1		1,038	удов.
а/д. ул. Новая	0,596			0,596	не удов.
а/д. ул. Южная	2,75	0,664		2,086	не удов.
а/д. ул. Молодежная	0,65			0,65	не удов.
а/д. ул. Новая	0,629			0,629	не удов.
Сибирский сельсовет	7,9329	1,887	0,4165	5,6294	
ул. Первомайская	0,2916			0,2916	удов.
ул. Советов	1,122	0,9		0,222	удов.
ул. Школьная	0,4747			0,4747	удов.

1	2	3	4	5	6
ул. Молодежная	0,3656			0,3656	удов.
ул. Пушкина	0,8045			0,8045	удов.
ул. Октябрьская	0,987	0,987			удов.
ул. Учительская	0,4165		0,4165		удов.
д. Куликовка ул. Куликовская	1,206			1,206	удов.
д. Алексеевка ул. Алексеевская	1,188			1,188	удов.
обводная (северная окраина)	1,077			1,077	удов.
Стеклянский сельсовет	13,435	4,47	5,177	3,788	
ул. Набережная с. Стеклянное	2,338	2,338			удов.
ул. Набережная - дорога Купино-Орловка с. Стеклянное	0,189		0,189		удов.
ул. Центральная с. Стеклянное	1,088	1,088			удов.
ул. Центральная -дорога Купино-Орловка с. Стеклянное	0,26		0,26		удов.
ул. Центральная -РТМ с. Стеклянное	0,69		0,69		удов.
ул. Центральная -РТМ-склад ГСМ с. Стеклянное	0,235			0,235	удов.
ул. Центральная -зерноток с. Стеклянное	0,403			0,403	удов.
ул. Центральная -РТМ-кладбище	0,163		0,163		удов.
ул. Молодежная с. Стеклянное	0,194		0,194		удов.
переулок 1 с. Стеклянное	0,23	0,23			удов.
переулок 2 с. Стеклянное	0,212	0,212			удов.
переулок 3 с. Стеклянное	0,193	0,193			удов.
переулок 4 с. Стеклянное	0,205	0,205			удов.
переулок 5 с. Стеклянное	0,204	0,204			удов.
переулок 6 с. Стеклянное	0,21			0,21	удов.
переулок 7 с. Стеклянное	0,256			0,256	удов.
обводная дорога с. Стеклянное	1,827		1,827		удов.
подъезд к биотермической яме с. Стеклянное	0,317		0,317		удов.
ул. Центральная д. Орловка	1,537		1,537		удов.
ул. Молодежная д. Орловка	0,634			0,634	удов.
ул. Покровская а/д Купино-Чистоозерное	0,225			0,225	удов.
ул. Покровская д. Покровка	1,825			1,825	удов.

1	2	3	4	5	6
Чаинский сельсовет	11,83	0,00	5,26	6,57	
с. Чаинка ул. Рабочая	0,60	0	0	0,6	удов.
с. Чаинка ул. Клубная	0,275		0,275		удов.
с. Чаинка ул. Степная	0,699			0,699	удов.
с. Чаинка ул. Северная	1,63		1,43	0,2	удов.
с. Чаинка ул. Молодежная	0,364			0,364	удов.
с. Чаинка ул. Строительная	0,253			0,253	удов.
с. Чаинка ул. Школьная	1,88		1,4	0,48	удов.
с. Чаинка ул. Центральная	0,444			0,444	удов.
д. Михайловка ул. Центральная	1,32		1	0,32	удов.
п. Шаитик ул. Рыбзаводская	0,955			0,955	удов.
п. Шаитик ул. Школьная	0,736			0,736	удов.
д. Мальково, ул. Набережная	1,37		1,15	0,22	удов.
д. Сергеевка ул. Степная	1,3			1,3	удов.
Яркульский сельсовет	16,2	0	8	8,2	
ул. Советская с. Яркуль	3,7		3,7		удов.
ул. Степная с. Яркуль	2		2		удов.
ул. Строительная с. Яркуль	0,3			0,3	удов.
ул. Набережная с. Яркуль	0,4			0,4	удов.
ул. Северная с. Яркуль	0,8			0,8	удов.
пер. по ул. Советская м/у №92-94	0,3		0,3		удов.
переулки с. Яркуль	5,7			5,7	удов.
ул. Центральная д. Дружинино	1,5		1	0,5	удов.
ул. Центральная д. Тюменка	1,5		1	0,5	удов.

Анализ данных натурных обследований сети дорог выявил наличие участков имеющих карты латок, продольные и поперечные одиночные трещины, густую сетку трещин, выбоины, а также на некоторых участках дорог отсутствует разметка, что не соответствует требованиям ГОСТ Р 50597–2017 «Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля».

Перспективы развития дорог на территории муниципального образования связаны с планомерным проведением реконструкционных мероприятий. В период реализации настоящей КСОДД основными направлениями развития дорожной сети будет являться сохранение протяженности, соответствующим нормативным требованиям, автомобильных дорог общего пользования за счет ремонта и капитального ремонта автомобильных дорог, поддержание автомобильных дорог на уровне, соответствующем категории дороги, путем нормативного содержания дорог, повышения качества и безопасности дорожной сети.

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

В соответствии с данными, полученными в ходе натурного обследования, транспортная инфраструктура муниципального образования Купинский район включает в себя: дороги, улицы с асфальтобетонным, песчано-гравийным и грунтовым покрытием, а также тротуары, активно используемые для осуществления социальной и экономической деятельности всеми слоями населения. В пределах муниципального образования для перемещения используется индивидуальный автомобильный транспорт, грузовой транспорт, задействуются пешие маршруты, широко

задействован транспорт общего пользования. Следует отметить, что основная концентрация грузового транспорта сосредоточена на автомобильных дорогах регионального значения.

Организация движения транспортных средств на территории муниципального образования осуществляется на основе общепринятых правил дорожного движения с применением широкого спектра технических средств, которые регулируют порядок движения транспортных средств и пешеходов, активно используются методы регулирования скоростного режима и локальные ограничения на передвижение транспортных средств.

Регулирование скоростного режима движения транспортных средств на территории муниципального образования осуществляется установкой знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости», со значением «20», «30» и «40» км/ч. Помимо знаков ограничения скорости, как дополнительная гарантийная мера, применяются искусственные неровности. Места установки существующих знаков, регулирующих скоростной режим представлены на рисунках 1.4.1 – 1.4.4.



Рисунок 1.4.1 – Места установки ТСОДД, регулирующих скоростной режим



Рисунок 1.4.2 – Места установки ТСОДД, регулирующих скоростной режим



Рисунок 1.4.3 – Места установки ТСОДД, регулирующих скоростной режим



Рисунок 1.4.4 – Места установки ТСОДД, регулирующих скоростной режим

Также, на территории муниципального образования с целью регулирования движения пешеходов обустроены пешеходные переходы. Места размещения представлены на рисунке 1.4.5 – 1.4.6. Кроме того, для упорядочения движения пешеходов в г. Купино обустроены тротуары на отдельных участках по следующим улицам: ул. 1-я Аксенова, ул. Советов, ул. Коммунистическая, ул. Кооперативная, ул. Преображенская, ул. Новый Городок, ул. Садовая, ул. Розы Люксембург, ул. Карла Маркса, пер. Переездный, ул. 1-я Вокзальная.

Организация движения грузовых транспортных средств на территории муниципального района осуществляется применением дорожных знаков 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено». Места установки существующих знаков, регулирующих движение грузового транспорта, представлены на рисунке 1.4.7.

С целью повышения безопасности дорожного движения, в качестве дополнительного оборудования на нерегулируемых пешеходных переходах для привлечения внимания водителей, в районе образовательных учреждений в г. Купино по ул. Советов (в районе д. 1) и ул. Розы Люксембург (в районе д. 8) установлены светофоры типа Т.7. Также, с целью организации регулируемого дорожного движения на автодорогах, улицах и пешеходных переходах установлены дорожные транспортные светофоры типа Т.1, на пересечениях: ул. Магистральная – ул. Розы Люксембург, ул. Советов – ул. Новый Городок, ул. Советов – ул. Коммунистическая. Места установки приведены на рисунках 1.4.8 – 1.4.10.



Рисунок 1.4.6 –Места размещения пешеходных переходов



Рисунок 1.4.9 – Места установки светофор типа Т.7

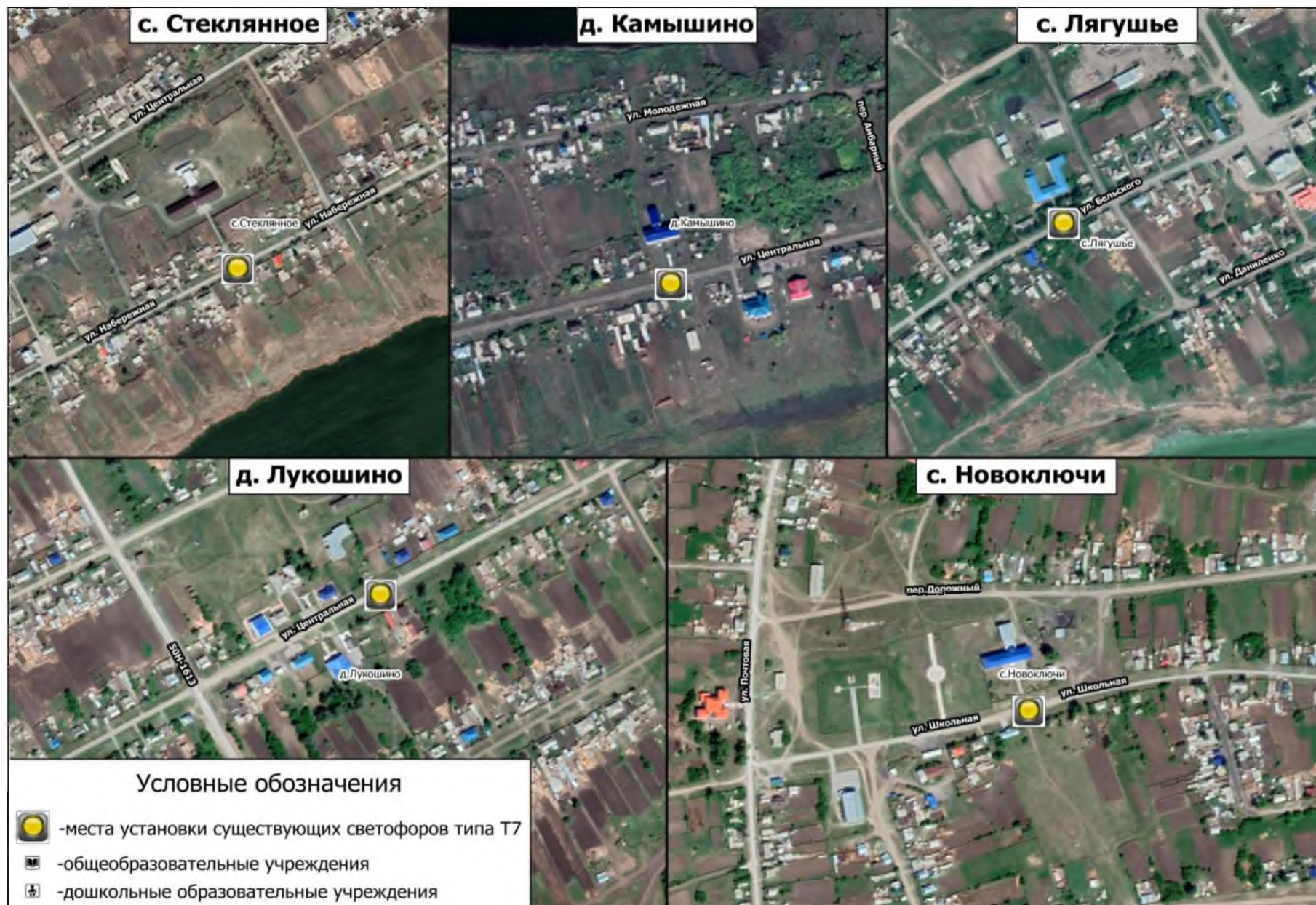


Рисунок 1.4.10 – Места установки светофор типа Т.7

1.5 Оценка организации парковочного пространства, оценку и анализ параметров размещения парковок (вид парковок, количество парковочных мест, их назначение, обеспеченность, заполняемость)

Грамотная организация парковочного пространства на территории населённых пунктов является одним из ключевых инструментов современного транспортного регулирования и обеспечения требуемого уровня безопасности.

При оценке организации парковочного пространства, в первую очередь следует проанализировать следующие параметры:

- обеспеченность территории парковочными местами;
- степень обустройства парковочных мест соответствующими техническими средствами;
- количество стихийных парковок и случаев паркования с нарушением ПДД;
- наличие единой стратегии развития парковочного пространства.

В рамках настоящей работы были выполнены натурные обследования условий движения на улично-дорожной сети. Собрана и систематизирована информация по парковочному пространству на предмет соответствия существующих парковочных мест требованиям ГОСТ 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

Описание существующих парковочных машино-мест, прилегающих к проезжей части, в Купинском районе приведено в таблице 1.5.1. Места размещения показаны на рисунках 1.5.1.

Таблица 1.5.1 – Существующие парковочные машино-места

№ п\п	Количество машино-мест	Местонахождение	Схема расположения
1	45	ул. Садовая (в районе д. 141А – 145А), г. Купино	Открытая стоянка на 45 машино-мест перпендикулярно к проезжей части
2	16	ул. Садовая (в районе д. 141А), г. Купино	Открытая стоянка на 16 машино-мест перпендикулярно к проезжей части
3	34	ул. Розы Люксембург (в районе д. 7), г. Купино	Открытая стоянка на 34 машино-места перпендикулярно к проезжей части
4	24	пер. Переездный (в районе д. 1), г. Купино	Открытая стоянка на 24 машино-места под 45° к проезжей части
5	20	ул. Советов (в районе д. 140), г. Купино	Открытая стоянка на 20 машино-мест перпендикулярно к проезжей части
6	62	ул. Советов (д. 93 – д. 97А), г. Купино	Открытая стоянка на 62 машино-места перпендикулярно к проезжей части
7	30	ул. Советов (в районе д. 1), г. Купино	Открытая стоянка на 30 машино-мест перпендикулярно к проезжей части

Отсутствие развития парковочного пространства объясняется преимущественно индивидуальной жилой застройкой, в которой личный автомобильный транспорт жителей хранится на территории приусадебных участков или в непосредственной близости от них.

С учётом вышеизложенного, сложившаяся ситуация не соответствует требованиям СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений, утверждённого приказом Минстроя России», ГОСТ 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» и нуждается в принятии практических мер по улучшению парковочного пространства.

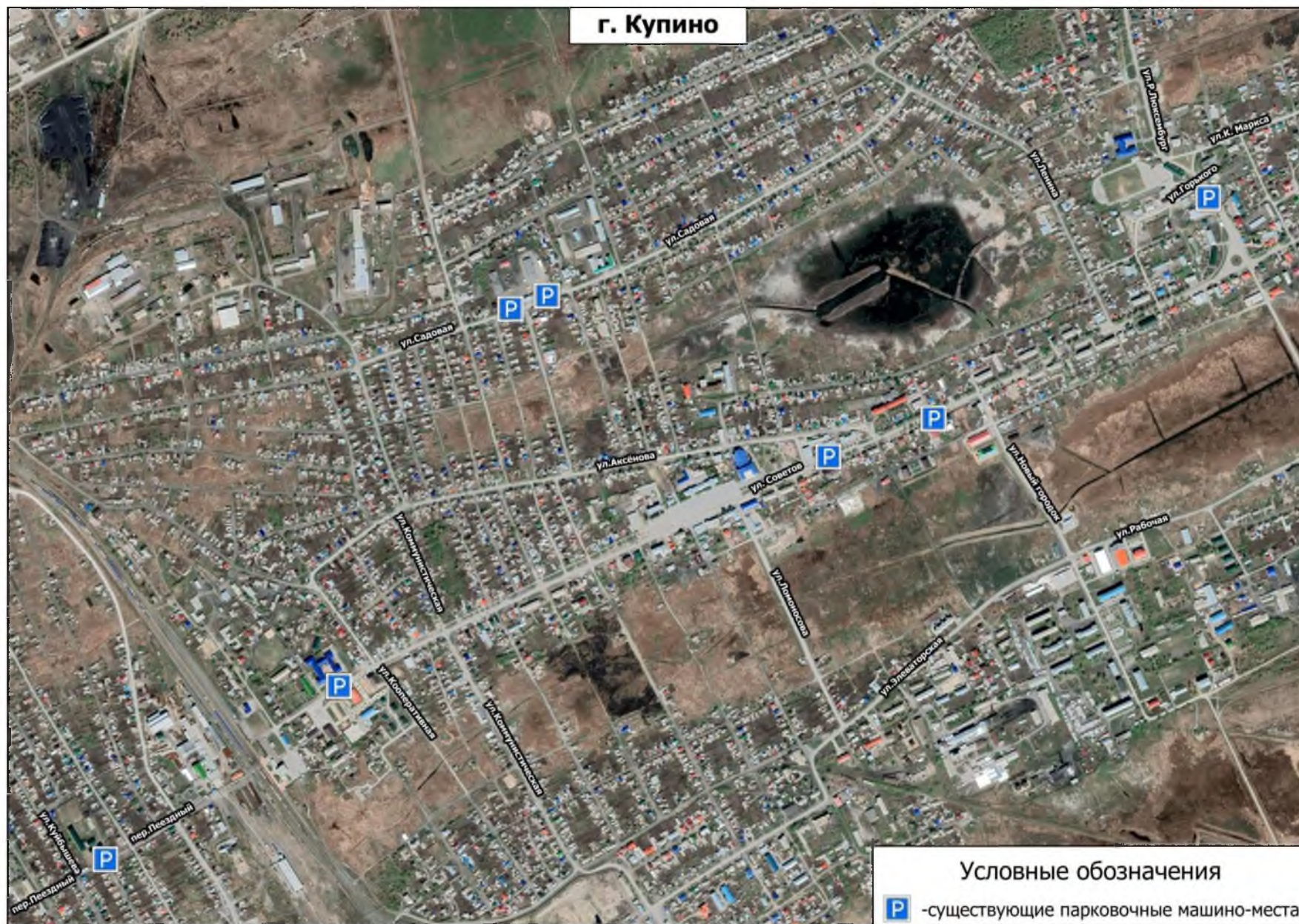


Рисунок 1.5.1 – Существующие места размещения парковочного пространства

1.6 Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения

Эксплуатационное состояние знаков имеет существенное значение для обеспечения безопасности дорожного движения. В соответствии с требованиями Российского законодательства, дороги и улицы оборудуются дорожными знаками, соответствующие требованиям «ГОСТ Р 52290-2004. Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования» и в процессе эксплуатации, отвечающие требованиям «ГОСТ Р 50597-2017. Национальный стандарт Российской Федерации. Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля».

При оценке фактического технического состояния ТСОДД определяют следующие индикаторы состояния: видимость в темное время суток, видимость в светлое время суток, различимость цветного изображения (для дорожных знаков), сохранность линий и символов (для дорожной разметки).

Знаки и светофоры размещают таким образом, чтобы они воспринимались только участниками движения, для которых они предназначены, и не были закрыты какими-либо препятствиями (наружной рекламой, зелеными насаждениями, опорами наружного освещения и т. п.), обеспечивали удобство эксплуатации и уменьшали вероятность их повреждения (п. 4.3 ГОСТ Р 52289-2019).

Проверка эксплуатационного состояния искусственных неровностей проводилась в разрезе соответствия требованиям ГОСТ Р 52605-2006 «Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения». Техническое состояние искусственных неровностей (ИН) контролируют визуально.

При осмотре ИН сборно-разборной конструкции проверялось наличие всех элементов, их состояние и плотность прилегания к покрытию дороги. В ходе обследования выявлено нарушение требований стандарта, в виде отсутствия разметки 1.25 (обозначающей искусственную неровность), а также некоторые секции сборно-разборной конструкции требуют замены. В ходе осмотра ИН монолитной конструкции проверялось отсутствие просадок, выбоин, иных повреждений, соответствие геометрических параметров нормативным. В части соответствия геометрическим параметрам, отклонений от предельно нормативных значений и дефектов не выявлено. По результатам обследования конструкций ИН, ситуацию в целом можно охарактеризовать как удовлетворительную. Однако, следует отметить, что выявлены места, в которых установлен только знак 5.20 «Искусственная неровность», при этом сама конструкция отсутствует.

По полученным данным, дорожные знаки, расположенные на территории Купинского района, находятся в состоянии, соответствующем нормативным требованиям.

Контроль световозвращающих элементов осуществляется по ГОСТ Р 51256-2018 «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования».

По результатам натурного обследования установлено наличие выкрашивания и плохая читаемость дорожной разметки.

Таким образом, проведённое обследование территории показало, что, в целом, большая часть применяемых ТСОДД на УДС Купинского района находится в удовлетворительном состоянии. В тоже время имеются ряд отступлений от требований ГОСТ в части правил размещения и соответствия эксплуатационных параметров нормативным значениям, свидетельствующие о необходимости проведения дополнительных мероприятий, направленных на усиление контроля за эксплуатационным состоянием с целью обеспечения требуемого уровня безопасности дорожного движения.

1.7 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации муниципального образования

Автомобильный парк в Купинском районе преимущественно состоит из легковых автомобилей, принадлежащих частным лицам. Хранение транспортных средств осуществляется на придомовых территориях.

Согласно, информации приведенной в государственной программе Новосибирской области «Развитие автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения в Новосибирской области», утвержденной постановлением Правительства Новосибирской области от 28.03.2014 №125-п, в условиях высоких темпов роста численности автопарка, имеющего место в последние годы, интенсивность движения на дорогах области значительно увеличилась. Состояние автодорожной сети не соответствует тенденциям автомобилизации и перспективным задачам развития транспортного комплекса Новосибирской области. Продолжает усугубляться несоответствие уровня развития автомобильных дорог уровню автомобилизации и спросу на автомобильные перевозки.

Согласно сведениям Федеральной службы государственной статистики в 2019 года уровень автомобилизации региона достиг 320 единиц транспортных средств на 1000 человек населения области, при том, что средний показатель по Российской Федерации составляет 315,5 авт/тыс. жителей. Сведения о количестве автомобилей зарегистрированных на территории Купинского района отсутствуют.

Состав движения на дороге определяют на основе непосредственного учета движения, анализа народнохозяйственного значения района проложения дороги и перспектив его развития, анализа парка автопредприятий, расположенных в зоне влияния дороги. Анализируя данные полученные в результате обследования, выявлен усредненный состав движения ТС представленный в таблице 1.7.1.

Состав транспортного потока существенным образом влияет на условия и режимы движения автомобилей. Оценка состава транспортного потока осуществляется, в основном, по процентному составу или доле транспортных средств различных типов. В зависимости от преобладания в потоке того или иного типа транспортного средства условно транспортный поток относят к одной из трех групп: смешанный поток (30-70% легковых автомобилей, 70-30% грузовых автомобилей), преимущественно грузовой (более 70% грузовых автомобилей), преимущественно легковой (более 70 % легковых автомобилей). В муниципальном образовании состав транспортного потока преимущественно легковой.

Таблица 1.7.1 – Состав движения потоков транспортных средств

Вид транспортного средства	Доля в транспортном потоке, %
Индивидуальный	94,5
Автобус	1,49
Малый грузовой	2,0
Средний грузовой	1,56
Большой грузовой	0,44

Данные таблицы свидетельствуют о значительном преобладании в исследуемом потоке индивидуального транспорта, что соответствует общероссийской тенденции. Полученные результаты позволяют сделать заключение о гармоничном развитии автомобильного парка муниципальном образовании.

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

В соответствие с «Правилами определения основных параметров дорожного движения и ведения их учета», утверждёнными постановлением

Правительства Российской Федерации от 16 ноября 2018 г. №1379 к основным параметрам дорожного движения относятся:

- интенсивность дорожного движения – количество транспортных средств и (или) пешеходов, проходящих за единицу времени в одном направлении на определенном участке дороги (интенсивность движения транспортных средств, интенсивность движения пешеходов соответственно);

- состав транспортных средств (ТС), определяемый количеством ТС каждой расчетной категории (легковые автомобили, мотоциклы, грузовые автомобили, автопоезда, автобусы), проследовавших за единицу времени в одном направлении по участку,

- средняя скорость движения ТС в рассматриваемый период, определяемая величиной, равной среднему арифметическому значению скоростей движения ТС, проследовавших в одном направлении по участку дороги;

- плотность движения ТС, определяемая величиной, равной отношению интенсивности дорожного движения к средней скорости движения транспортных средств, приходящейся на один километр полосы движения.

- пропускная способность дороги, определяемая максимальным значением интенсивности движения ТС в одном направлении на определенном участке дороги при условии обеспечения безопасности дорожного движения. Значение пропускной способности дороги определяется в соответствие с утвержденным проектом организации дорожного движения.

Анализируя параметры движения на дорогах муниципального образования, можно сказать, что интенсивность далека от расчётной. В частности, на основных наиболее загруженных магистралях интенсивность движения ТС не превышает 25% от максимальной расчётной по СП 34.13330.2012 «Автомобильные дороги».

Фактические значения интенсивности движения, измеренные на ключевых точках УДС муниципального образования приведены в таблице 1.8.2. Перечень обследуемых узлов приведен в таблице 1.8.1. Схемы интенсивности и фактическое состояние ключевых перекрестков представлено на рисунках 1.8.1 – 1.8.9.

Таблица 1.8.1 – Перечень обследуемых узлов

№	Наименование транспортного узла
1	Пересечение ул. Розы Люксембург и ул. Советов (г. Купино)
2	Пересечение ул. Советов и ул. Коммунистическая (г. Купино)
3	Пересечение ул. Садовая и ул. Лермонтова (г. Купино)
4	Пересечение ул. Розы Люксембург и ул. Мичурина (г. Купино)
5	Пересечение ул. Магистральная и ул. Розы Люксембург (г. Купино)
6	Пересечение а/д 50Н-1603 и а/д 50К-01
7	Пересечение а/д 50К-01 и а/д к ул. Советов (г. Купино)
8	Примыкание ул. Смородина к ул. Осипенко (г. Купино)
9	Примыкание а/д 50Н-1607 к а/д 50Н-1606
10	Примыкание а/д "направление на с Стеклянное" к а/д 50К-01
11	Примыкание а/д 50К-06 к а/д 50К-01
12	Примыкание а/д 50Н-1612 к а/д 50Н-3118
13	Примыкание а/д 50Н-1610 к а/д 50К-01 (в районе с Рождественка)
14	Пересечение ул. Рабочая и ул. Новый Городок (г. Купино)
15	Примыкание ул. Энергетиков к а/д 50К-01

Таблица 1.8.2 – Состав транспортного потока на обследованных узлах

Номер узла	Легковой трансп.	Микро-автобус	Автобус средний	Грузовые				от 20 т	Итого
				до 2 т	от 2 до 6 т	от 6 до 14 т	от 14 до 20 т		
1	371	2	10	0	7	0	0	0	390
2	237	0	5	0	3	0	0	0	245
3	167	1	0	4	6	3	0	0	181
4	239	2	9	0	4	0	0	0	254
5	588	0	11	4	8	4	0	2	617
6	67	0	0	0	2	0	0	0	69
7	45	0	0	0	0	6	0	0	51
8	108	0	0	0	0	2	0	0	110
9	64	0	0	0	2	3	0	0	69
10	45	0	0	0	0	2	0	0	47
11	96	0	0	4	0	2	2	10	114
12	20	1	0	0	0	0	0	0	21
13	64	0	0	0	5	3	0	0	72
14	389	0	0	0	2	5	4	0	400
15	105	0	0	2	2	7	0	0	116



Рисунок 1.8.1 – Схема интенсивности движения ТС и фактическое состояние узла 1



Рисунок 1.8.2 – Схема интенсивности движения ТС и фактическое состояние узла 2

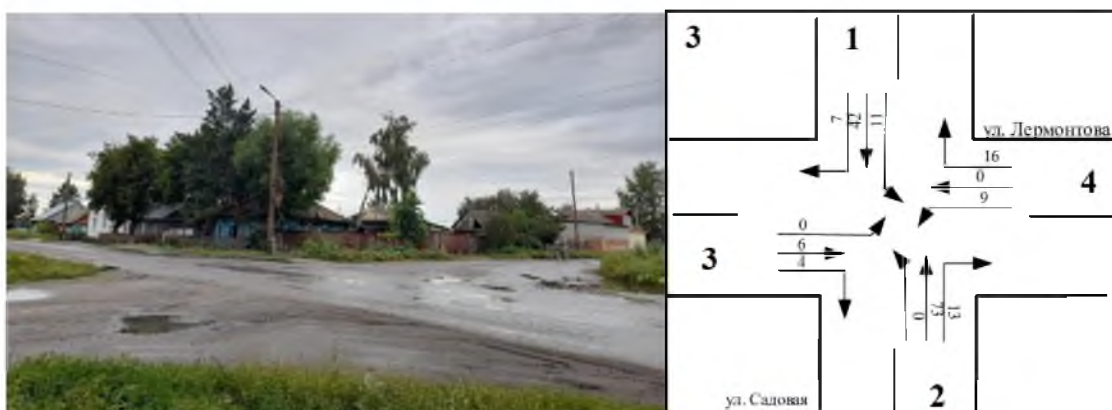


Рисунок 1.8.3 – Схема интенсивности движения ТС и фактическое состояние узла 3

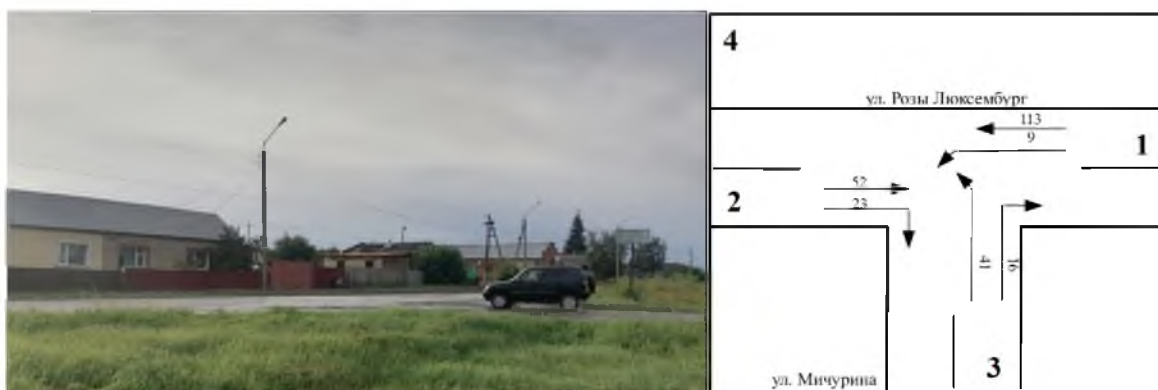


Рисунок 1.8.4 – Схема интенсивности движения ТС и фактическое состояние узла 4

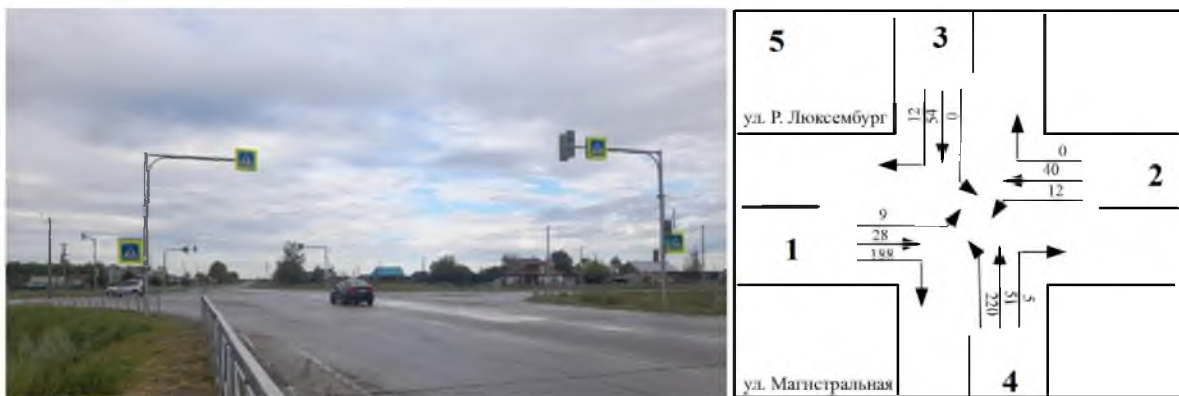


Рисунок 1.8.5 – Схема интенсивности движения ТС и фактическое состояние узла 5



Рисунок 1.8.6 – Схема интенсивности движения ТС и фактическое состояние узла 6



Рисунок 1.8.7 – Схема интенсивности движения ТС и фактическое состояние узла 7

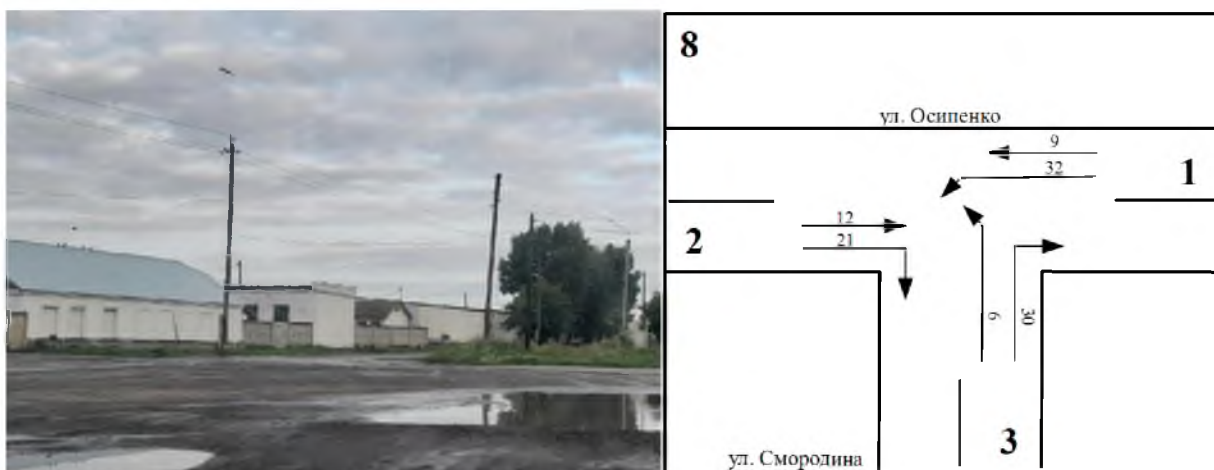


Рисунок 1.8.8 – Схема интенсивности движения ТС и фактическое состояние узла 8



Рисунок 1.8.9 – Схема интенсивности движения ТС и фактическое состояние узла 9

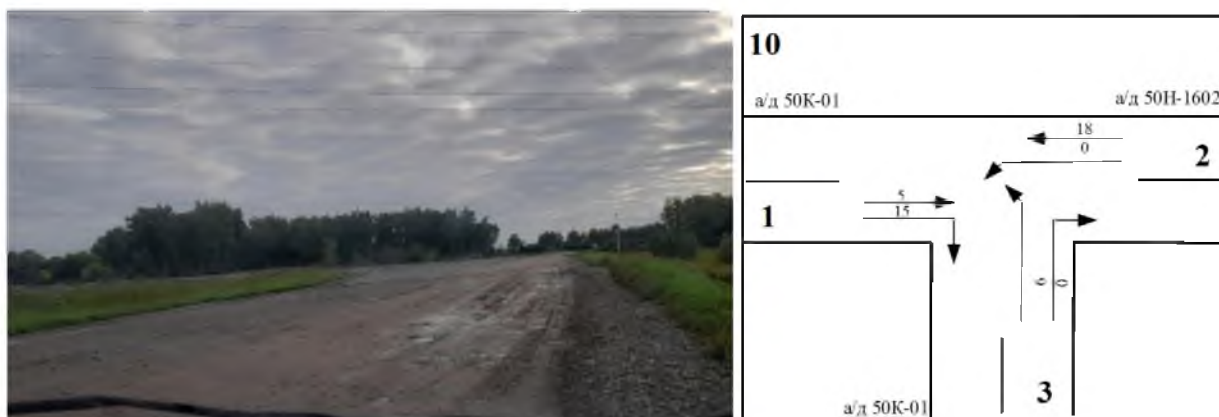


Рисунок 1.8.10 – Схема интенсивности движения ТС и фактическое состояние узла 10

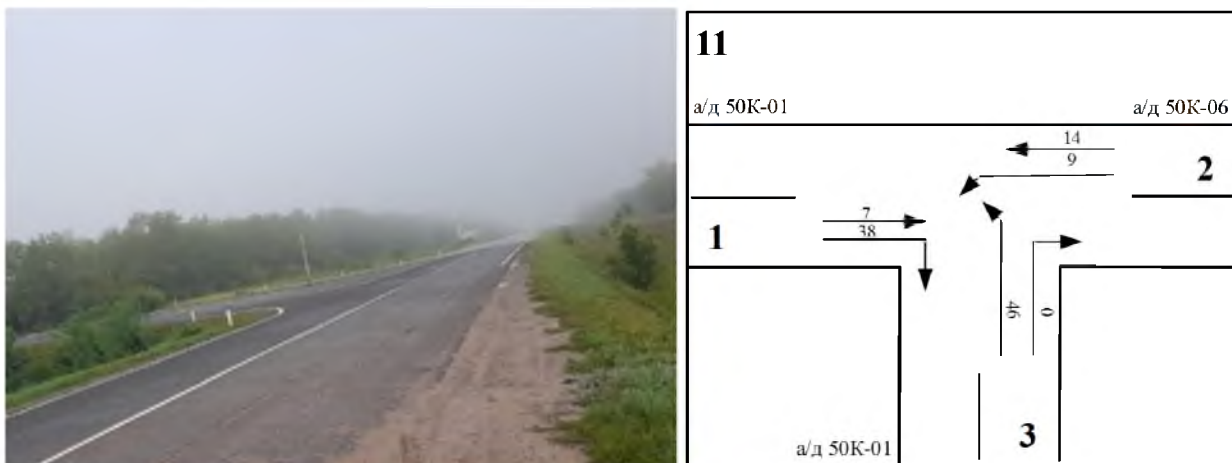


Рисунок 1.8.11 – Схема интенсивности движения ТС и фактическое состояние узла 11

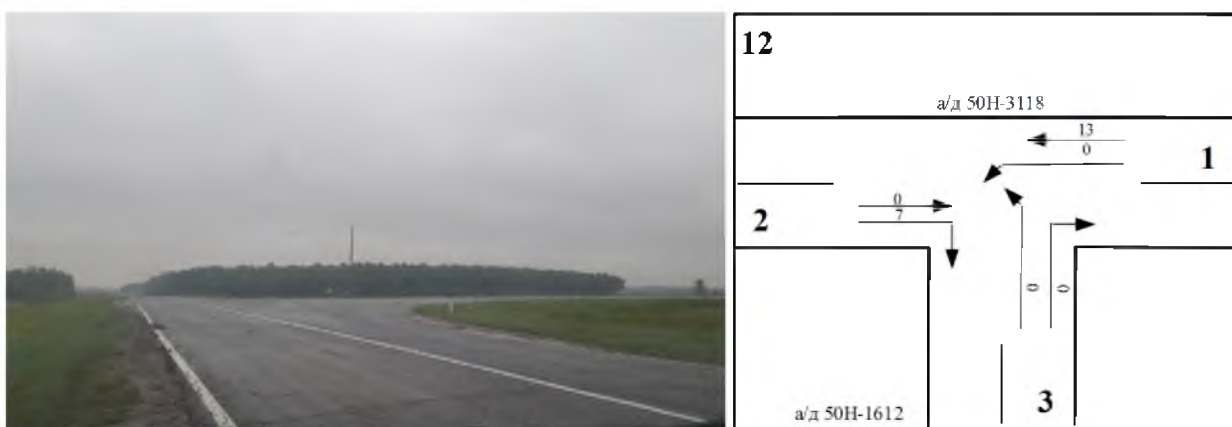


Рисунок 1.8.12 – Схема интенсивности движения ТС и фактическое состояние узла 12

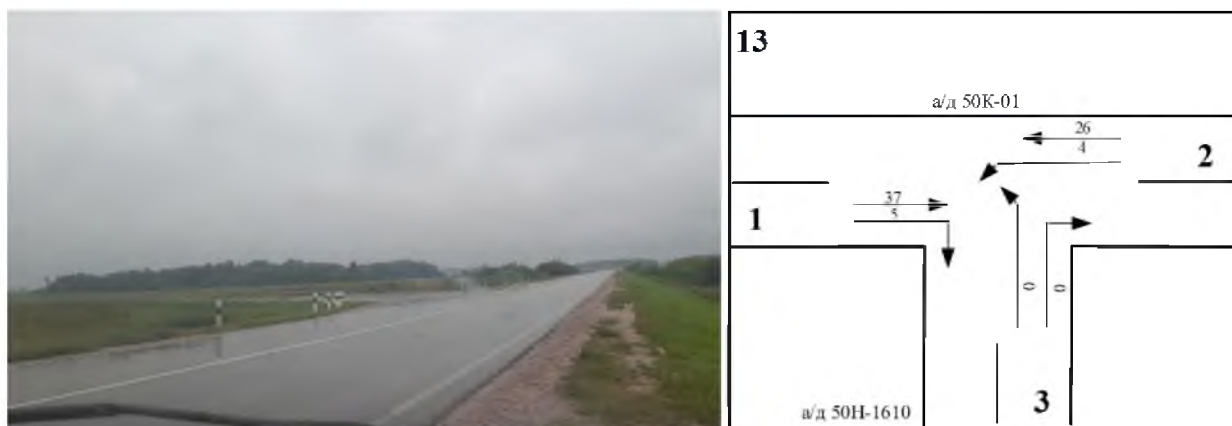


Рисунок 1.8.13 – Схема интенсивности движения ТС и фактическое состояние узла 13



Рисунок 1.8.14 – Схема интенсивности движения ТС и фактическое состояние узла 14



Рисунок 1.8.15 – Схема интенсивности движения ТС и фактическое состояние узла 15

На УДС муниципального образования состав потока преимущественно легковой – количество легковых автомобилей составляет 94,5%. В потоке также присутствуют малый, и средний грузовой транспорт это обуславливает необходимость применения коэффициентов приведения к условному легковому автомобилю.

Средняя скорость движения транспортных средств ($\bar{V}$) на участке дороги рассчитывается по формуле:

$$\bar{V} = \frac{l}{\bar{T}}, \text{ км/ч,}$$

где: l – протяженность участка дороги, км.;

$\bar{T}$ – среднее время движения транспортных средств по участку дороги, час.

n – количество проездов транспортных средств по участку дороги.

Как отмечалось выше, плотность движения связана с интенсивностью и средней скоростью движения потока автомобилей формулой:

$$N = V \cdot q,$$

где N – приведённая интенсивность движения автомобилей, авт./ч;

V – скорость, км/ч;

q – плотность потока, авт./км.

На основных, наиболее загруженных транспортных магистралях муниципального образования, плотность потока составляет 13,1 авт/км. При этом средняя плотность потока по муниципальному образованию составляет 2,34 авт/км, что свидетельствует о достаточно свободных условиях движения.

Оценка практической пропускной способности для конкретных дорожных условий осуществлялась в соответствии с методикой, представленной в ОДМ 218.2.020-2012 «Методические рекомендации по оценке пропускной способности». Максимальная практическая пропускная способность принимается для эталонного участка при благоприятных погодных-климатических условиях и транспортном потоке, состоящем только из легковых автомобилей. В соответствии с п. 5.1.16 ОДМ 218.2.020–2012 «Методические рекомендации по оценке пропускной способности», при расчетах пропускной способности следует исходить из величины максимальной практической пропускной способности.

Проводя оценку уровня обслуживания движения, используя значения коэффициента загрузки дороги, можно заключить, что средний коэффициент загрузки составляет 5,6% при этом обеспечивается уровень обслуживания движения категории А.

Коэффициент загрузки дороги движением z определяется отношением фактической интенсивности движения к практической пропускной способности участка дороги:

$$z = N/P,$$

где N – интенсивность движения, авт./ч;

P – практическая пропускная способность участка дороги, авт./ч.

В практической деятельности для оценки технических возможностей дороги, кроме пропускной способности автомобильных дорог, используют также значения расчетной скорости и расчетной нагрузки.

С целью получения уточненных эксплуатационных показателей была разработана транспортная модель существующей дорожно-транспортной ситуации Купинского района с использованием программного комплекса PTV Vision® VISUM. Из результатов моделирования видно, что на УДС муниципального района имеется значительный запас пропускной способности. По результатам обследования и транспортного моделирования выявлено, что средняя скорость движения транспортных средств составляет 41,6 км/ч. Скорость движения на дорогах Купинского района установлена в соответствии с ПДД. Загрузка основных автомобильных дорог для существующей дорожно-транспортной ситуации приведена на рисунке 1.8.16.

При разработке транспортной модели была использована стандартная четырёхшаговая модель расчета транспортного спроса. Преимущество использования именно этой модели связано с тем, что она достаточно точно описывает этапы формирования спроса на транспорт, при этом позволяя работать с агрегированными данными без потери в качестве результатов моделирования, что, в свою очередь, сокращает время расчета и позволяет оценивать большее количество сценариев в единицу времени. Расчет обычно проводится по отдельным слоям спроса. Результатом работы вычислительного алгоритма модели являются расчетные (модельные) значения интенсивности движения или загрузки автомобильных дорог.

После завершения основных операций построения модели, производится сравнение данных выдаваемых моделью с реальной транспортной ситуацией. Для проведения этой операции, данные по интенсивности движения, полученные из натурных наблюдений, вносятся в модель и с помощью стандартных статистических показателей (коэффициент

корреляции, средняя относительная ошибка) определяется качество результатов расчётов. При отклонении заранее определенных показателей от допустимой нормы – проводится калибровка модели.

Для базовой транспортной модели коэффициент корреляции составил 0,92. Полученные значения показателей качества модели говорят о том, что модель в целом отражает существующую ситуацию с точностью, достаточной для использования построенной модели в целях долгосрочного прогнозирования.

В целом, по результатам анализа данных, можно сделать вывод о том, пропускная способность автомобильных дорог муниципального образования находится в пределах допустимых значений, однако на отдельных участках графа есть необходимость проведения мероприятий по развитию и реконструкции дорожных объектов с целью недопущения возникновения проблем с перегрузкой улично-дорожной сети в будущем и повышения эффективности функционирования транспортного каркаса.

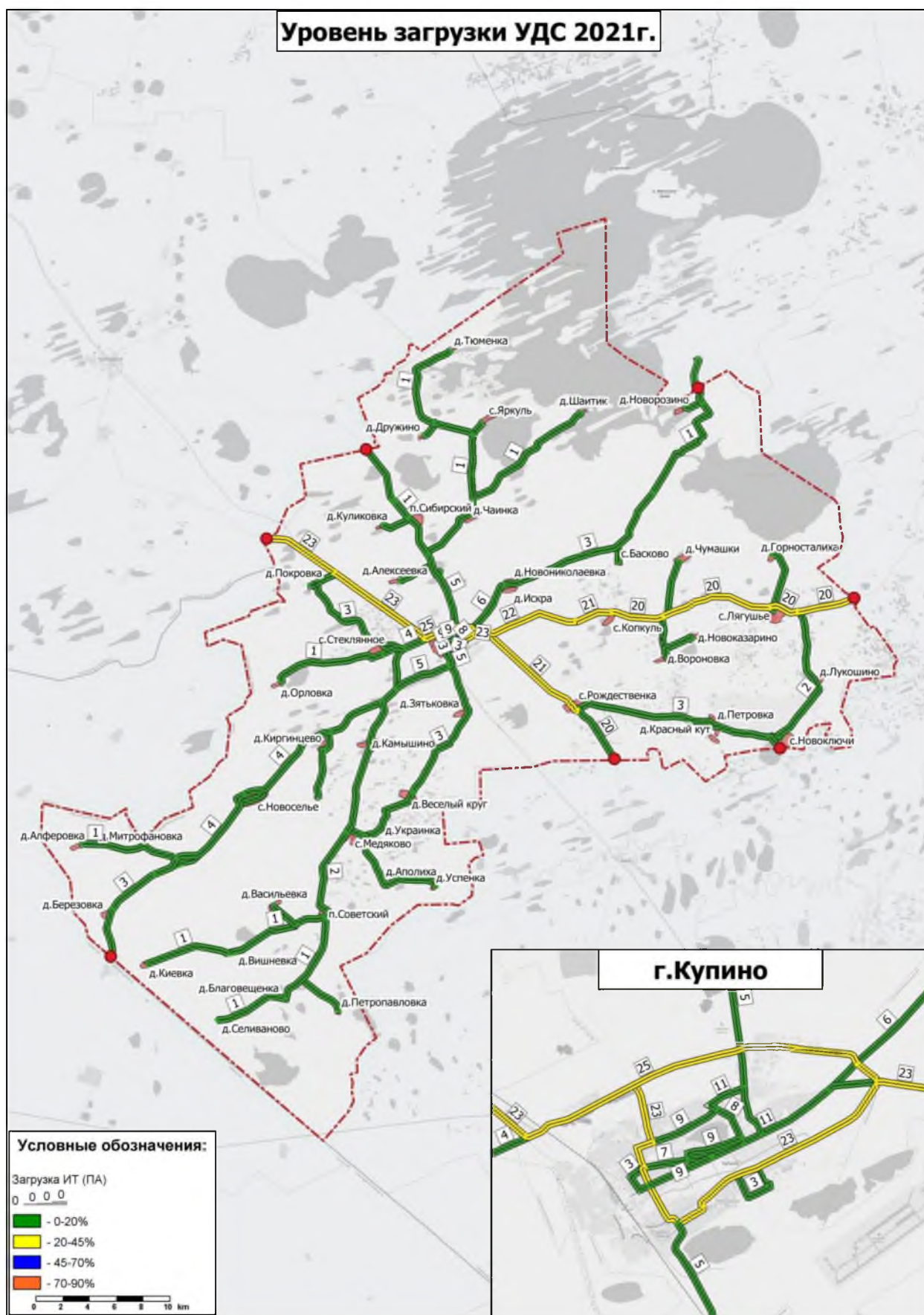


Рисунок 1.8.16 – Результаты расчета коэффициентов загрузки основных автодорог для существующей дорожно-транспортной ситуации

1.9 Анализ прохождения маршрутов регулярных перевозок по участкам дорог, движение по которым связано с потерями времени (задержками) при движении транспортных средств

Транспортная политика Купинского района направлена на реализацию мероприятий, предусматривающих согласованное развитие всех видов транспорта общего пользования как составных частей единой транспортной системы.

В условиях реформирования экономики усиливается взаимосвязь комплексного развития транспорта с другими отраслями хозяйства и социальной сферы, которая определяет требования к транспорту в отношении направлений, объемов и качества перевозок, возможные пути развития. Таким образом, развитие и модернизация транспорта являются факторами, стимулирующими социально-экономическое развитие Купинского района.

С целью обеспечения безопасности перевозок пассажиров, повышения культуры и качества их обслуживания, оптимизации действующей маршрутной сети для максимального удовлетворения потребностей населения в транспортных услугах разработан Порядок установления, изменения и отмены муниципальных маршрутов регулярных перевозок автомобильным транспортом на территории Купинского района (далее – Порядок). Порядок предназначен для упорядочения процедуры установления новых, изменения или отмены существующих муниципальных маршрутов регулярных перевозок на территории Купинского района, установления единых подходов и сроков выполнения работ, связанных с их установлением, изменением и отменой. Данный Порядок утвержден постановлением Администрации Купинского района от 12.09.2016 г. № 562 «Об утверждении Порядка установления, изменения и отмены муниципальных маршрутов регулярных перевозок автомобильным транспортом на территории Купинского района».

Решение об установлении, изменении или отмене муниципальных маршрутов принимает уполномоченный орган Администрации Купинского района, в компетенцию которого входит организация транспортного обслуживания населения.

Перевозки на муниципальных маршрутах по регулируемым тарифам осуществляются в соответствии с муниципальными контрактами об организации регулярных перевозок, заключаемыми Администрацией Купинского района с юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями. Контракты заключаются в порядке, установленном законодательством Российской Федерации о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд с учетом положений Федерального закона от 13 июля 2015 №220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Перевозку пассажиров в муниципальном образовании осуществляет автотранспортное предприятие, которое в свою очередь имеет лицензии на оказание услуг сторонним организациям по предрейсовому (после рейсовому) медицинскому осмотру, проведение ТО и ремонта транспортных средств. Количество подвижного состава – 25 единиц. Маршруты: внутрирайонные – 20, городские – 3, междугородные – 2, международные – 1. Предприятие имеет в штате 61 сотрудника, из них 35 водителей.

Реестра муниципальных маршрутов регулярных перевозок на территории Купинского района Новосибирской области, утвержден постановлением Администрации Купинского района Новосибирской области от 24.07.2019 г. №556 «Об утверждении Реестра муниципальных маршрутов регулярных перевозок на территории Купинского района Новосибирской области». Реестр муниципальных маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом на территории

Купинского района приведен в таблице 1.9.1. Схема маршрутов представлена на рисунке 1.9.1.

Кроме того, по г. Купино перевозка пассажиров осуществляется по трем маршрутам: ж/д вокзал – Районная больница, ж/д вокзал – Рынок, ж/д вокзал – Элеватор – Районная больница.

Объем перевозок за 12 месяцев 2020 года составил 313,6 тыс. пассажиров, в том числе: внутрирайонные 62,9 тыс.чел., городские – 211,4 тыс.чел., междугородные – 39,3 тыс. чел. Пассажирооборот за последние 4 года представлен в таблице 1.9.2, исходя из приведенных данных видно, что в 2020 году объем перевозок сократился на 7,2% по сравнению с предыдущим периодом.

За 12 месяцев 2020 года было выполнено 19203 рейсов, из них по городу – 14628; внутрирайонные – 3838; международные – 29 и 708 междугородних. Обслуживается пассажирским транспортом 51 населенный пункт.

Транспортно-эксплуатационные характеристики и расписание движения маршрутов регулярных перевозок представлены в таблице 1.9.3, так средняя эксплуатационная скорость подвижного состава на внутрирайонных маршрутах составляет 32 км/ч, внутригородских – 15 км/ч. При этом, продолжительность оборотного рейса на некоторых маршрутах может достигать 4 часов.

Таким образом, проводя анализ текущего состояния транспорта и оценку территории рассматриваемой зоны обеспеченностью транспортом и доступности основных центров тяготения выявлено, что основные направления транспортных коммуникаций, в целом обеспечивают нормативные затраты времени для достижения центров тяготения.

При этом, установлено, что в муниципальном образовании необходимо приобретение и обновление подвижного состава, с целью сохранения качества пассажироперевозок.

Таблица 1.9.1 – Реестр пригородных автобусных маршрутов регулярных перевозок на территории Купинского района

№ пп	Регистрационный номер маршрута	Наименование маршрута	Наименование промежуточных остановочных пунктов	Наименование улиц, автомобильных дорог	Протяженность маршрута, км
1	2	3	4	5	6
1	101-1	Купино- Березовка	г. Купино, д. Киргинцево, с. Новоселье, с. Метелево, д. Березовка	ул. Советов, ул. Коммунистическая, ул. Осипенко, Н-1606, Н-1608, Н- 1606, Н-1609	68
2	101-2	Купино- Алферовка	г. Купино, д. Киргинцево, с. Новоселье, с. Метелево, д. Митрофановка, д. Алферовка	ул. Советов, ул. Коммунистическая, ул. Осипенко, Н-1606, Н-1608, Н- 1606, Н-1609, Н-1631	71
3	101-3	Купино- Метелево	г. Купино, д. Киргинцево, с. Новоселье, с. Метелево	ул. Советов, ул. Коммунистическая, ул. Осипенко, Н-1606, Н-1608, Н- 1606, Н-1609	55
4	102-1	Купино- Тюменка	г. Купино, с. Чаинка, с. Яркуль, д. Дружинино, д. Тюменка	ул. Советов, ул. Розы-Люксембург, Н-3118, Н-1612, Н-1615	62
5	102-2	Купино-Яркуль	г. Купино, с. Чаинка, с. Яркуль	ул. Советов, ул. Розы-Люксембург, Н-3118, Н-1612, Н-1615	37
6	103	Купино- Новорозино	г. Купино, д. Новониколаевка, д. Красный Хутор, с. Басково, с. Новорозино	ул. Советов, Н-1603, Н-1622	61
7	104-1	Купино- Стеклянное	г. Купино, с. Стеклянное	ул. Советов, ул. Кооперативная, ул.1-я Аксенова, ул. Островского, ул. Садовая, ул. Лермонтова, К-01, Н-1602	12
8	104-2	Купино-Орловка	г. Купино, с. Стеклянное, д. Орловка	ул. Советов, ул. Кооперативная, ул.1-я Аксенова, ул. Островского, ул. Садовая, ул. Лермонтова, К-01, Н-1602	27
9	105	Купино- Сибирский	г. Купино, д. Михайловка, д. Алексеевка, п. Сибирский, д. Куликовка	ул. Советов, ул. Розы-Люксембург, Н-3118, Н-1634. Н-3118. Н-1627, Н- 1614	34

1	2	3	4	5	6
10	106-1	Купино-Рождественка	г. Купино, с. Рождественка	ул. Советов, К-01	23
11	106-2	Купино-Лукошино	г. Купино, с. Рождественка, д. Петровка, с. Новоключи, д. Лукошино	ул. Советов, К-01, Н-1610, Н-1613	63
12	107-1	Купино-Лягушье	г. Купино, с. Копкуль, с. Чумашки, с. Лягушье	ул. Советов, К-01, К-06, Н-1604	59
13	107-2	Купино-Лягушье	г. Купино, с. Копкуль, д. Вороновка, д. Новоказарино, с. Лягушье	ул. Советов, К-01, К-06, Н-1604	64
14	108	Купино-Покровка	г. Купино, с. Стеклоанное д. Покровка	ул. Советов, ул. Кооперативная, ул. 1-я Аксенова, ул. Островского, ул. Садовая, ул. Лермонтова, К-01, Н-1623	28
15	109	Купино-Аполиха	г. Купино, с. Зятьковка, д. Морьевка, д. Веселый Кут, д. Украинка, с. Медяково, д. Аполиха	ул. Советов, ул. Коммунистическая, ул. Осипенко, Н-1601. Н-1626. Н-1628	45
16	110	Купино-Шаитик	г. Купино, д. Михайловка, с. Чаинка, д. Мальково, д. Шаитик	ул. Советов, ул. Розы-Люксембург, Н-3118, Н-1634, Н-3118, Н-1612, Н-1611	46
17	111	Купино-Вишневка	г. Купино, д. Камышино, с. Медяково, д. Спасск, с. Сов. Сибирь, с. Васильевка, с. Вишневка	ул. Советов, ул. Коммунистическая, ул. Осипенко, Н-1606, Н-1607, Н-1621, Н-1625, Н-1621	68
18	112-1	Купино-Петропавловка	г. Купино, с. Камышино, с. Медяково, д. Спасск, п. Советский п. Сибирский, д. Благовещенка, д. Петропавловка	ул. Советов, ул. Коммунистическая, ул. Осипенко, Н-1606, Н-1607, Н-1616	70
19	112-2	Купино-Благовещенка	г. Купино, д. Камышино, с. Медяково, д. Спасск, п. Советский п. Сибирский, д. Благовещенка	ул. Советов, ул. Коммунистическая, ул. Осипенко, Н-1606, Н-1607	60
20	113	Купино-Благовещенка	г. Купино, с. Зятьковка, д. Морьевка, д. Веселый Кут, д. Украинка, с. Медяково, д. Спасск, п. Советский п. Сибирский, д.	ул. Советов, ул. Коммунистическая, ул. Осипенко, Н-1601, Н-1626, Н-1607	63

1	2	3	4	5	6
			Благовещенка		

Таблица 1.9.2 – Пассажирооборот в муниципальном образовании Купинский район

№ маршрута	Наименование маршрута	2017		2018		2019		2020	
		пассажиры	пасс-т	пассажиры	пасс-т	пассажиры	пасс-т	пассажиры	пасс-т
101-1	Купино-Березовка	7100	309786	5771	251879	5171	227593	4475	193255
101-2	Купино-Алферовка	2976	123425	2774	118894	2105	107526	2157	90886
101-3	Купино-Метелево	7911	293087	7069	278194	6801	250868	5140	202483
102-1	Купино-Тюменка	6499	281825	5614	243400	5217	230740	4539	200471
102-2	Купино-Яркуль	4007	148163	3728	137280	3429	126822	2561	94724
103	Купино-Новорозино	5980	166683	5691	169516	5016	151444	4513	152664
104-1	Купино-Стеклоанное	2398	28776	2119	25428	2042	24504	1613	22324
104-2	Купино-Орловка	3737	66609	3273	55834	3308	58270	2529	46083
105	Купино-Сибирский	2922	82489	2557	72702	2532	73472	1939	56348
106-1	Купино-Рождественка	7974	183523	6043	138989	5922	136206	3677	84571
106-2	Купино-Лукошино	19467	958243	16516	845934	15506	795704	11469	582705
107-1	Купино-Лягушье ч/з Чумашки	8115	332453	7385	304141	6687	280059	4760	200200
107-2	Купино-Лягушье ч/з Вороновку	9349	375243	7646	310119	7388	300224	5938	239255
108	Купино-Покровка	295	7965	343	9261	197	5319	40	1107
109	Купино-Аполиха	4358	127620	4260	125071	3926	118907	2933	91132
110	Купино-Шаитик	13637	423303	11519	352025	10912	336055	7959	248972
111	Купино-Вишневка	5405	275998	5108	260054	4730	231467	3840	194327
112-1	Купино-Петропавловка	3328	157367	2762	124948	5340	253595	4518	215083
112-2	Купино-Благовещенка	8287	362718	7549	330508	4665	208035	3610	163431
113	Купино-Благовещенка ч/з Украинку	6112	244910	4869	193575	3899	157877	3787	155667
Внутригородские маршруты									
1	Ж.д. вокзал-Районная больница	244163	976652	243077	972308	275674	1102692	177473	709892

2	Ж.д. вокзал-Рынок								
3	Ж.д. вокзал-Элеватор-Районная больница								

Таблица 1.9.3 – Расписание маршрутов регулярных перевозок, действующих в муниципальном образовании
Купинский район

№ маршрута	Наименование маршрута	Протяженность маршрута (км)	Дни недели	Время отправления	Продолжительность об. рейса (часов)	Эксплуатационная скорость
101-1	Купино-Березовка	136	вт.пт	6-30, 14-50	4	34,00
101-2	Купино-Алферовка	142	чт	6-30, 14-50	4	35,50
101-3	Купино-Метелево	110	пн.ср.сб	6-40, 14-50	3,5	31,40
102-1	Купино-Тюменка	124	пн.ср.пт	6-50, 15-25	3,5	35,40
102-2	Купино-Яркуль	74	вт.чт.сб	07-30, 15-25	2,5	29,60
103	Купино-Новорозино	122	пн.ср.пт.	06-30, 15-05	3,5	34,90
104-1	Купино-Стеклянное	24	пн.пт	08-00, 14-40	1	24,00
104-2	Купино-Орловка	54	вт.чт	08-00, 15-25	2	27,00
105	Купино-Сибирский	68	вт.чт	08-00, 15-25	2	34,00
106-1	Купино-Рождественка	46	пн.вт.ср.чт.пт	08-00, 12-30	1,5	30,60
106-2	Купино-Лукошино	126	пн.вт.ср.чт.пт.сб	06-50, 15-05	3,5	36,00
107-1	Купино-Лягушье ч/з Чумашки	118	вт.чт.сб	06-50, 15-05	3,5	33,70
107-2	Купино-Лягушье ч/з Вороновку	128	пн.ср.пт	06-50, 15-05	3,5	36,60
108	Купино-Покровка	56	ср	08-00, 15-25	1,5	37,30
109	Купино-Аполиха	90	пн.чт.сб	07-00, 15-25	3	30,00
110	Купино-Шаитик	92	пн.вт.ср.чт.пт.сб	07-00, 15-25	3	30,60
111	Купино-Вишневка	136	ср.пт	06-30, 14-40	4	34,00
112-1	Купино-Петропавловка	140	вт.чт	06-30, 14-50	4	35,00
112-2	Купино-Благовещенка	120	пн.сб	06-40, 14-50	3,5	34,30

113	Купино-Благовещенка ч/з Украинку	126	ср.пт	06-40, 14-50	3,5	36,00
Внутригородские маршруты						
1	Ж.д. вокзал-Районная больница	5,5	ежедневно	20-25	45	15,00
2	Ж.д. вокзал-Рынок	5	сб.вс.	25-30	45	13,00
3	Ж.д. вокзал-Элеватор- Районная больница	9	пн.-пт.	30-60	60	18,00

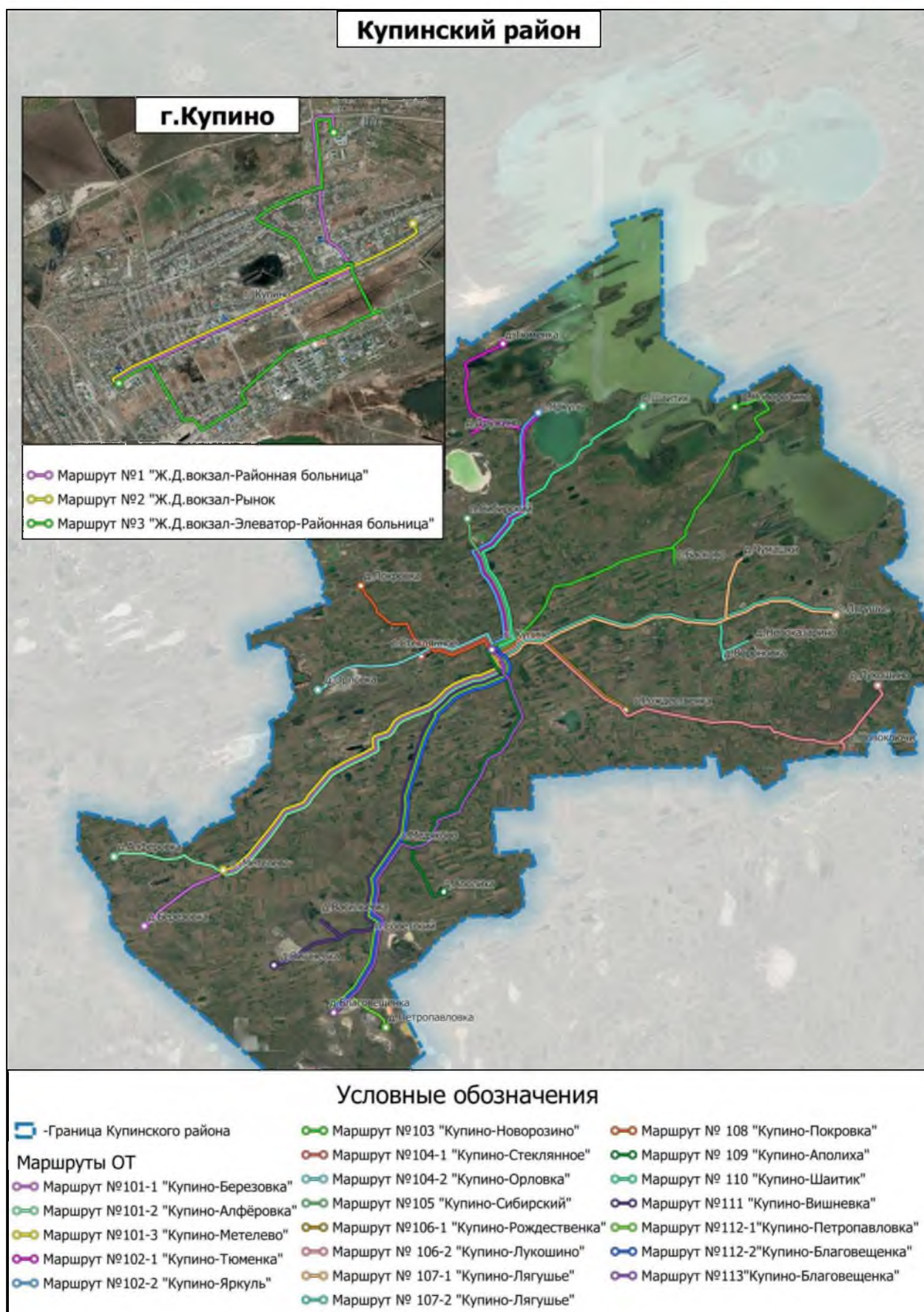


Рисунок 1.9.1 – Схема муниципальных маршрутов регулярных перевозок пассажиров

1.10 Анализ состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий

Оценка уровня безопасности базируется в основном на показателях статистики ДТП и степени их тяжести.

По официальным данным ГУОБДД МВД России на территории муниципального образования Купинский район по состоянию на 2018 – 2020 гг. зафиксировано 52 ДТП.

При проведении анализа использовались положения и требования Федерального закона от 29 декабря 2017 года №443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», Федерального закона от 10.12.1995 N 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» и ОДМ 218.6.015-2015 «Рекомендации по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации».

Общая статистика аварийности в Купинском районе приведена в таблице 1.10.1 и на рисунке 1.10.1 соответственно.

Таблица 1.10.1 – Обобщённые показатели аварийности по годам

Сводные данные	Год совершения ДТП		
	2018	2019	2020
Всего учётных ДТП	18	15	19
Всего раненых	22	16	23
Всего погибло	1	3	7



Рисунок 1.10.1 – Распределение показателей аварийности за 2018 – 2020 гг.

Детальный анализ данных за трехлетний период позволяет отметить, что с типичными видами учётных ДТП в рассматриваемом периоде стали: опрокидывание, столкновение, наезд на пешехода, наезд на стоящее ТС. Данные виды ДТП регистрировались каждый год. В среднем, наибольшее число происшествий, происходит в категории – «Наезд на пешехода» (35%). Данные по каждому виду ДТП приведены в таблице 1.10.2.

Таблица 1.10.2 – Количество учётных ДТП по видам за 2018 – 2020 гг.

Вид ДТП	2018	2019	2020
Наезд на пешехода	7	6	5
Наезд на препятствие	-	1	-
Опрокидывание	3	6	1
Столкновение	7	1	6
Съезд с дороги	-	1	6
Иные виды	1	-	1
Итого:	18	15	19

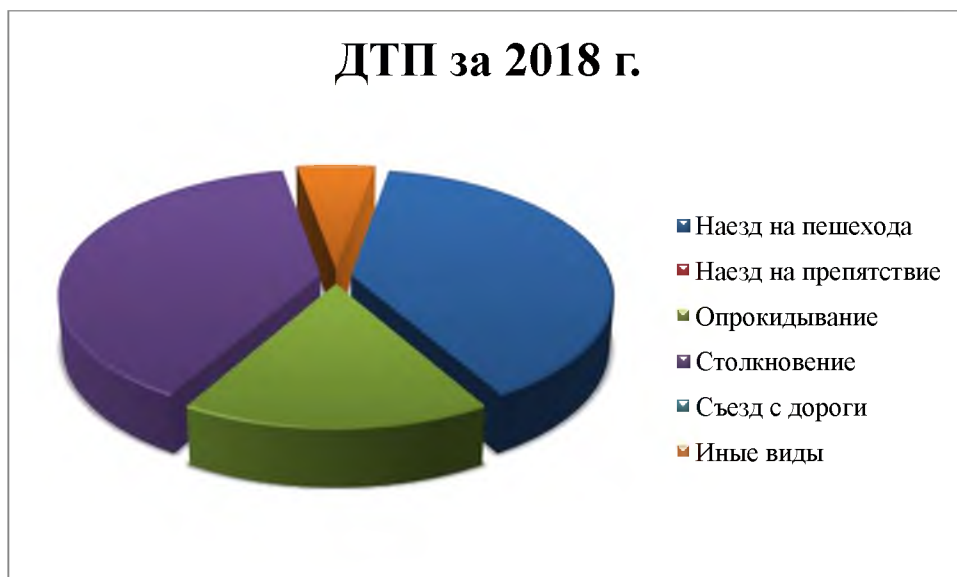


Рисунок 1.10.3 – Распределение учётных ДТП по видам за 2018 г.

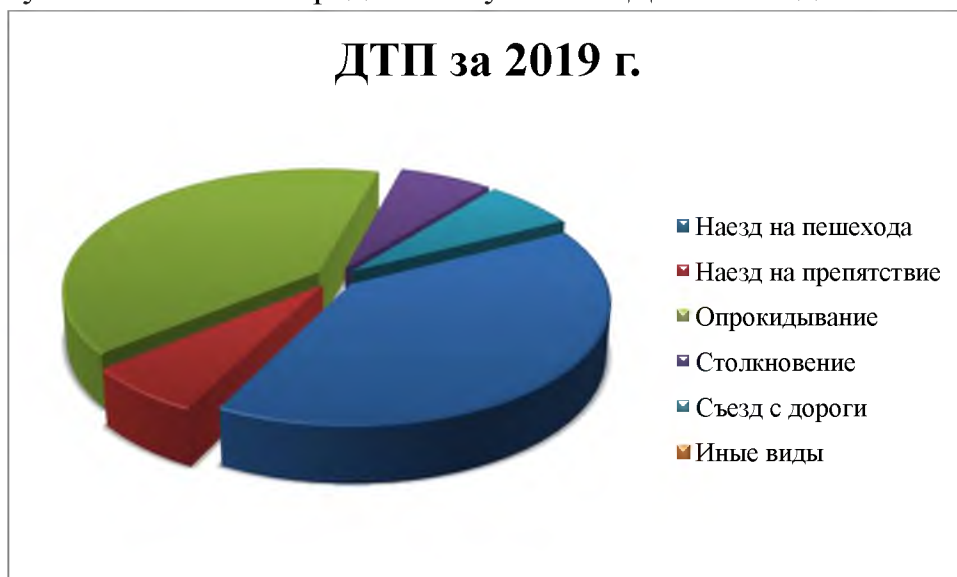


Рисунок 1.10.4 – Распределение учётных ДТП по видам за 2019 г.

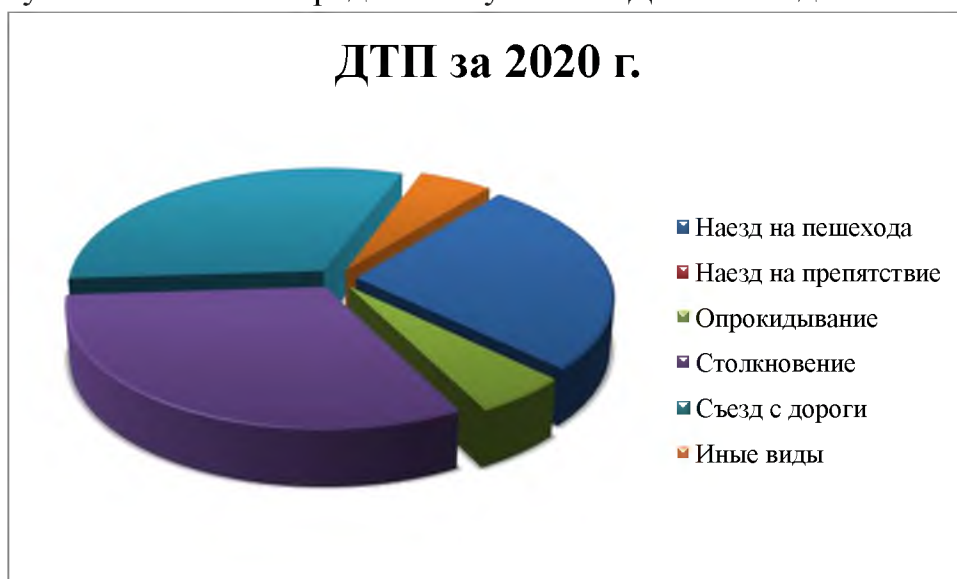


Рисунок 1.10.5 – Распределение учётных ДТП по видам за 2020 г.

Анализ приведенных статистических данных позволяет сделать заключение о том, что к 2020 году наблюдается рост тяжести ДТП, число погибших увеличилось практически в два раза. Однако, следует отметить, что количество учетных ДТП за проанализированный период остается примерно на одном уровне.

В результате топографического анализа ДТП за трехлетний период, основывающегося на данных географических координат указанных в карточках ДТП, на территории муниципального образования выраженных мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (очагов аварийности) находящихся вне автомобильных дорог регионального значения выявлено не было.

Детальный анализ мест совершения ДТП за 3 года показывает, что основным видом ДТП по Купинскому району является наезд на пешехода (35% – 18 ДТП), вторым по массовости являются столкновение (27% – 14 ДТП) и третьим по массовости является опрокидывание (19% – 10 ДТП). По количеству пострадавших выделяются такие виды ДТП, как наезд на пешехода (18 – пострадавших, 2 – погибло), опрокидывание (13 – пострадавших, 7 – погибло) и столкновение (19 – пострадавших).

Сложность аварийной ситуации объясняется следующими причинами:

- низким уровнем правового сознания граждан в сфере безопасности дорожного движения;
- возрастающей мобильностью населения, увеличением количества перевозок с использованием личного автомобильного транспорта;
- возрастающей диспропорцией между увеличением количества автомобилей и пропускной способностью улично-дорожной сети.

При этом, наиболее частыми причинами ДТП, произошедшими на территории МО Купинский район, являются:

- отсутствие тротуара/пешеходной дорожки;
- несоблюдение дистанции;
- выезд на встречную полосу движения;

- недисциплинированность и невнимательность пешехода.

С целью сокращения количества лиц, погибших в результате ДТП и сокращения количества ДТП с пострадавшими, воспитания культуры участников дорожного движения, а также повышения безопасности дорожного движения в поселениях района, в муниципальном образовании Купинский район постановлением Администрации Купинского района от 27.01.2020 №84/1, утверждена муниципальная программа «Обустройство улично-дорожной сети элементами благоустройства и безопасности дорожного движения на территории Купинского района Новосибирской области на 2020-2022 годы».

Программа включает мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения по следующим направлениям:

- организационные мероприятия – совершенствование нормативно-правовых, методических и организационных основ в области обеспечения дорожного движения;
- информационное обеспечение мероприятий по повышению безопасности дорожного движения на территории Купинского района - повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения;
- профилактика детского дорожно-транспортного травматизма;
- улучшение условий движения и устранение опасных участков на территории Купинского района Новосибирской области – осуществление организационных и технологических мероприятий, направленных на совершенствование организации движения транспортных средств и пешеходов.

В результате реализации данной Программы планируется:

- формирование у водителей и пассажиров ценностно-нормативной мотивации, направленной на повышение правового сознания, ответственности и культуры безопасного поведения на дороге;
- повышение культуры поведения участников дорожного движения;

- ежегодное снижение количества ДТП с пострадавшими на 1 ед.;
- ежегодное снижение количества ДТП с участием несовершеннолетних на 1 ед.;
- увеличение доли учащихся, задействованных в мероприятиях по профилактике ДТП, до 100%;
- выявление в ходе ежегодного комиссионного обследования недостатков улично-дорожной сети, определение видов и объемов для дальнейшего устранения.

Реализация Программы позволит устранить ряд причин ДТП и уменьшить количество ДТП в Купинском районе, связанных с условиями движения и методами организации дорожного движения.

1.11 Оценка финансирования деятельности по организации дорожного движения

Формирование расходов бюджетов всех уровней бюджетной системы Российской Федерации осуществляется в соответствии с расходными обязательствами, обусловленными установленным законодательством Российской Федерации разграничением полномочий федеральных органов государственной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления международным и иным договорам и соглашениям должно происходить в очередном финансовом году за счет средств соответствующих бюджетов.

Планирование дорожной деятельности должно основываться на принципе сбалансированности, при котором требования к качеству содержания и ремонта автомобильных дорог и искусственных сооружений на них должны учитывать возможности бюджета муниципального образования и одновременно обеспечивать нормативные значения транспортно-эксплуатационных показателей автомобильных дорог: скорость, пропускная способность, уровень загрузки ее движением, непрерывность, комфортность

и безопасность движения, способность пропускать автомобили и автопоезда с осевой нагрузкой и грузоподъемностью (или общей массой) соответствующими категориями дороги.

Согласно Докладу Главы Купинского района Новосибирской области о достигнутых значениях показателей для оценки эффективности деятельности органов местного самоуправления Купинского района Новосибирской области за 2020 год и их планируемых значениях на 3-летний период, в целях реализации программы «Развитие автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения в Новосибирской области в 2015-2022 годах» администрацией Купинского района в 2020 г. завершены работы по ремонту автомобильных дорог местного значения по ул. Центральная и ул. Подгорная в д. Лукошино, в с. Чаинка по ул. Школьная, д. Мальково по ул. Набережная, д. Михайловка по ул. Центральная, д. Киргинцево по ул. Центральная.

Выполнены работы по ремонту автомобильной дороги «992 километр автомобильной дороги «М-51» – Купино-Карасук – 2,17 км; Здвинск – 157 километр автомобильной дороги «К-01» – 1,5 км.

Проведены аварийно-восстановительные работы на автомобильной дороге «Новорозинская переправа-Новорозино» – 1,3 км.

Всего за 2020 год отремонтировано 8,9 км автомобильных дорог.

В целях реализации мероприятий по устойчивому функционированию автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, а также дорожно-уличной сети муниципального образования города Купино, в том числе в рамках реализации регионального проекта «Дорожная сеть, государственной программы Новосибирской области «Развитие автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения в Новосибирской области», в 2020 году произведен капитальный ремонт автомобильной дороги в городе Купино по ул. 1-я Вокзальная, протяженностью 1,4 км, стоимостью 35 343,2 тыс.руб., введена в эксплуатацию после завершения реконструкции, автомобильная дорога по

ул. Ломоносова протяженностью 0,665 км. Разработаны проекты на капитальный ремонт улицы 1-я Аксёнова, реконструкции автомобильной дороги по ул. Мичурина, г. Купино.

В целях безопасности дорожного движения, согласно новым требованиям и стандартам, полностью обустроены пешеходные переходы вблизи дошкольных и общеобразовательных учреждений. Проведён ямочный ремонт автомобильных дорог и улиц города Купино стоимостью более 850 000 тыс. руб.

По результатам проведенного анализа, можно сделать вывод о том, что мероприятия, а соответственно и средства предусмотренные на их исполнение, запланированные органами местного самоуправления в рамках реализации муниципальных программ, не предусматривают в полном объеме изменения, которые необходимо произвести в сфере дорожного хозяйства для повышения качества содержания улично-дорожной сети, улучшения транспортно-эксплуатационных показателей, а также транспортной и пешеходной связности, предусмотренные в рамках КСОДД на основании проведенного натурного обследования территории, а также моделирования текущей дорожно-транспортной ситуации. В свою очередь данные мероприятия требуют дополнительных источников финансирования и рационального распределения денежных средств.

2 Мероприятия по организации дорожного движения и очередность их реализации

2.1 Мероприятия по разделению движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределения их по времени движения

В соответствии с положениями Приказа Минтранса России от 30.07.2020 г. №274 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения» в мероприятиях по организации дорожного движения в зависимости от специфики территории, в отношении которой разрабатывается КСОДД, должны обосновываться решения по разделению движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределение их по времени движения.

Цель данных мероприятий заключается в реализации комплексных подходов к решению транспортных проблем и разработке предложений по снижению перегрузки УДС муниципального образования за счёт изменения схем организации движения и параметров действующей транспортной сети.

Разделение потоков по категориям транспортных средств создает возможность более рационального использования дорожной сети различными транспортными средствами, и является эффективным путем уменьшения количества транспортных задержек и рисков возникновения ДТП. Примером реализации данного мероприятия являются разделение полос для легковых и грузовых автомобилей на магистралях с многорядным движением и выделение отдельных полос для маршрутного пассажирского транспорта путём установки соответствующих знаков запрещения движения.

Разделение движения транспортных средств по скорости движения, как правило, вызвано необходимостью выделения из состава потока автомобилей,

обладающих низкими динамическими качествами с целью поддержания средней скорости потока, уменьшения количества обгонов и, как следствие, повышения удобства и безопасности движения. Примерами локального выравнивания состава транспортных потоков по скоростному признаку являются: устройство с правой стороны проезжей части дополнительных полос для движения автомобилей в сторону подъема; выделение полос разгона и торможения на пересечениях и примыканиях дорог; ограничение верхнего или нижнего предела скорости по отдельным полосам движения.

Разнонаправленность движения, как правило, оказывает ощутимое влияние на безопасность движения и снижение транспортно-эксплуатационных показателей, чем разнотипность транспортных средств в потоке. В этой связи, типичным мероприятием, направленным на формирование однородных транспортных потоков по направлению дальнейшего движения на пересечении, является выделением специальных полос движения на подходе к пересечениям.

Разделение транспортных потоков во времени является одним из наиболее распространённых методов организации движения, оказывающим наибольшее воздействие на безопасность движения. Основопологающим способом, обеспечивающим формирование однородных групп с целью разновременного пропуска транспортного потока, является определение приоритета движения на пересечениях. Помимо стандартного набора правил, устанавливающих очередность проезда, метод предусматривает:

- введение дополнительного приоритета движения на перекрёстках путём установки дорожных знаков 2.1 – 2.5. В зависимости от стоящих задач, данное мероприятия позволяет обеспечить более высокую эффективность работы транспортного узла;

- введение светофорного регулирования. Прежде всего, это относится к перекресткам с интенсивным движением, где с помощью только знаков и разметки нельзя обеспечить безопасность движения.

Для оценки необходимости перераспределения транспортных потоков в рамках настоящего проекта использовались методы транспортного моделирования. В качестве критерия оценки потребности в проведении мероприятий по перераспределению транспортных потоков с целью снижения загрузки определённых участков сети использовались значения уровня обслуживания движения. Согласно ОДМ 218.2.020-2012 к участкам автомобильной дороги, обслуживающих движение в режиме перегрузки, относятся участки автомобильной дороги с уровнем обслуживания D, E или F.

Анализ данных, полученных в результате моделирования, позволяет сделать вывод о том, что улично-дорожная сеть муниципального образования нагружена относительно равномерно, основная транспортная нагрузка приходится на участки автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, не затрагивая улицы и дороги местного значения. На значительной части территории условия движения соответствуют уровню A и B, очень редко достигая уровня C.

В свою очередь, предполагаемые изменения транспортно-эксплуатационных характеристик дорог и улиц, за счёт плановых реконструкции и ремонтов, автоматически приведут к перераспределению транспортных потоков, что позволит избежать возможных проблем с перегрузкой улично-дорожной сети в будущем. Уровни интенсивности движения и загрузки магистралей в настоящее время находятся в пределах допустимых значений и не требуют мероприятий по распределению транспортных потоков.

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

Пропускная способность дороги зависит от большого числа факторов: дорожных условий (ширины проезжей части, продольного уклона, радиуса кривых в плане, расстояния видимости и др.), состава потока автомобилей, наличия средств регулирования; присутствия помех для движения, возможности маневрирования автомобилей по ширине проезжей части, психофизиологических особенностей водителей и конструкции автомобилей. Изменение этих факторов может приводить к существенным колебаниям пропускной способности в течение суток, месяца, сезона или года.

В рамках разработки комплексной схемы организации дорожного движения пропускная способность автомобильных дорог может быть повышена за счёт:

- внесения предложений по увеличению ширины проезжей части и выделению дополнительных полос для движения за счёт проведения работ по капитальному ремонту или реконструкции;
- назначение внеплановых ремонтных работ дорожных одежд;
- устранения условий, способствующих созданию помех для движения (ограничение числа остановок и стоянок транспортных средств на проезжей части, устройство заездных карманов, оборудование парковочных мест вне проезжей части, изменение типов пешеходных переходов);
- обоснования мероприятий по реконструкции пересечений в одном уровне (канализирование пересечений, формирование кольцевых пересечений и примыканий);
- обоснования строительства транспортных развязок, обеспечивающих движение пересекающихся транспортных потоков в разных уровнях;

- оптимизации и координации светофорного регулирования;
- выбора оптимальных средств регулирования, обеспечивающих рациональный режим движения на пересечениях;
- введение одностороннего или реверсивного движения;
- повышения средней скорости движения за счёт проработки вопросов снабжения водителей полной информацией об условиях движения по маршруту.

Перечисленные мероприятия можно разделить на организационно-технические и реконструктивные. Первые обеспечивают увеличение пропускной способности за счёт более совершенного использованием технических средств. Основное преимущество таких мероприятий заключается в том, что их можно осуществить в сравнительно короткий срок. Преимуществом реконструктивных мер является то, что они позволяют получить максимальный прирост пропускной способности, но как правило, связаны со значительными капитальными вложениями и длительными сроками выполнения работ. Также, реализация данного вида мероприятий очень часто затруднена на участках сети, проходящих через плотную застройку; участках с высокими насыпями, на мостах и эстакадах).

Поскольку рассмотрению вопросов, связанных со светофорным регулированием, организацией одностороннего движения, развитием парковочного пространства и совершенствованием системы информационного обеспечения (входящих в первую группу) посвящены отдельные подразделы КСОДД, в рамках данного пункта сформированы мероприятия второй группы.

Как и в случае с рассмотрением необходимости перераспределения транспортных потоков, в качестве критерия оценки потребности в проведении мероприятий, направленных на увеличение пропускной способности дорог, ключевое значение имеет показатель уровня обслуживания движения, который может устанавливаться по коэффициенту

загрузки, определяемый отношением фактической интенсивности движения к практической пропускной способности.

Уровни обслуживания, характеризующие изменение взаимодействия автомобилей в транспортном потоке, следует использовать для обоснования числа полос движения, как на всей дороге, так и на ее отдельных участках.

Как отмечалось ранее, анализ данных, полученных в результате моделирования, позволяет сделать вывод о том, что улично-дорожная сеть муниципального образования нагружена относительно равномерно, существующая пропускная способность улиц и дорог далека от максимального расчётного значения.

Имеющиеся значения уровней загрузки и соответствующих им уровней обслуживания свидетельствуют о том, что движение осуществляется в достаточно комфортных условиях, экономическая эффективность работы дороги низкая, автомобили движутся в основном малыми группами.

Несмотря на то, что существующая дорожная обстановка не требует немедленного проведения реконструкционных мероприятий, рост интенсивности транспортных потоков, связанный с развитием региона, а также прогнозируемое увеличение уровня автомобилизации, требует принятия определённых предупредительных мер. Сводный перечень предлагаемых мероприятий на весь период разработки КСОДД представлен в таблице 2.2.1. Рекомендуемые периоды проведения приведены в разделе 3 настоящей КСОДД.

Реализация перечисленных мероприятий позволит повысить пропускную способность УДС муниципального образования, обеспечив требуемые уровни обслуживания на расчётный период.

Таблица 2.2.1 – Мероприятия по повышению пропускной способности дорог на территории муниципального образования на краткосрочную перспективу

№ п/п	Наименование объекта	Период реализации
1	2	3
1	Ремонт автомобильной дороги в д. Шаитик по ул. Рыбзаводская (Чаинский сельсовет, д. Шаитик)	2024
2	Ремонт автомобильной дороги д. Вороновка - г. Купино (участок около с. Копкуль) (Копкульский сельсовет, д. Вороновка)	2023
3	Капитальный ремонт внутрипоселковой автомобильной дороги в с. Чумашки (Копкульский сельсовет, с. Чумашки)	2025
4	Ремонт внутрипоселковых автомобильных дорог (Новониколаевский сельсовет, с. Новорозино)	2025
5	Ремонт внутрипоселковых автомобильных дорог: ул. Молодежная, ул. Школьная, ул. Учительская (пос. Сибирский, Сибирский сельский совет)	2025
6	Ремонт внутрипоселенческих автомобильных дорог (с. Лягушье Лягушенский сельский совет)	2025
7	Ремонт внутрипоселенческой автомобильной дороги (д. Тюменка Яркульский сельский совет)	2024
8	Ремонт межпоселенческой автомобильной дороги д. Тюменка (д. Тюменка Яркульский сельский совет)	2025
9	Ремонт автомобильной дороги перед с. Яркуль (с. Яркуль Яркульский сельский совет)	2021
10	Капитальный ремонт внутрипоселковой автомобильной дороги в с. Метелево, ул. Молодёжная - асфальтобетонное покрытие (с. Метелево)	2022
11	Капитальный ремонт внутрипоселковой автомобильной дороги в с. Метелево, ул. Центральная - асфальтобетонное покрытие (с. Метелево)	2025
12	Ремонт межпоселенческой автомобильной дороги Метелево-Березовка (с. Метелево)	2025
13	Ремонт межпоселенческой автомобильной дороги Советский - Благовещенка (д. Благовещенка)	2025
14	Капитальный ремонт внутрипоселенческих автомобильных дорог в с. Зятьковка (с. Зятьковка)	2025
15	Ремонт межпоселенческой автомобильной дороги Зятьковка - Веселый Кут (с. Зятьковка)	2025
16	Ремонт межпоселенческой автомобильной дороги Новоселье - Метелево (с. Новоселье)	2025
17	Ремонт автомобильных дорог с щебеночным покрытием по ул. Молодежная, ул. Почтовая, ул. Набережная д. Киргинцево (д. Киргинцево)	2025
18	Ремонт автомобильных дорог по ул. Бельского, ул. Мичурина, ул. Садовая, ул. Кооперативная (г. Купино)	2025
19	Капитальный ремонт автомобильных дорог с асфальтобетонным покрытием, переулка, соединяющего ул. Центральная и ул. Набережная с. Стеклянное (с. Стеклянное)	2025
20	Капитальный ремонт внутрипоселенческих автомобильных дорог в с. Новоключи, ул. Набережная, пер. Дорожный (с. Новоключи)	2025

1	2	3
21	Капитальный ремонт автомобильной дороги с. Новоключи - с. Осинники (соединяющей Купинский район и Баганский район) (с. Новоключи)	2025
22	Капитальный ремонт внутрипоселковых автомобильных дорог с твердым покрытием в д. Петровка (д. Петровка)	2021-2023
23	Капитальный ремонт внутрипоселковых автомобильных дорог с асфальтобетонным покрытием в д. Веселый Кут (д. Веселый Кут)	2025
24	Ремонт внутрипоселковых автомобильных дорог в с. Новоселье и г. Купино (ул. Советов, ул. Аксенова с переулками)	2025
25	Капитальный ремонт автомобильной дороги в г. Купино по ул. Ленина	2021-2025
26	Капитальный ремонт автомобильных дорог в с. Новоключи ул. Лазурная, ул. Почтовая	2021-2025
27	Капитальный ремонт автомобильных дорог в с. Новоселье ул. Кирова, Колхозная, Морской бульвар	2021-2025
28	Капитальный ремонт автомобильных дорог в с. Копкуль ул. Набережная, ул. Сибирская	2021-2025
29	Капитальный ремонт автомобильных дорог в с. Стеклянное ул. Центральная -дорога Купино-Орловка, ул. Центральная -РТМ-склад ГСМ, ул. Центральная -зерноток, ул. Центральная -зерноток, ул. Набережная - дорога Купино-Орловка	2021-2025
30	Капитальный ремонт автомобильной дороги по ул. Гагарина в п. Советский	2021-2025
31	Капитальный ремонт автомобильной дороги по ул. Озерная в д. Чумашки	2021-2025
32	Щебенение школьного маршрута (п. Сибирский, Сибирский сельский совет)	2024
33	Щебенение школьного маршрута (д. Алексеевка, Сибирский сельский совет)	2025
34	Щебенение внутрипоселковой дороги (д. Алексеевка, Сибирский сельский совет)	2024

2.3 Мероприятия по оптимизации светофорного регулирования, управлению светофорными объектами, включая адаптивное управление

Метод светофорного регулирования позволяет разделять транспортные потоки во времени, что снижает аварийность, повышает уровень безопасности, но вместе с тем снижает пропускную способность пересечения. В соответствии с п. 1.6 ОДМ 218.6.003-2011 «Методические рекомендации по проектированию светофорных объектов на автомобильных дорогах» светофорное регулирование выполняет задачу автоматического:

- чередования фаз зеленого и красного сигналов для обеспечения безопасности при пересечении интенсивных транспортных и пешеходных потоков разных направлений;

- регулирования очередности проезда потоков разных направлений таким образом, чтобы обеспечивать максимальную пропускную способность пересечений автомобильных дорог.

В этой связи под оптимизацией светофорного регулирования понимается процесс нахождения таких характеристик работы светофорных объектов, при которых достигается максимальная пропускная способность пересечений автомобильных дорог при текущих значениях интенсивности дорожного движения и выполнении требований по безопасности пересечения транспортных и пешеходных потоков разных направлений.

На текущий момент в рассматриваемых границах территории муниципального образования Купинский район установлено 3 светофорных объекта, осуществляющих повременный пропуск конфликтных транспортных потоков: ул. Магистральная – ул. Розы Люксембург, ул. Советов – ул. Новый Городок, ул. Советов – ул. Коммунистическая. Разработка мероприятий по оптимизации светофорного регулирования и управления светофорными циклами не требуется, в связи с низкой интенсивностью движения на данных пересечениях (см. п. 1.8).

2.4 Мероприятия по согласованию (координации) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения

Согласование (координация) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения, является одним из мероприятий обеспечения эффективности организации дорожного движения (ст. 11

Федерального закона от 29.12.2017 №443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»).

Координированным управлением называется согласованная работа ряда светофорных объектов УДС с целью сокращения задержки транспортных средств.

Для организации координированного управления необходимо выполнение следующих условий:

- наличие не менее двух полос для движения в каждом направлении;
- одинаковый цикл регулирования на всех перекрестках, входящих в систему координации;
- расстояние между соседними перекрестками не должно превышать 800 м (п. 7.3 ОДМ 218.6.003-2011 Методические рекомендации по проектированию светофорных объектов на автомобильных дорогах).

На данном этапе КСОДД разработка мероприятий по согласованию (координации) работы светофорных объектов не предусматривается.

2.5 Мероприятия по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов

Пешеходное движение

Качество пешеходной инфраструктуры является одним из наиболее важных аспектов, определяющих безопасность дорожного движения. Учитывая, что большая часть перемещений начинается с ходьбы пешком, данный вид инфраструктуры предъявляет высокие требования по надлежащей интеграции со всеми видами транспорта.

В ходе обследования было установлено, что пешеходные связи между территориями, очень часто весьма разрозненны, на пути движения пешеходов находится много проблемных участков, связанных с организацией тротуаров, расположение имеющихся пешеходных переходов не всегда соотносится с траекторией пешеходных потоков. Имеется много участков УДС, где тротуар отсутствует, либо находится в ненадлежащем состоянии.

Перечисленные проблемы нарушают равномерный режим движения пешеходов, вынуждая иногда двигаться по проезжей части, в то время как, качественная и безопасная пешеходная инфраструктура предполагает разделение автомобильных и пешеходных потоков и их максимальную изоляцию друг от друга.

С учётом основных положений «Методические рекомендации по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения. Развитие пешеходных пространств поселений, городских округов в Российской Федерации» от 30.07.2018 г., а также требованиями ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» от 01.04.2020 г. и ГОСТ 33150-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Проектирование пешеходных и велосипедных дорожек» от 31.08.2015 г., на территории Купинского района предлагается проведение следующих видов мероприятий:

- приведение в нормативное состояние существующих тротуаров и пешеходных дорожек и других объектов пешеходной инфраструктуры. К смежным мероприятиям относятся также обустройство подходов от тротуаров до непосредственно пешеходных переходов. Сводный перечень указанных тротуаров с их привязкой к улично-дорожной сети и протяжённостью ремонтного участка представлен в таблице 2.5.1;

Таблица 2.5.1 – Мероприятий по ремонту тротуаров и пешеходных дорожек

№ п/п	Место расположения	Протяженность, км
1	ул. Коммунистическая	0,7
2	ул. Новый Городок	0,42
3	ул. Розы Люксембург	0,34
4	ул. Садовая	1,6

– обустройство пешеходных переходов ограждениями перильного типа, искусственными неровностями, светофорами типа Т.7 в местах высокой интенсивности пешеходных потоков и вблизи учебных заведений (внедрение данных мероприятий подробно рассмотрено в соответствующих разделах настоящего проекта). К смежным мероприятиям относятся также обустройство подходов от тротуаров до непосредственно пешеходных переходов;

– устройство (приведение в нормативное состояние) пешеходных переходов в одном и разных уровнях (подземные переходы и надземные переходы). По результатам обследования территории, необходимо выполнить мероприятия, связанные с обустройством и приведением в нормативное состояние (нанесение дорожной разметки, установка знаков) пешеходных переходов на участках, описанных в таблице 2.5.1;

Таблица 2.5.1 – Мероприятия, связанные с обустройством пешеходных переходов

№ п/п	Место расположения
1	2
1	пер. Переездный (в районе д. 1), г. Купино (обустройство пешеходного перехода)
2	ул. Почтовая (в районе д. 20), с. Новоключи (обустройство пешеходного перехода)
3	ул. Смородина (в районе д. 2), г. Купино (обустройство пешеходного перехода)
4	ул. Коммунистическая (в районе д. 21), г. Купино (обустройство пешеходного перехода)
5	пересечение ул. Островского – ул. 1-я Аксенова – ул. Коммунистическая, г. Купино (обустройство 2-х пешеходных переходов)

1	2
6	Пересечение ул. 1-я Аксенова – ул. 2-я Аксенова, г. Купино (обустройство пешеходного перехода)
7	ул. Садовая – ул. Островского, г. Купино (обустройство пешеходного перехода)
8	ул. Садовая – ул. Лермонтова, г. Купино (обустройство пешеходного перехода)
9	ул. Розы Люксембург – ул. Мичурина, г. Купино (обустройство пешеходного перехода)

– повышение видимости переходов посредством оборудования пешеходных переходов современными техническими средствами ОДД. В целях реализации данного мероприятия рекомендуется повсеместное постепенное переоборудование существующих пешеходных переходов в соответствии со следующими требованиями:

- 1) использование разметки пешеходного перехода на желтом фоне;
- 2) установка световой индикации, по краю лицевой поверхности дорожных знаков или щитов с изображениями дорожных знаков;
- 3) обозначение разметки пешеходного перехода установкой световозвращающих катафотов на участках, не имеющих искусственного освещения, либо в дополнение к нему;
- 4) использование систем с автономным искусственным освещением;
- 5) установка светофоров П.1, П.2 на регулируемых пересечениях и пешеходных переходах вне перекрёстков;

– обустройство пешеходных зон, пешеходных переходов и подходов к ним техническими средствами для обеспечения доступности территории для маломобильных групп населения;

– устройство дополнительного освещения улично-дорожной сети. С целью обеспечения безопасности дорожного движения за счёт снижения количества аварийных ситуаций необходимо планомерное оснащение искусственным освещением всех пешеходных переходов;

В общем виде, пешеходные переходы рекомендуется оборудовать в соответствии со схемой, представленной на рисунке 2.5.2.

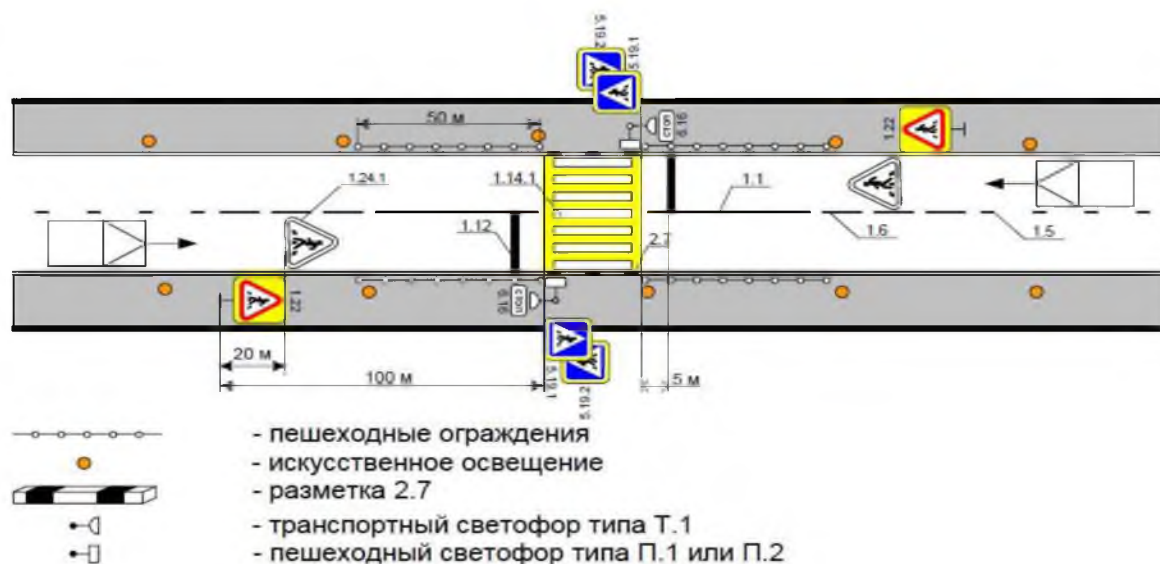


Рисунок 2.5.2 – Рекомендуемое оборудование пешеходного перехода

Велосипедное движение

Велосипедное движение является наиболее эффективным видом транспорта для передвижения и хорошей альтернативой моторизированному транспорту в виду его малозатратности, благотворного воздействия на здоровье населения и положительного влияния на транспортную систему и экологию муниципального образования.

Согласно СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений», велодорожки как отдельный вид транспортного проезда необходимо проектировать в виде системы, включающей в себя обособленное прохождение, или непосредственно по УДС.

Проектирование велосипедных дорожек осуществляется в соответствии с требованиями ГОСТ 33150-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Проектирование пешеходных и велосипедных дорожек. Общие требования».

Целями создания велотранспортной инфраструктуры являются:

- повышение удобства передвижения на расстояния до 10-15 км;
- повышение доступности территорий;
- решение транспортных, экологических, социальных проблем;

- сокращение затрат на здравоохранение;
- повышение качества среды обитания за счет сокращения числа поездок на автомобилях на расстояния до 10-15 км.

По результатам анализа планировочной структуры улично-дорожной сети муниципального образования и расположения мест притяжения, руководствуясь ГОСТ 33150-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Проектирование пешеходных и велосипедных дорожек. Общие требования» создание велотранспортной инфраструктуры на территории населенных пунктов, входящих в состав муниципального образования, считается экономически не целесообразным, ввиду низкой интенсивности движения транспортных средств и велосипедистов на территории поселений.

2.6 Мероприятия по введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств

Массовые перевозки маршрутным пассажирским транспортом, их быстрота, безопасность и экономичность имеют решающее значение для удобства населения. Эффективность этих перевозок, с одной стороны, зависит от качества их организации транспортными предприятиями, а с другой – от общего уровня организации дорожного движения, так как маршрутный пассажирский транспорт (МПТ), как правило, не имеет изолированных путей сообщения.

Мероприятия по организации приоритетного движения МТОП по улично-дорожной сети должны предусматривать комплексное использование планировочных и организационно-регулирующих решений, опирающихся на обследование условий движения и характеристик транспортных и пассажирских потоков.

Приоритетное движение МТОП может осуществляться постоянно (ежедневно и круглосуточно) и временно (в определенные дни недели и часы суток). Приоритет МТОП может осуществляться за счёт:

- выделения обособленных полос проезжей части на перегонах улиц;
- пропуска МТОП по закрытым для других видов ТС направлениям;
- введением отдельных ограничений для остальных ТС на дорогах, по которым проходят маршруты общественного транспорта;
- реализацией особых схем регулирования движения на перекрестках, в наибольшей степени способствующих снижению задержек МТОП.

В тоже время, приоритетный проезд МТОП должен обеспечиваться с учетом интересов всех участников движения, а его организация не должна ухудшать общую транспортную ситуацию на регулируемых светофорных объектах.

Критерием целесообразности внедрения приоритетного движения маршрутного пассажирского транспорта является сокращение суммарных затрат времени участников движения на рассматриваемом участке дорожной сети с учетом наполнения маршрутного пассажирского транспорта и легковых автомобилей. При этом для организации приоритета в виде выделенных полос требуется выполнение таких условий как: интенсивность транспортного потока в расчете на одну полосу движения должна составлять не менее 400 привед. ед./ч, интенсивность движения общественного транспорта – не менее 40 авт./ч, наличие не менее трех полос движения в данном направлении.

Учитывая перечисленные особенности и накладываемые ограничения, реализация данного вида мероприятий, как правило применяется в крупных городах, имеющих хорошо развитую улично-дорожную сеть, оборудованную современными техническими средствами.

В настоящее время, подвижной состав маршрутного транспорта в муниципальном образовании представлен автобусами малого класса, что позволяет свободно осуществлять муниципальные корреспонденции всем

слоям населения.

Проведённое натурное обследование территории муниципального образования не выявило участков автодорог или пересечений, удовлетворяющих условиям, необходимым для внедрения отдельной полосы движения маршрутного пассажирского транспорта. Таким образом, проведение мероприятий по введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств в Купинском районе не предусмотрено.

2.7 Мероприятия по развитию парковочного пространства (в том числе за пределами дорог)

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

На начальном этапе данного проекта собрана и систематизирована информация о существующем парковочном пространстве на территории Купинского района. Анализ полученной информации позволил оценить степень удовлетворения спроса на парковочное пространство и создаваемую им нагрузку на дорожную сеть.

Парковочные места вдоль улично-дорожной сети, оборудованные в соответствии с действующими нормативами, практически отсутствуют. Можно выделить лишь несколько оборудованных парковочных зон. Данный факт является одной из причин хаотичной парковки на УДС Купинского района. Хранение автотранспорта на территории муниципального образования осуществляется в пределах участков объектов притяжения и на придомовых участках жителей. Расчет мест для хранения автомобилей в районах индивидуальной застройки не осуществляется, поскольку

предполагается, что хранение ТС осуществляется на индивидуальных земельных участках.

С целью оптимизации транспортной доступности объектов массового притяжения населения и создания удобных условий, предлагается создание дополнительных парковочных мест на территории Купинского района. Сведения об устройстве проектируемых парковочных машино-мест представлена в таблице 2.7.1 и на рисунке 2.7.1.

Таблица 2.7.1 – Перечень мероприятий по организации и развитию парковочного пространства

№ п/п	Место расположения	Количество машино-мест, шт
1	ул. 1-я Аксенова (в районе д. 171), г. Купино	15
2	ул. Маяковского (в районе д. 1), г. Купино	12
3	ул. Розы Люксембург (напротив д. 13), г. Купино	20
4	ул. Южная (в районе д. 32), г. Купино	16

В целом, по результатам анализа расположения парковочного пространства на территории муниципального образования, можно сделать вывод о том, что дефицит парковочных мест, оборудованных в соответствии с действующими нормативами, отмечается у объектов притяжения (здравоохранения, образования, культуры, спорта, магазинов и промышленных объектов).

Реализация проектируемых мероприятий позволит значительно улучшить ситуацию по обеспечению населения Купинского района парковочным пространством.

2.8 Мероприятия по введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств

Временные ограничение или прекращение движения транспортных средств по автомобильным дорогам федерального значения осуществляются в порядке, установленном уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти в отношении автомобильных дорог регионального или межмуниципального, местного значения осуществляются в порядке, установленном высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации.

В случае принятия решений о временных ограничении или прекращении движения, органы местного самоуправления обязаны принимать меры по организации дорожного движения, в том числе посредством устройства объездов и информирования пользователей автомобильных дорог о сроках таких ограничений.

Введение временных ограничений или прекращения движения транспортных средств применяется:

- при реконструкции, капитальном ремонте и ремонте автомобильных дорог;
- в период возникновения неблагоприятных природно-климатических условий, в случае снижения несущей способности конструктивных элементов автомобильной дороги, ее участков и в иных случаях в целях обеспечения безопасности дорожного движения;
- в период повышенной интенсивности движения транспортных средств накануне нерабочих праздничных и выходных дней, в нерабочие праздничные и выходные дни, а также в часы максимальной загрузки автомобильных дорог;
- в целях обеспечения эффективности организации дорожного движения в соответствии с Федеральным законом «Об организации

дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

- в иных случаях, предусмотренных федеральными законами, а в отношении автомобильных дорог регионального или межмуниципального, местного значения в границах населенных пунктов, в том числе в целях повышения их пропускной способности, законами субъектов Российской Федерации.

Временные ограничения или прекращение движения транспортных средств также устанавливаются в следующих случаях:

- при проведении публичных религиозных обрядов и церемоний;
- при проведении официальных физкультурных мероприятий и спортивных мероприятий;
- при проведении культурно-массовых мероприятий (военные парады, шествия, ярмарки и иные подобные мероприятия, проводимые по решению органов исполнительной власти или органов местного самоуправления муниципальных образований).

В общих случаях временное ограничение или прекращение движения осуществляются посредством:

- ограничения движения по отдельным полосам автомобильной дороги;
- ограничения движения для транспортных средств (с грузом или без груза), общая масса и (или) нагрузка на ось или группу осей (тележку), а также габаритные параметры, которых превышают временно установленные значения указанных весовых и габаритных параметров на период устранения (ликвидации) причины, вызвавшей данную ситуацию;
- организации реверсивного или одностороннего движения;
- прекращения движения на участке автомобильной дороги и обеспечения объезда по автомобильным дорогам общего пользования;
- прекращения движения в течение времени, необходимого для устранения (ликвидации) причины, вызвавшей данную ситуацию, если иное невозможно;

- устройства временной объездной дороги;
- обустройства участков автомобильных дорог соответствующими дорожными знаками и иными техническими средствами организации дорожного движения, предусмотренными Правилами дорожного движения и действующими нормативно–техническими документами.

Срок обустройства участков автомобильных дорог соответствующими знаками или иными техническими средствами организации дорожного движения не должен превышать восьми часов.

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

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

Срок временных ограничений или прекращения движения при аварийных ситуациях и чрезвычайных природных явлениях определяется периодом времени, которое необходимо для устранения (ликвидации) причины, вызвавшей данную ситуацию.

На рисунке 2.8.1 изображен пример временной схемы организации дорожного движения на период производства работ и применения соответствующих дорожных знаков и разметки.

Продолжительность временного ограничения движения в весенний период не должна превышать 30 дней. Срок ограничения продлевается в случае неблагоприятных природно-климатических условий, но не более чем на 10 дней, с внесением соответствующих изменений в акт о введении ограничения.

В летний период действия временных ограничений движения по автомобильным дорогам, включенным в акт о введении ограничения, движение по автомобильным дорогам транспортных средств, осуществляющих перевозки тяжеловесных грузов, разрешается в период с 21.00 до 09.00.

Контроль соблюдения вводимых ограничений возлагается на органы государственной инспекции безопасности дорожного движения.

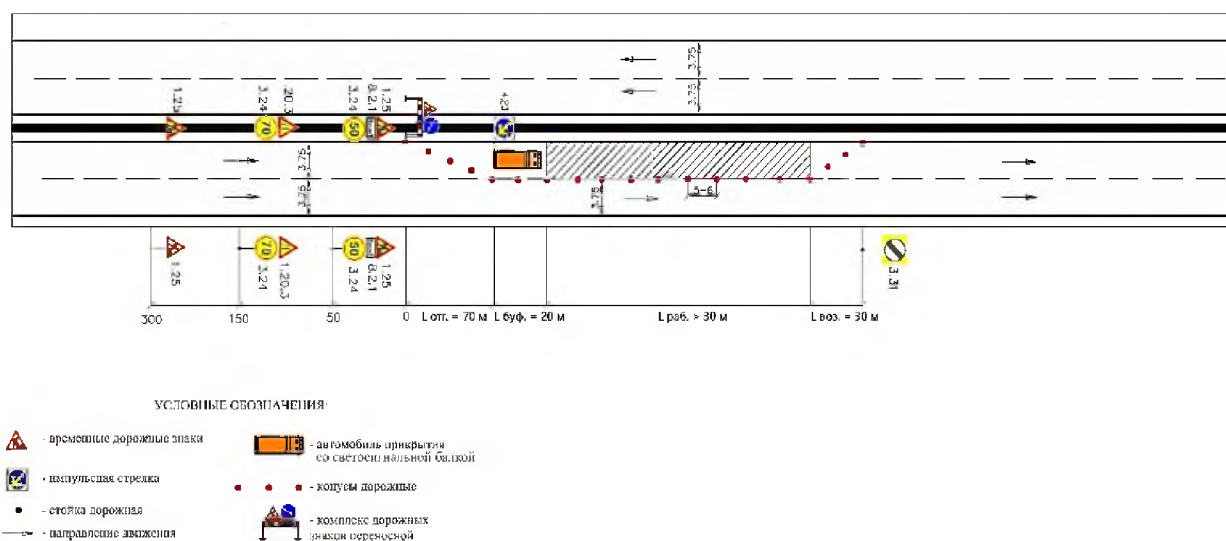


Рисунок 2.8.1 – Пример временной схемы организации дорожного движения

2.9 Мероприятия по применению реверсивного движения и организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках, перечню пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования

В связи с тем, что на некоторых магистралях и пригородных дорогах транспортные потоки в различные часы или даже дни недели приобретают определенное направление движения, для пропуска явно преобладающих потоков оказывается целесообразной организация реверсивного (переменного) движения.

В Купинском районе не выявлено характерных мест, где было бы возможно ввести реверсивное движение автомобильного транспорта. Пропускная способность улиц удовлетворяет транспортному спросу населения. Улично-дорожная сеть района нагружена равномерно, отсутствует маятниковое возрастание интенсивности транспортных потоков.

Из всего вышеперечисленного можно сделать вывод о том, что необходимости в проведении данного типа мероприятий в границах муниципального образования нет.

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 суток. В настоящее время одностороннее движение организовано в г. Купино по ул. Свердлова (в направлении ул. Советов) и ул. Кирова (в направлении ул. 1-я Аксенова).

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

С целью обеспечения беспрепятственного движения автотранспорта и разгрузки участков УДС на территории Купинского района дополнительные мероприятия по организации одностороннего движения на данном этапе КСОДД не предусмотрены.

2.10 Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий

Транспортная связность, или уровень развития транспортной инфраструктуры – один из наиболее важных факторов, который влияет на развитие городов и регионов в целом. Высокая связность территории и

развитая дорожная сеть создает благоприятные условия для развития промышленности и бизнеса, что в свою очередь способствует развитию экономики района и повышению благосостояния населения. Транспортная сеть муниципального образования должна обеспечивать высокую скорость, комфорт и безопасность передвижения между населенными пунктами и в их пределах, а также обеспечивать связь с объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами региональной и федеральной сети.

Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотренное Генеральными планами, целевыми и муниципальными программами рассмотрено в пункте 1.1 настоящего проекта.

В частности, на краткосрочную перспективу планируется строительство нового моста через протоку между озерами Яркуль - Чаны (Чаинский сельсовет, д. Шаитик), строительство автомобильной дороги в с. Чаинка по ул. Молодежная - 0,3 км (с. Чаинка Чаинский сельский совет), строительство межпоселенческих автомобильных дорог в Новониколаевском сельсовете, реконструкция автомобильной дороги по ул. Мичурина в г. Купино, а также строительство и ремонт автомобильных дорог по ул. Бельского, ул. Садовая и ул. Кооперативная в г. Купино.

Также, в период до 2025 года запланировано проведение капитального ремонта следующих автомобильных дорог: а/д Метелево-Березовка, а/д Благовещенка- Советский, а/д 19 км а/д Н-1606 Медяково-Благовещенка, а/д Новоселье-Метелево, а/д от д. Дружинино-д. Тюменка и а/д 56 км а/д Н-3118- Чаинка-Тюменка.

Кроме того, согласно, Программе комплексного развития транспортной инфраструктуры Новосибирской области, утвержденной постановлением Правительства Новосибирской области от 29.06.2021 г. № 247-п, на территории Купинского района в 2024 – 2025 гг. запланировано проведение:

- реконструкции автомобильной дороги Н-1603 «Купино – Новониколаевка – Новорозинская переправа» на участке км 19+100 – км 43+151 Купинского района Новосибирской области, протяженностью

24,05 км;

– реконструкции автомобильной дороги Н-1606 «Купино – Новоселье – Березовка –гр. Казахстана на участке км 21+000 – км 74+594 Купинского района Новосибирской области. протяженностью 53,59 км.

Пешеходная связность – качество среды, характеризующее степень её приспособленности для пешеходов. Повышение степени пешеходной доступности способствует уменьшению нагрузки на пассажирский транспорт, снижению случаев использования личного автотранспорта, а также повышает физическую активность и здоровье граждан.

Основные пешеходные связи обеспечивают связь жилых, общественных, производственных и иных зданий с остановками общественного транспорта, учреждениями культурно-бытового обслуживания, рекреационными территориями, а также связь между основными пунктами тяготения в составе общественных зон и объектов рекреации. Второстепенные пешеходные связи обеспечивают связь между застройкой и элементами благоустройства (площадками) в пределах участка территории, а также передвижения на территории объектов рекреации (сквер, бульвар, парк, лесопарк).

В тоже время, реализация планов по увеличению пешеходной доступности напрямую связана с реконструкцией, вышедших за нормативные значения, участков пешеходных дорожек, обустройством пешеходных переходов, остановок общественного транспорта и только затем, предполагает поэтапное расширение за счёт введения новой сети пешеходных дорожек.

Мероприятия по повышению пешеходной связности в муниципальном образовании Купинский район представлены в таблице 2.10.1. Реализация предложенных мероприятий позволит повысить уровень комфорта, удобства и безопасности перемещений жителей и гостей населенных пунктов, входящих в состав муниципального образования.

Таблица 2.10.1 – Мероприятия по строительству тротуаров на территории муниципального образования

№ п/п	Наименование улицы	Протяженность участка, км
1	2	3
1	ул. Ленина, г. Купино	0,95
2	ул. Смородина, г. Купино	0,5
3	ул. Осипенко, г. Купино	0,2
4	ул. Центральная, с. Киргинцево	0,5
5	ул. Почтовая, с. Новоключи	0,39
6	ул. Школьная, с. Новоключи	0,37
7	ул. Центральная, с. Лукошино	0,23
8	ул. Коммунистическая, г. Купино	0,3
9	ул. Островского, г. Купино	0,36
10	ул. Кооперативная, г. Купино	0,25
11	ул. Набережная, с. Стеклянное	1,05
12	ул. Пролетарская, с. Медяково	0,46
13	ул. Ударник, с. Медяково	0,13
14	ул. Железнодорожная, г. Купино	0,25
15	ул. 2-я Вокзальная, г. Купино	1,1
	Итого	7,04

2.11 Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств

Маршрутная сеть – совокупность автобусных маршрутов, проходящих по территории муниципального образования. Под маршрутной системой понимается увязанная территориально и во времени совокупность маршрутов всех и отдельных видов пассажирского транспорта, обслуживающих пассажирские перевозки в пределах заданной транспортной сети. При этом под территориальной увязанностью маршрутной системы определяется согласованное с осваиваемыми пассажироперевозками размещение на плане маршрутов общественного пассажирского транспорта, их конечных станций, остановочных пунктов и других линейных сооружений; а под увязанностью во времени – согласование режимов работы маршрутов во времени и

расписаний движения транспортных средств, обслуживающих разные маршруты.

Маршрутная система пассажирского транспорта должна отвечать следующим основным требованиям:

- соответствовать пассажиропотоку по направлениям и обеспечивать такое принудительное распределение его по сети, при котором наилучшим образом обеспечивалась бы прямолинейность поездок пассажиров, минимальное время и полное соответствие интенсивности движения пропускной способности всех участников транспортной сети;

- возможность работы с минимальным мешающим влиянием на жизнедеятельность обслуживаемой территории;

- обеспечивать реализацию максимальной расчётной технической и эксплуатационной скоростей подвижного состава, возможность её повышения за счёт реорганизации движения, гибкого регулирования с помощью средств современной вычислительной техники и проведения других мероприятий по совершенствованию системы организации движения.

Для обеспечения безопасного и качественного транспортного обслуживания населения на территории муниципального образования предлагается:

- постепенное обновление подвижного состава;

- обустройство существующих остановочных пунктов в соответствии с ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования».

В частности, на краткосрочную перспективу рекомендуется запланировать установку павильонов на следующих остановочных пунктах в г. Купино:

- ул. Элеваторная – ул. Ломоносова (ост. Сбербанк);

- ул. Ленина – ул. Садовая (в направлении ул. Мичурина);

- ул. Советов (ост. Почта) (в направлении ул. Ленина).

Реализация назначенных мероприятий позволит создать комфортные условия для пользования общественным транспортом жителей и гостей муниципального образования.

2.12 Мероприятия по организации или оптимизации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспорта, организации сбора и хранения документации по организации дорожного движения

В соответствие с Федеральным законом «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее по тексту – Закон) под мониторингом дорожного движения понимается сбор, обработка, накопление и анализ данных об основных параметрах дорожного движения транспортных средств.

Целями мониторинга дорожного движения в муниципальном образовании, с учётом пункта 4 статьи 10 Закона, являются

- реализация государственной политики в области организации дорожного движения;
- оценка деятельности органов местного самоуправления по организации дорожного движения;
- получение данных для прогнозирования и планирования развития транспортной инфраструктуры муниципального образования;
- формирование комплекса мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

Данные мониторинга дорожного движения (основные параметры дорожного движения) используются при решении следующих задач:

- передача учётных сведений об основных параметрах дорожного движения муниципального образования оператору АСУ-ТК (информационно-аналитическая система регулирования на транспорте);

- обеспечение потребностей государства, юридических лиц и граждан в достоверной информации о состоянии дорожного движения (в соответствии с условиями доступа);
- разработка программ комплексного развития транспортной инфраструктуры, комплексных схем и проектов организации дорожного движения муниципального образования;
- обоснования комплекса мероприятий, направленных на обеспечение эффективности организации дорожного движения;
- выявление и прогнозирование развития процессов, влияющих на состояние и эффективность организации дорожного движения;
- контроль и оценка эффективности организации дорожного движения.

При этом, согласно пункту 6 статьи 3 Закона под эффективностью организации дорожного движения понимается соотношение потерь времени (задержек) при движении транспортных средств (ТС) и (или) пешеходов до и после реализации мероприятий по организации дорожного движения при условии обеспечения безопасности дорожного движения.

Обеспечение требуемой эффективности организации дорожного движения осуществляется органами местного самоуправления муниципального образования (МСУ) или органом, уполномоченным в области организации дорожного движения посредством применения обоснованного комплекса мероприятий.

Накопление данных о параметрах дорожного движения в муниципальном образовании предполагает выполнение следующих мероприятий:

- организация измерений интенсивности дорожного движения. Учет интенсивности движения транспортного потока при этом регламентируются положениями ГОСТ 32965-2014;
- организация расчёта всех основных параметров дорожного движения, в соответствии с «Правилами определения основных параметров

дорожного движения, ведения их учёта». Также для расчёта оценок пропускной способности автомобильных дорог муниципального образования можно воспользоваться «Методическими рекомендациями по оценке пропускной способности автомобильных дорог», а также «Руководством по прогнозированию интенсивности движения на автомобильных дорогах»;

- организация создания локальной СУБД для накопления и сохранности данных о параметрах дорожного движения. СУБД – это автоматизированная информационная система программных и языковых средств, необходимых для создания базы данных (БД), поддержания их в актуальном состоянии, организации поиска необходимых данных и формирования требуемых выходных форм отчётности. Физическим носителем СУБД является сервер на базе ПЭВМ с тактико-техническими характеристиками, которые определяет разработчик программного обеспечения СУБД;

- организация контроля периодичности обследования дорожного движения и актуализации учётных сведений об основных параметрах дорожного движения в БД, по требованию органов МСУ, но не реже сроков, определённых в нормативно-правовых документах. Актуализация учётных данных мониторинга в БД – это подтверждение имеющейся информации и получение дополнительных необходимых данных об оценках основных параметров дорожного движения. В соответствии с «Правилами определения основных параметров дорожного движения и ведения их учета» актуализация учётных сведений об основных параметрах осуществляется не реже одного раза в год. Кроме этого в соответствии с «Правилами подготовки проектов и схем организации дорожного движения» требуется проводить учёт основных параметров дорожного движения в случае изменения дорожно-транспортной ситуации в муниципальном образовании, но не реже чем один раз в пять лет, одновременно с корректировкой КСОДД;

- организация сохранности учётных сведений об основных параметрах дорожного движения в течение 15 лет;

– организация создания и администрирования системы комплексной защиты учётных сведений о параметрах дорожного движения в соответствии с принципами построения систем защиты информации, требованиями законодательства РФ и стандартами информационной безопасности, определяемыми документами ФСТЭК. Организованная СУБД с учётными сведениями об основных и других параметрах дорожного движения муниципального образования относится к классу муниципальных информационных систем (МИС), которые в соответствии со статьёй 13 Федерального закона «Об информации, информационных технологиях и защите информации» создаются по решению органов МСУ. Орган МСУ является обладателем информации о параметрах дорожного движения, содержащихся в муниципальных ИС. Права и обязанности обладателя информации, определены в статье 6 названного закона. К муниципальным ИС предъявляются такие же требования, как и к государственным информационным системам – ГИС.

Мероприятия по защите БД предполагает комплексную защиту всех контуров возможного доступа к ней, начиная с физической охраны границ территории, где находится защищаемая СУБД.

Организация и сбор значений основных параметров дорожного движения включает следующую последовательность мероприятий:

- определение перечня параметров дорожного движения значения, которых подлежат сбору;
- обоснование необходимости и организации установки и использования детекторов (видеодетекторов, видеокамер и т.п.) для измерения параметров транспортных и пешеходных потоков на объектах мониторинга дорожного движения;
- организация измерений и оценивания параметров дорожного движения, необходимых для расчёта оценок основных параметров дорожного движения;
- расчёт значений основных параметров дорожного движения.

Для автоматизации измерений значений параметров транспортных и пешеходных потоков требуется установка специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме детектирования и фиксации транспорта (детекторы транспорта). Мероприятия по применению таких средств регламентируются ГОСТ Р 57145.

Применение стационарных пунктов замеров, оборудованных детекторами транспорта, обоснована в случае организации постоянных автоматизированных процессов не только измерения, но и сбора, накопления и обработки статистики, оценивания основных параметров дорожного движения, для чего требуется создание автоматизированной системы мониторинга.

Такая система экономически оправдана только в составе полнофункциональной АСУДД. В текущий и прогнозируемый период в муниципальном образовании не предусматриваются мероприятия по созданию и внедрению АСУДД, поэтому мероприятия по размещению стационарных детекторов транспорта в интересах мониторинга дорожного движения не рассматриваются.

Рациональным решением на период проектирования для задач мониторинга дорожного движения является ежегодное натурное обследование визуальным и частично автоматизированным способом.

2.13 Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения

Правильная организация информирования участников дорожного движения является необходимым условием обеспечения безопасного и эффективного дорожного движения. Четко и своевременно представленная информация об условиях и требуемых режимах движения позволяет водителям быстрее реагировать на изменившуюся обстановку, принимать решения при выборе оптимального маршрута, что помогает исключить

перепробеги, перераспределить нагрузку на улично-дорожную сеть и, в конечном счете, повысить безопасность.

Система информационного обеспечения, в общем виде должна соответствовать транспортным потребностям жителей и гостей муниципального образования. Качественная информационная система позволяет осуществлять быстрый и оптимальный подъезд к местам притяжения.

По результатам натурного обследования установлено, что в настоящий момент на территории муниципального образования система информационного обеспечения участников дорожного движения находится на достаточно низком уровне, требует развития информирование водителей о возможных маршрутах движения.

В связи с вышеизложенным, рекомендуется запланировать на ближайшую перспективу проведение следующих мероприятий:

- 1) совершенствование системы маршрутного ориентирования, помогающей водителям четко ориентироваться, избегать ошибок в выборе направления движения. В качестве базовых мер по данному направлению, рекомендуется установка дополнительных дорожных знаков 6.10.1-6.10.2 «Указатели направления» на подъезде к характерным пересечениям, в том числе для указания туристических объектов и знаков дополнительной информации 6.15.1– 6.15.3;

- 2) информирование участников о работающих комплексах автоматической видеофиксации нарушений, и в частности для информирования водителей о возможности фиксации нарушений ПДД передвижными комплексами при въезде на территорию района;

- 3) размещение на остановочных пунктах информации о виде регулярных перевозок пассажиров и багажа, расписании, времени начала и окончания движения транспортных средств по соответствующему маршруту, наименование, адрес и контактные телефоны органа, осуществляющего контроль за регулярными перевозками пассажиров и багажа.

Реализация всех вышеуказанных в пункте мероприятий при сравнительно незначительных вложениях позволит повысить уровень информационной обеспеченности жителей и гостей Купинского района.

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

В общем составе транспортных потоков выделяются транзитные транспортные средства (ТС), которые оказывают существенное влияние на основные параметры ДД и дорожно-транспортную ситуацию:

- увеличение интенсивности движения на УДС поселений;
- увеличение средней задержки ТС;
- повышение загазованности воздушного бассейна УДС;
- повышение уровней транспортного шума на улицах;
- повышение рисков ДТП.

Кардинальным мероприятием по организации пропуска транзитных ТС является строительство и использование скоростных автомобильных дорог, пролегающих вне границ населённых пунктов, т. е. автодорог, доступ на которые возможен только через транспортные развязки (разноуровневые, круговое движение, регулируемые перекрестки) на проезжей части которых запрещены остановки и стоянки ТС, а также которые оборудованы специальными местами отдыха и площадками для стоянки ТС.

Пропуск транзитных ТС всех категорий через территорию Купинского района организуется по автодорогам общего пользования регионального и межмуниципального значения.

При существующей структуре дорожного каркаса, реализации

реконструкционных мероприятий транспортной инфраструктуры и схем организации дорожного движения, в муниципальном районе будут обеспечиваться уровни обслуживания дорожного движения не хуже уровня В (см. п. 4.20 ОДМ 218.2.20).

С целью совершенствования и рационализации схем организации движения ГТС по автомобильным дорогам на территории муниципалитета, предлагаются дополнительные мероприятия, включающие в себя установку дорожных знаков и информационных указателей, согласно таблице 2.14.1. Места размещения дорожных знаков представлены на рисунке 2.14.1.

Таблица 2.14.1 – Мероприятия по организации пропуска ГТС на территории Купинского района по автодорогам общего пользования местного значения

№ п/п	Место установки	Тип знака
1	ул. Рабочая – ул. Новый Городок (в направлении ул. Советов), г. Купино	Установка знака 3.2 «Движение запрещено» совместно с табличкой 8.4.1 «Вид транспортного средства»
2	ул. Рабочая – ул. Новый Городок (в направлении Медтехникума), г. Купино	Установка знака 3.2 «Движение запрещено» совместно с табличкой 8.4.1 «Вид транспортного средства»
3	ул. Ленина – ул. Советов (в направлении ул. Мичурина), г. Купино	Установка знак 3.4 «Движения грузовых автомобилей запрещено»
4	а/д 50 ОП МЗ 50Н-1603 «Купино - Новониколаевка - Новорозинская переправа» (в направлении д. Новониколаевка)	Установка знака 3.2 «Движение запрещено» совместно с табличкой 8.4.1 «Вид транспортного средства»
5	а/д 50 ОП МЗ 50Н-1603 «Купино - Новониколаевка - Новорозинская переправа» (в направлении д. Новониколаевка)	Установка 2-х информационных щитов «Грузовым проезд запрещен из-за опасности опрокидывания»
6	ул. Бельского (в направлении МБОУ Лягушинская СОШ), с. Лягушье	Установка знак 3.4 «Движения грузовых автомобилей запрещено»



Рисунок 2.14.1 – Схема размещения дорожных знаков регулирующих движение грузовых транспортных средств

2.15 Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах

Оптимизация скоростей движения связана с воздействием на скоростной режим транспортных средств с целью обеспечения безопасности движения или повышения пропускной способности дороги и скорости сообщения. В зависимости от конкретных целей, предложения по оптимизации скоростных режимов движения могут заключаться как в введении локальных скоростных ограничений и применения методов «успокоения движения» направленных на снижение скорости движения транспортных средств, так и в повышении существующего скоростного режима.

В перечень наиболее часто применяемых мероприятий, осуществляющих прямое воздействие на режим движения с целью снижения скорости, входят:

- установка дорожных знаков, ограничивающих максимальную скорость движения транспортных средств;
- устройство искусственных дорожных неровностей;
- изменение эффективной ширины проезжей части;
- устройство шумовых и светошумовых полос.

Используя результаты анализа существующей схемы организации дорожного движения и параметров дорожного движения транспортных средств и пешеходов, полученные в первом разделе настоящей КСОДД, а также анализ аварийности, произведённый в пункте 1.10 можно выделить основные участки УДС на которых требуется решение задач по оптимизации скоростных режимов движения.

Ограничение скорости – один из наиболее распространенных методов регулирования дорожного движения, который применяется для повышения уровня его безопасности во многих странах мира. Несмотря на то, что

обоснованное местное ограничение скорости является одним из эффективных средств регулирования дорожного движения, установка знака ограничения скорости, как правило, должна рассматриваться в качестве временной меры, до устранения причин, вызвавших необходимость такого ограничения. Установку знаков следует осуществлять согласно правилам, содержащимся в ГОСТ Р 52289-2019. «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

Устройство искусственных неровностей является действенной мерой по принудительному снижению скорости движения транспортных средств. В тоже время, при назначении мероприятий по установке искусственных неровностей следует учитывать, что не допускается устраивать их в следующих случаях:

- на остановочных площадках общественного транспорта или соседних с ними полосах движения и отгонах уширений проезжей части;
- на мостах, путепроводах, эстакадах, в транспортных тоннелях и проездах под мостами;
- на расстоянии менее 100 м от железнодорожных переездов;
- на магистральных дорогах скоростного движения в городах и магистральных улицах общегородского значения непрерывного движения;
- на подъездах к больницам, станциям скорой медицинской помощи, пожарным станциям, автобусным и троллейбусным паркам, гаражам и площадкам для стоянки автомобилей аварийных служб и другим объектам сосредоточения специальных транспортных средств;
- над смотровыми колодцами подземных коммуникаций.

Установку искусственных неровностей следует осуществлять строго в соответствии с правилами, указанными в ГОСТ Р 52605-2006. «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения». Искусственные неровности необходимо устраивать за 10-15 м до наземных нерегулируемых

пешеходных переходов у детских и юношеских учебно-воспитательных учреждений.

Применение методов изменения эффективной ширины проезжей части позволяет существенно повысить уровень безопасности движения на локальном участке при сравнительно небольших затратах. Наибольшая результативность данных методов достигается при использовании данного метода в зонах наземных пешеходных переходов. При выборе конкретного способа сужения проезжей части следует учитывать наличие в составе транспортного потока движение автобусов средней, большой и особо большой вместимости, а также грузовых автомобилей с грузоподъемностью более 5 тонн.

С учётом вышеизложенного, в целях повышения уровня безопасности дорожного движения на территории муниципального образования необходимо привести в соответствие требованиям ГОСТ Р 52289-2019 и утверждённым проектам ОДД существующие схемы ограничения скорости, а также ввести дополнительные меры по устройству (переоборудованию) искусственных дорожных неровностей и принудительному снижению скорости транспортных средств за счёт установки знаков ограничения скорости. В первую очередь работу требуется провести на следующих характерных участках улично-дорожной сети:

- перед учреждениями дошкольного и школьного образования (в местах, где к настоящему времени технические средства отсутствуют, либо представлены в неполном объёме);
- на городских магистралях перед выявленными на основе анализа аварийности опасными участками.

Детальный перечень мест установки технических средств содержится в таблице 2.15.1. Наглядное отображение территориального расположения назначенных мероприятий представлено на рисунке 2.15.1.

Таблица 2.15.1 – Список мест установки дополнительных знаков ограничения скорости

№ п/п	Место установки	Вид мероприятия
1	ул. Садовая (подъезд к Аграрному лицео), г. Купино	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч
2	пер. Переездный (подъезд к МКУ СОШ №148), г. Купино	Установка 2-х знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч
3	пер. Переездный (подъезд к МКУ СОШ №148), г. Купино	Установка 2-х знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч
4	пер. Переездный (подъезд к МКУ СОШ №148), г. Купино	Обустройство искусственной неровности

2.16 Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов

Правительство Российской Федерации, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления и организации независимо от организационно-правовых форм (согласно статье 15 Федерального закона «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации») создают условия инвалидам (включая инвалидов, использующих кресла-коляски и собак-проводников) для беспрепятственного доступа к объектам социальной инфраструктуры (жилым, общественным и производственным зданиям, строениям и сооружениям, спортивным сооружениям, местам отдыха, культурно-зрелищным и другим учреждениям), а также для беспрепятственного пользования железнодорожным, воздушным, водным, междугородным автомобильным транспортом и всеми видами городского и пригородного пассажирского транспорта, средствами связи и информации (включая средства, обеспечивающие дублирование звуковыми сигналами световых сигналов светофоров и устройств, регулирующих движение пешеходов через транспортные коммуникации).

Проектирование элементов обустройства вновь строящихся и реконструируемых автомобильных дорог, а также их транспортно-эксплуатационное состояние обеспечивается:

- выполнением в дорожном хозяйстве специальных государственных функций по обеспечению доступности элементов обустройства автомобильных дорог для всех людей, включая инвалидов и другие маломобильные группы населения;

- единством методологии и положений нормативных правовых актов, других нормативных документов системы технического регулирования в сфере дорожного хозяйства и автомобильного транспорта применительно к инвалидам и другим маломобильным группам населения;

– комплексностью применения элементов обустройства автомобильных дорог для всех пешеходов, включая инвалидов и другие маломобильные группы населения;

– непрерывностью связи элементов обустройства автомобильных дорог, приспособленных для инвалидов и других маломобильных групп населения на всем протяжении маршрутов их движения: между собой, со зданиями, сооружениями, стоянками (парковками), остановочными пунктами пассажирского транспорта общего пользования и т.д.;

– доступностью, беспрепятственностью и безопасностью элементов обустройства автомобильных дорог для всех пешеходов, включая инвалидов и другие маломобильные группы населения.

В целях формирования доступной среды должны учитываться потребности инвалидов различных категорий:

– для инвалидов с поражением опорно-двигательного аппарата, в том числе на кресле-коляске или с дополнительными опорами должны быть изменены параметры проходов и проездов, предельные уклоны профиля пути, качество поверхности путей передвижения, оборудование городской среды для обеспечения информацией и общественным обслуживанием, в том числе транспортным;

– для инвалидов с дефектами зрения, в том числе полностью слепых, должны быть изменены параметры путей передвижения (расчетные габариты пешехода увеличиваются в связи с использованием тростью), поверхность путей передвижения (с них устраняются различные препятствия), должно быть обеспечено получение необходимой звуковой и тактильной (осязательной) информации, качество освещения на улицах;

– для инвалидов с дефектами слуха, в том числе полностью глухих, должна быть обеспечена хорошо различимая визуальная информация и созданы специальные элементы городской среды, например, таксофоны для слабослышащих.

На основании результатов обследования условий дорожного движения, проведённого в рамках разработки КСОДД, рекомендуется планомерная реализация следующих мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов и других маломобильных групп населения на территории муниципального образования Купинский район.

Обеспечение доступности тротуаров и пешеходных дорожек. Для строящихся и реконструируемых пешеходных дорожек и тротуаров необходимо обеспечить непрерывность связей элементов комплекса пешеходных и транспортных путей, а также свободный доступ для всех людей, в том числе инвалидов и других маломобильных групп населения, к объектам тяготения (зданиям, сооружениям, включая объекты транспортной инфраструктуры), при этом следует учитывать длительность путей, их беспрепятственность и безопасность движения (с минимальным числом пересечений с проезжей частью автомобильных дорог).

Габаритные размеры тротуаров и пешеходных дорожек следует устанавливать в соответствие с п. 5 ГОСТ 33150-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Проектирование пешеходных и велосипедных дорожек. Общие требования». Расчет ширины тротуаров, пешеходных дорожек и других элементов обустройства автомобильных дорог следует выполнять для смешанных пешеходных потоков, при этом выбор ширины полос и определение их числа следует выполнять отдельно – для полос, предназначенных для движения маломобильных групп населения (включая инвалидов) и полос, предназначенных для движения пешеходов, не имеющих физических ограничений.

При выполнении работ по реконструкции и строительстве тротуаров, должны быть предусмотрены условия беспрепятственного и удобного передвижения МГН по участку к зданию или по территории. Система средств информационной поддержки должна быть обеспечена на всех путях движения, доступных для МГН на все время эксплуатации. Транспортные проезды на участке и пешеходные дороги на пути к объектам, посещаемым

инвалидами, допускается совмещать при соблюдении градостроительных требований к параметрам путей движения.

Тактильные средства, выполняющие предупредительную функцию на покрытии пешеходных путей на участке, следует размещать не менее чем за 0,8 м до объекта информации, начала опасного участка, изменения направления движения, входа и т. п.

Высоту бордюров по краям пешеходных путей на участке рекомендуется принимать не менее 0,05 м. Высота бортового камня в местах пересечения тротуаров с проезжей частью, а также перепад высот бордюров, бортовых камней вдоль эксплуатируемых газонов и озелененных площадок, примыкающих к путям пешеходного движения, не должны превышать 0,04 м.

С целью обеспечения доступности тротуаров и пешеходных дорожек для людей, использующих в качестве вспомогательных средств передвижения опоры на колесах или кресла-коляски, а также для маломобильных групп населения следует предусматривать пандусы.

Продольный уклон пути движения, по которому возможен проезд инвалидов на креслах-колясках, как правило, не должен превышать 5 %. При устройстве съездов с тротуара около здания и в затесненных местах допускается увеличивать продольный уклон до 10 % на протяжении не более 10 м. Поперечный уклон пути движения следует принимать в пределах 1-2 %.

Для покрытий пешеходных дорожек, тротуаров и пандусов не допускается применение насыпных или крупно-структурных материалов, препятствующих передвижению МГН на креслах-колясках или с костылями. Покрытие из бетонных плит должно быть ровным, а толщина швов между плитами – не более 0,015 м.

В местах пересечения тротуаров или пешеходных дорожек с дворовыми проездами или выездами с прилегающей территории, в специально обозначенных местах выхода пешеходов с тротуара или пешеходной дорожки на проезжую часть, а также в местах пересечения с

дорожками (тротуарами), ведущими ко входам в здания и сооружения следует предусматривать короткие пандусы (длиной поверхности не более 6 м). В местах размещения лестниц (на примыкании к ним или отдельно) следует предусматривать длинный пандус (длиной поверхности более 6,0 м), состоящий из одного или нескольких маршей.

Устройство сигнальных тактильных наземных указателей обеспечивается изменением фактуры поверхностного слоя покрытия.

Средства информирования и ориентирования подразделяются на три основных вида:

- тактильные указатели, представляющие собой знаки и полосы из различных материалов определенного рисунка рифления и формы, позволяющие инвалидам по зрению получать информацию о возможном направлении движения и наличии определенных препятствий на участке их движения посредством передачи тактильных ощущений от этой поверхности через кисти рук, подошвы обуви или посредством передачи ощущений через белую трость;

- визуальные указатели, обеспечивающие выделение объектов относительно окружающей их поверхности контрастным, цветовым и (или) яркостным способами;

- звуковые указатели – устройства, передающие речевые сообщения (в том числе по радиоканалу), звуковые сигналы различного назначения (включая средства, обеспечивающие дублирование звуковыми сигналами световых сигналов светофоров и устройств, регулирующих движение пешеходов через транспортные коммуникации).

На маршрутах движения инвалидов по зрению следует размещать направляющие, предупреждающие и информирующие тактильные наземные указатели, технические требования к которым установлены СП 136.13330.2012.

Тактильные наземные указатели, независимо от используемых материалов и способа обустройства, выполняются контрастным цветом, как правило, желтым.

Для создания на пешеходном тротуаре участков с различной фактурой поверхностного слоя покрытия используются следующие материалы:

- асфальтобетонное и цементобетонное покрытие;
- тротуарная бетонная плитка (плитка из натурального камня) – гладкая и рифленая (при применении сигнальных наземных указателей в виде плиток ширина швов между плитками не может превышать 5 мм, а отклонения в размещении их по высоте должны составлять не более 2 мм);
- специальное поверхностное покрытие на основе термопластика, наклеечных технологий, резиновой или каменной крошки, имеющее коэффициент продольного сцепления не менее 0,6 и контрастное исполнение;
- поверхности из резинополиуретана или подобного эластомерного материала.

Гладкая форма покрытия обычно используется в качестве направляющих устройств, а шероховатая форма поверхности выполняет функции предупреждения об опасности, приближении к препятствиям (лестницам, пешеходному переходу и пр.), сложных условиях движения людей, наличии мест массового притяжения и т.д. (например, для предупреждения о приближении к пешеходному переходу тактильные наземные указатели должны начинаться не менее чем за 0,8 м до начала перехода).

Тактильные наземные указатели, независимо от используемых материалов и метода укладки или нанесения на поверхность пешеходного тротуара, выполняются в контрастной окраске по отношению к окружающему их фону.

В местах пересечения пешеходных путей с проезжей частью улиц и дорог высота бортовых камней тротуара должна составлять 1,5–2,5 см и не

превышать 4 см. Минимальная ширина пониженного бордюра, исходя из габаритов кресла-коляски, должна составлять не менее 900 мм.

На индивидуальных автостоянках на участке около или внутри зданий учреждений обслуживания следует выделять 10% мест (но не менее одного места) для транспорта инвалидов, в том числе 5% специализированных мест для автотранспорта инвалидов на кресле-коляске.

Выделяемые места должны обозначаться знаками, принятыми ГОСТ Р 52289-2019 и ПДД на поверхности покрытия стоянки и продублированы знаком на вертикальной поверхности (стене, столбе, стойке и т.п.) в соответствии с ГОСТ 12.4.026-2015, расположенным на высоте не менее 1,5 м. (рисунок 2.16.1).



Рисунок 2.16.1 – Примеры обозначения машино-места для стоянки (парковки) транспортного средства инвалида с использованием

Места для личного автотранспорта инвалидов желательно размещать вблизи входа в предприятие или в учреждение, доступного для инвалидов, но не далее 50 м, от входа в жилое здание – не далее 100 м. Площадки для остановки специализированных средств общественного транспорта, перевозящих только инвалидов (социальное такси), следует предусматривать на расстоянии не далее 100 м от входов в общественные здания.

Специальные парковочные места вдоль транспортных коммуникаций разрешается предусматривать при уклоне дороги менее 1:50. Размеры парковочных мест, расположенных параллельно бордюру, должны обеспечивать доступ к задней части автомобиля для пользования пандусом или подъемным приспособлением. Пандус должен иметь блистерное покрытие, обеспечивающее удобный переход с площадки для стоянки на

тротуар. В местах посадки и передвижения инвалидов из личного автотранспорта до входов в здания должно применяться нескользкое покрытие. Разметку места для стоянки автомашины инвалида на кресле-коляске следует предусматривать размером 6,0-3,6 м, что дает возможность создать безопасную зону сбоку и сзади машины – 1,2 м. Если на стоянке предусматривается место для регулярной парковки автомашин, салоны которых приспособлены для перевозки инвалидов на креслах-колясках, ширина боковых подходов к автомашине должна быть не менее 2,5 м.

Улично-дорожная сеть Купинского района нуждается в комплексном и всеобъемлющем приспособлении для нужд инвалидов на территории мест их концентрации. В муниципальном образовании в первую очередь необходимо обустройство подходов к учреждениям оказания медицинской помощи. В Купинском районе функционируют учреждения здравоохранения приведенные в таблице 2.16.1.

Таблица 2.16.1 – Учреждения здравоохранения

Наименование населенного пункта	Наименование и тип учреждения	Год ввода/ремонта (реконструкции)	Численность персонала, чел	Расчетная мощность (количество коек, количество посещений)
1	2	3	4	5
г. Купино	МУЗ «Купинская центральная районная больница»	1964/2003	700	365 коек 300 посещений в смену
с. Яркуль	Участковая больница	1970	37	50 коек 30 посещений
с. Новоселье	Участковая больница	1970	18	20 коек 20 посещений
с. Новоключи	Амбулатория	1960	15	20 посещений
с. Медяково	Амбулатория	1970	11	25 посещений
с. Советское	Амбулатория	1970	7	20 посещений
д. Петровка	ФАП	1970	2	15 посещений
д. Рождественка	ФАП	1960	3	15 посещений
д. Весёлый Кут	ФАП	1950	2	15 посещений

1	2	3	4	5
д. Киргинцево	ФАП	1950	2	15 посещений
д. Березовка	ФАП	1962	2	15 посещений
д. Алфёровка	ФАП	1960	2	15 посещений
д. Метелево	ФАП	1961	2	15 посещений
д. Митрофановка	ФАП	1960	2	15 посещений
д. Аполиха	ФАП	1964	2	15 посещений
д. Камышино	ФАП	1989	2	15 посещений
д. Спасск	ФАП	1970	2	15 посещений
д. Украинка	ФАП	1958	2	15 посещений
д. Благовещенка	ФАП	1984	3	15 посещений
д. Вишневка	ФАП	1964	2	15 посещений
д. Петропавловка	ФАП	1960	2	15 посещений
д. Киевка	ФАП	1965	2	15 посещений
д. Васильевка	ФАП	1987	2	15 посещений
д. Федосьевка	ФАП	1958	2	15 посещений
д. Чаинка	ФАП	1970	3	15 посещений
д. Мальково	ФАП	1960	2	15 посещений
д. Тюменка	ФАП	1960	2	15 посещений
д. Копкуль	ФАП	1960	3	15 посещений
д. Новониколаевка	ФАП	1986	3	15 посещений
д. Чумашки	ФАП	1987	2	15 посещений
д. Морьевка	ФАП	1958	2	15 посещений
д. Басково	ФАП	2004 (ремонт)	2	15 посещений
д. Михайловка	ФАП	1958	2	15 посещений
д. Орловка	ФАП	1984	2	15 посещений
д. Зятьковка	ФАП	1980	2	15 посещений
д. Стеклянное	ФАП	1956	3	15 посещений
д. Новоказарино	ФАП	1970	2	15 посещений
д. Вороновка	ФАП	1958	2	15 посещений
д. Покровка	ФАП	1961	2	15 посещений
д. Новорозино	ФАП	1972	2	15 посещений
д. Алексеевка	ФАП	1960	2	15 посещений
с. Лягушье	ФАП	1970	3	15 посещений
д. Лукошино	ФАП	1969	2	15 посещений
п. Сибирский	ФАП	1979	2	15 посещений

1	2	3	4	5
д. Куликовка	ФАП	1972	2	15 посещений
д. Шаитик	ФАП	1960	2	15 посещений
д. Дружинино	ФАП	1967	2	15 посещений

На краткосрочную перспективу рекомендуются следующие мероприятия по обустройству УДС:

1) устройство тактильных направляющих на подходах к пешеходным переходам по основным приоритетным маршрутам передвижения инвалидов (учреждения здравоохранения, гос. учреждения и др.);

2) обустройство остановочных пунктов тактильными указателями и направляющими;

3) установка светофоров типа Т7, позволит привлечь внимание водителей к нерегулируемому пешеходному переходу. Оснащение УДС светофорами данного типа описано в соответствующих пунктах КСОДД.

Реализация предлагаемых мероприятий будет способствовать созданию на территории Купинского района доступной безбарьерной среды для людей с ограниченными возможностями здоровья.

2.17 Мероприятия по обеспечению маршрутов 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, выражается в обеспечении 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. Основные принципы обеспечения безопасности дорожного движения на участках вблизи образовательных организаций и на участках УДС, обозначенных в паспорте дорожной безопасности образовательного учреждения, выражаются в:

- заблаговременном предупреждении участников дорожного движения о возможном появлении детей на проезжей части;
- создании безопасных условий движения, как в районе организаций, так и на подходах к ним.

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

- установка дорожных знаков 1.23 «Осторожно дети», выполненных на щитах желто-зеленого цвета;
- изменения скоростного режима движения транспортных средств, путём введения ограничений скорости движения до «40» и «20» км/ч;
- устройство технических средств для принудительного снижения скорости (на подъезде к нерегулируемым пешеходным переходами, необходимо предусматривать искусственные неровности);
- устройство ограждений перильного типа;
- устройство пешеходных переходов с техническими средствами, повышающими видимость (использование специальной разметки, систем автономного освещения);
- установка светофоров типа Т7.

На территории муниципального образования Купинский район действует 48 образовательных учреждений, места размещения представлены на рисунке 2.17.1.



Рисунок 2.17.1 – Места дислокации образовательных учреждений

По результатам проведённого натурного обследования участков УДС, примыкающих к образовательным организациям выявлено, что в целом обеспечение безопасности передвижения детей находится на недостаточно высоком уровне, т.к. имеются участки, на которых организация технических средств дорожного движения не отвечает требованиям ГОСТ, а именно:

- в нарушение п. 6.2.29 ГОСТ Р 52289-2019 наблюдается износ или отсутствие дорожной разметки 1.24.1, дублирующей дорожный знак 1.23, отсутствуют надписи «Дети» на проезжей части непосредственно на опасном участке или перед пешеходным переходом;

- в нарушение п. 8.1.29 ГОСТ Р 52289-2019 наблюдается отсутствие ограничивающих пешеходных ограждений перильного типа, с обеих сторон дороги или улицы на протяжении не менее 50 м. в каждую сторону от нерегулируемого пешеходного перехода.

Кроме того, в дополнение к запланированным в других разделах КСОДД мероприятиям рекомендуется запланировать установку светофора типа Т.7 по пер. Переездный в районе МКУ СОШ №148.

На основании вышеизложенного, в рамках Федерального закона от 08.11.2007 №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», администрации поселений рекомендуется осуществить установку технических средств ОДД в соответствии с требованиями предусмотренными ГОСТ Р 52289-2019, ГОСТ Р 52605-2006, ГОСТ 32944-2014 и организовать регулярное комплексное обследование территории.

2.18 Мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом

Эффективное функционирование улично-дорожной сети муниципального образования невозможно без стабильной работы каждого из участков связанных между собой улиц и автомобильных дорог.

Как правило, базовыми критериями функционирования являются: показатели уровня безопасности; стабильность скоростного режима; минимальные задержки в движении; экологическая нагрузка транспортных потоков на окружающую среду.

В связи с чем, к основным мероприятиям, направленным на повышение эффективности функционирования сети дорог в целом, относят локально-реконструкционные мероприятия, включающие в себя следующие работы:

- нанесение дорожной разметки, которая позволяет регулировать движение автомобилей и пешеходов, а также повышает безопасность дорожного движения, особенно в темное время суток, когда водителю необходимо четко различать границы проезжей части и разделительную полосу встречного движения.

- устройство ограждений перильного типа, которые являются эффективным средством, предотвращающим выход пешеходов на проезжую часть. Основные параметры, технические требования и правила применения ограничивающих пешеходных ограждений установлены ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» и ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования». В соответствии с указанными стандартами пешеходные ограждения следует устанавливать:

а) на разделительных полосах шириной не менее 1 м между основной проезжей частью и местным проездом;

б) напротив остановок общественного транспорта с подземными или надземными пешеходными переходами в пределах длины остановочной площадки, на протяжении не менее 20 м в каждую сторону за ее пределами, при отсутствии на разделительной полосе удерживающих ограждений для автомобилей;

в) у наземных пешеходных переходов со светофорным регулированием с двух сторон дороги, на протяжении не менее 50 м в каждую сторону от пешеходного перехода, а также на участках, где интенсивность пешеходного движения превышает 1000 чел./ч на одну полосу тротуара при разрешенной остановке или стоянке транспортных средств и 750 чел./ч — при запрещенной остановке или стоянке.

– устройство электроосвещения в соответствии с требованием ГОСТ Р 58107.1-2018 Освещение автомобильных дорог общего пользования. Нормы и методы расчета с целью улучшения визуального ориентирования водителей в темное время суток;

– устройство краевых полос, позволяющих защитить от разрушения кромки проезжей части и обеспечить возможность регулярных заездов на нее транспортных средств;

– укрепление обочин, позволяет повысить пропускную способность автомобильных дорог, удобство и безопасность движения. В неблагоприятных грунтово-гидрологических условиях защищает земляное полотно от проникновения поверхностных вод, предохраняет проезжую часть дороги от разрушения и загрязнения, обеспечивает более полный перенос снега в зимний период, облегчает содержание дороги, а также организацию движения при проведении на проезжей части ремонтных работ.

– организация переходно-скоростных полос, дает возможность без помех для основного потока снизить скорость движения перед выездом с дороги (полоса торможения), либо повысить скорость (полоса разгона) и, не

останавливаясь в процессе движения по участку маневрирования выбрать в основном потоке приемлемый интервал для осуществления маневра;

- устройство уширений на подъездах к пересечениям, позволяет сделать маневр поворота более безопасным и удобным;

- канализирование движения, позволяет разделить транспортные потоки вблизи перекрестка с помощью технического обустройства по траектории наиболее благоприятной с точки зрения безопасности маневрирования. Канализирование движения облегчает ориентировку водителей на сложных пересечениях или в местах, где лишняя площадь приводит к хаотичности движения из-за произвольно избираемых траекторий, с созданием многочисленных точек потенциального конфликта.

- реконструкционные мероприятия, связанные с вводом кругового движения, обеспечивают принудительное снижение скорости и исключают необходимость регулирования движения, а также устраняют конфликтные точки пересечения, сокращают число остановок и задержек транспортных средств. Обеспечивают непрерывность транспортного потока и позволяют избежать расходов на введение светофорного регулирования. Благодаря своим особенностям перекрестки с круговым движением отличаются значительно более высокой безопасностью, чем другие нерегулируемые узлы.

Для обеспечения гармоничного развития сети дорог на территории Купинского района, а также повышения эффективности ее функционирования проектом КСОДД предусмотрены следующие мероприятия:

- 1) нанесение или обновление горизонтальной дорожной разметки согласно требованиям ГОСТ Р 51256-2018 «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования», ГОСТ Р 52289-2019 «Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств»;

2) устройство ограждений перильного типа, в первую очередь на пересечения близлежащих к объектам школьного и дошкольного образования, а также вдоль тротуаров находящихся в непосредственной близости к проезжей части.

Удерживающие и направляющие пешеходные ограждения позволят предотвратить выход пешеходов на проезжую часть автомобильной дороги, организовать перемещения пешеходов через дорогу, а также упорядочить их движение. Также, наличие пешеходных ограждений, кроме обеспечения безопасности дорожного движения, способствует повышению транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог: увеличению их пропускной способности и скорости движения транспортных средств.

2.19 Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений Правил дорожного движения Российской Федерации

Правила применения специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме и имеющих функции фото- и видеозаписи, предназначенных для обеспечения контроля за дорожным движением, в том числе для фиксации административных правонарушений в области дорожного движения устанавливаются в соответствии с п. 6, 7 ГОСТ Р 57145-2016.

В соответствии с пунктом 75 приказа МВД РФ от 23.08.2017 № 664 «Об утверждении административного регламента исполнения Министерства внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения», основанием для осуществления надзора за дорожным движением с использованием средств автоматической фиксации является решение руководителя подразделения

Госавтоинспекции территориального органа МВД России на региональном уровне о применении таких технических средств.

Решение о целесообразности мероприятий по установке средств фото- и видеофиксации принимается согласно исходным данным о наиболее вероятных местах нарушений правил дорожного движения и по результатам анализа причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (далее по тексту – ДТП), на участках автомобильных дорог с высокой вероятностью возникновения ДТП. На практике подтверждено, что данный вид мероприятий, значительно снижает количество нарушений Правил дорожного движения (далее по тексту – ПДД) в местах установки камер, чем повышает безопасность дорожного движения. При фиксировании данными средствами нарушений ПДД, предусмотренных 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 момент разработки КСОДД, в соответствии с результатами натурного обследования, установлено, что в границах муниципального образования стационарные аппаратно-программные комплексы, осуществляющие автоматическую фото-видеофиксацию нарушений ПДД на автомобильных дорогах общего пользования местного значения отсутствуют.

На основании результатов обследования проведенного в рамках разработки настоящей КСОДД анализа причин и условий возникновения ДТП, обследования параметров и условий дорожного движения установка дополнительных стационарных камер фото- и видеофиксации нарушения ПДД не предусмотрена.

3 Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по организации дорожного движения

По итогам разработки и обоснования мероприятий по ОДД в таблице 3.1.1 сформирован их сводный перечень работ, в виде Программы взаимоувязанных мероприятий Комплексной схемы организации дорожного движения муниципального образования Купинский район на период до 2036 г., установлена очередность реализации мероприятий по периодам планирования (на кратко-, средне- и долгосрочную перспективы), а также проведена оценка объемов их финансирования, которая включает расчет стоимости их реализации, в том числе стоимость проектно-изыскательских и строительно-монтажных работ с указанием источников их финансирования.

Сметная стоимость Программы мероприятий сформирована на основании имеющихся финансовых показателей целевых программ, укрупненных нормативов цены строительства в сфере автомобильных дорог и конструктивных элементов, а также с использованием сметных показателей проектов-аналогов. Сметная стоимость мероприятий, рассчитанная с использованием укрупненных нормативов и определенная расчетным путем по проектам-аналогам, приведена в ценах 2021 года.

При оценке стоимости необходимых проектных работ использовались следующие нормативные документы:

- Справочник базовых цен на инженерно-геологические и инженерно-экологические изыскания для строительства;
- Справочник базовых цен на проектные работы для строительства;
- Справочник базовых цен на инженерные изыскания для строительства. Инженерно-геодезические изыскания.

В справочных показателях стоимости учтены следующие виды затрат:

- затраты на строительство объектов капитального строительства, отвечающих градостроительным и объемно-планировочным требованиям, предъявляемым к современным объектам повторно применяемого

проектирования (типовая проектная документация), а также затраты на строительство индивидуальных зданий и сооружений, запроектированных с применением типовых (повторно применяемых) конструктивных решений;

- затраты, предусмотренные действующими нормативными документами в сфере ценообразования для выполнения работ при строительстве объекта в нормальных (стандартных) условиях, не осложненных внешними факторами;

- затраты на приобретение строительных материалов и оборудования;

- затраты на оплату труда рабочих и эксплуатацию строительных машин;

- накладные расходы и сметную прибыль;

- затраты на строительство временных зданий и сооружений;

- дополнительные затраты на производство работ в зимнее время;

- затраты, связанные с получением заказчиком и проектной организацией исходных данных, технических условий на проектирование, проведение необходимых согласований по проектным решениям;

- расходы на страхование (в том числе строительных рисков);

- затраты на проектно-изыскательские работы и экспертизу проекта;

- содержание службы заказчика строительства и строительный контроль;

- резерв средств на непредвиденные работы и затраты.

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

Таблицы 3.1 – Сводная Программа мероприятий с указанием источников и объемов финансирования

Наименование мероприятия	Сроки реализации	Источники финансирования	В ценах на 2021 год, тыс. рублей			
			2022 · 2026	2027 · 2031	2032 · 2036	
1	2	3	4	5	6	
1. Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий						
Строительство тротуаров и пешеходных дорожек	2022-2036	Всего:	5652,0	4590,0	2430,0	
		Местный бюджет	282,6	229,5	121,5	
		Областной бюджет	5369,4	4360,5	2308,5	
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0	
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0	
2. Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах						
Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости»	2022-2026	Всего:	48,0	0,0	0,0	
		Местный бюджет	48,0	0,0	0,0	
		Областной бюджет	0,0	0,0	0,0	
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0	
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0	
Обустройство искусственных неровностей	2022-2026	Всего:	25,0	0,0	0,0	
		Местный бюджет	25,0	0,0	0,0	
		Областной бюджет	0,0	0,0	0,0	
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0	
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0	
3. Мероприятия по организации движения пешеходов						
Приведение в нормативное состояние/обустройство пешеходных переходов	2022-2026	Всего:	157,0	0,0	0,0	
		Местный бюджет	157,0	0,0	0,0	
		Областной бюджет	0,0	0,0	0,0	
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0	
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0	

1	2	3	4	5	6
4. Мероприятия по организации пропуска грузовых транспортных средств					
Установка дорожного знака 3.2 Движение запрещено	2022-2026	Всего:	28,8	0,0	0,0
		Местный бюджет	28,8	0,0	0,0
		Областной бюджет	0,0	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0
Установка дорожного знака 8.4.1 Вид ТС	2022-2026	Всего:	22,5	0,0	0,0
		Местный бюджет	22,5	0,0	0,0
		Областной бюджет	0,0	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0
Установка знака 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено»	2022-2026	Всего:	15,0	0,0	0,0
		Местный бюджет	15,0	0,0	0,0
		Областной бюджет	0,0	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0
5. Мероприятия по формированию единого парковочного пространства					
Организация парковочных мест для временного хранения транспортных средств	2022-2026	Всего:	1417,5	0,0	0,0
		Местный бюджет	1275,8	0,0	0,0
		Областной бюджет	0,0	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	141,8	0,0	0,0
6. Мероприятия по обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям					
Установка светофоров типа Т.7	2022-2026	Всего:	125,0	0,0	0,0
		Местный бюджет	125,0	0,0	0,0
		Областной бюджет	0,0	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0

1	2	3	4	5	6
7. Мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом					
Ремонт тротуаров и пешеходных дорожек	2022-2026	Всего:	5661,0	0,0	0,0
		Местный бюджет	283,1	0,0	0,0
		Областной бюджет	5378,0	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0
Ремонт существующих автомобильных дорог	2022-2036	Всего:	2505381,0	2129573,8	1895320,7
		Местный бюджет	212957,4	181013,8	161102,3
		Областной бюджет	2292423,6	1948560,0	1734218,4
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0
ИТОГО:	2022-2036	Всего:	2518532,8	2134163,8	1897750,7
		Местный бюджет	215220,1	181243,3	161223,8
		Областной бюджет	2303170,9	1952920,5	1736526,9
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	141,8	0,0	0,0

Таблица 3.2 –Укрупненный расчет стоимости мероприятий по ремонту тротуаров на краткосрочную перспективу на территории

№ п/п	Наименование улицы	Протяженность участка, км	Объем работ, м2	Вид мероприятия	Стоимость, тыс.руб	Период реализации
1	ул. Коммунистическая	0,7	1050	1.Ремонт покрытия. 2. Устройство/замена бортового камня	1295,00	2022-2026
2	ул. Новый Городок	0,42	630	1.Ремонт покрытия. 2. Устройство/замена бортового камня	777,00	2027-2031
3	ул. Розы Люксембург	0,34	510	1.Ремонт покрытия. 2. Устройство/замена бортового камня	629,00	2022-2026
4	ул. Садовая	1,6	2400	1.Ремонт покрытия. 2. Устройство/замена бортового камня	2960,00	2027-2031
Итого		3,06	4590		5661,00	

Таблица 3.3 –Укрупненный расчет стоимости мероприятий по строительству тротуаров на кратко- и среднесрочную перспективу на территории

№ п/п	Наименование улицы	Протяженность участка, км	Объем работ, м2	Вид мероприятия	Стоимость, тыс.руб	в т.ч. проектных и изыскательских работ, тыс. руб	Период реализации
1	2	3	4	5	6	7	8
1	ул. Ленина, г. Купино	0,95	1425	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство бортового камня	1710,0	63,3	2022-2026
2	ул. Смородина, г. Купино	0,5	750	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство бортового камня	900,0	33,3	2022-2026
3	ул. Осипенко, г. Купино	0,2	300	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство бортового камня	360,0	13,3	2022-2026
4	ул. Центральная, с. Киргинцево	0,5	750	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство бортового камня	900,0	33,3	2022-2026

1	2	3	4	5	6	7	8
5	ул. Почтовая, с. Новоключи	0,39	585	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство бортового камня	702,0	26,0	2022-2026
6	ул. Школьная, с. Новоключи	0,37	555	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство бортового камня	666,0	24,6	2022-2026
7	ул. Центральная, с. Лукошино	0,23	345	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство бортового камня	414,0	15,3	2022-2026
8	ул. Коммунистическая, г. Купино	0,3	450	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство бортового камня	540,0	20,0	2027-2031
9	ул. Островского, г. Купино	0,36	540	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство бортового камня	648,0	24,0	2027-2031
10	ул. Кооперативная, г. Купино	0,25	375	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство бортового камня	450,0	16,7	2027-2031
11	ул. Набережная, с. Стеклоанное	1,05	1575	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство бортового камня	1890,0	69,9	2027-2031
12	ул. Пролетарская, с. Медяково	0,46	690	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство бортового камня	828,0	30,6	2027-2031
13	ул. Ударник, с. Медяково	0,13	195	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство бортового камня	234,0	8,7	2027-2031
14	ул. Железнодорожная, г. Купино	0,25	375	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство бортового камня	450,0	16,7	2032-2036
15	ул. 2-я Вокзальная, г. Купино	1,1	1650	1. Устройство асфальтобетонного покрытия. 2. Устройство бортового камня	1980,0	73,3	2032-2036
	Итого	7,04	10560		12672,0	468,9	

Таблица 3.4 – Укрупненный расчет стоимости мероприятий, связанных с обустройством автомобильных дорог

№ п/п	Наименование объекта	Стоимость, тыс.руб/км	Период реализации
1	2	3	4
1	Ремонт автомобильной дороги перед с. Яркуль (с. Яркуль Яркульский сельский совет)	15805,30	2021
2	Капитальный ремонт внутрипоселковой автомобильной дороги в с. Метелево, ул. Молодёжная -	5959,57	2022

1	2	3	4
	асфальтобетонное покрытие (с. Метелево)		
3	Ремонт автомобильной дороги д. Вороновка - г. Купино (участок около с. Копкуль) (Копкульский сельсовет, д. Вороновка)	260000,00	2023
4	Ремонт автомобильной дороги в д. Шаитик по ул. Рыбзаводская (Чаинский сельсовет, д. Шаитик)	7500,00	2024
5	Строительство межпоселенческих автомобильных дорог (Новониколаевский сельсовет, с. Новорозино)	180000,00	2024
6	Ремонт внутрипоселенческой автомобильной дороги (д. Тюменка, Яркульский сельский совет)	7866,60	2024
7	Щебенение школьного маршрута (п. Сибирский, Сибирский сельский совет)	135000,00	2024
8	Щебенение внутрипоселковой дороги (д. Алексеевка, Сибирский сельский совет)	8800,00	2024
9	Капитальный ремонт внутрипоселковой автомобильной дороги в с. Чумашки (Копкульский сельсовет, с. Чумашки)	22130,50	2025
10	Ремонт внутрипоселковых автомобильных дорог (Новониколаевский сельсовет, с. Новорозино)	12175,30	2025
11	Ремонт внутрипоселковых автомобильных дорог: ул. Молодежная, ул. Школьная, ул. Учительская (пос. Сибирский, Сибирский сельский совет)	18530,00	2025
12	Ремонт внутрипоселенческих автомобильных дорог (с. Лягушье, Лягушенский сельский совет)	19200,00	2025
13	Ремонт межпоселенческой автомобильной дороги д. Тюменка (д. Тюменка, Яркульский сельский совет)	4000,00	2025
14	Капитальный ремонт внутрипоселковой автомобильной дороги в с. Метелево, ул. Центральная - асфальтобетонное покрытие (с. Метелево)	247000,00	2025
15	Ремонт межпоселенческой автомобильной дороги Метелево-Березовка (с. Метелево)	350000,00	2025
16	Ремонт межпоселенческой автомобильной дороги Советский - Благовещенка (д. Благовещенка)	200000,00	2025
17	Капитальный ремонт внутрипоселенческих автомобильных дорог в с. Зятьковка (с. Зятьковка)	10000,00	2025
18	Ремонт межпоселенческой автомобильной дороги Зятьковка - Веселый Кут (с. Зятьковка)	140000,00	2025
19	Ремонт межпоселенческой автомобильной дороги Новоселье - Метелево (с. Новоселье)	140000,00	2025
20	Ремонт автомобильных дорог с щебеночным покрытием по ул. Молодежная, ул. Почтовая, ул. Набережная д. Киргинцево (д. Киргинцево)	38345,50	2025
21	Строительство и ремонт автомобильных дорог по ул. Бельского, ул. Мичурина, ул. Садовая, ул. Кооперативная (г. Купино)	165500,00	2025

1	2	3	4
22	Капитальный ремонт автомобильных дорог с асфальтобетонным покрытием, переулка, соединяющего ул. Центральная и ул. Набережная с. Стеглянное (с. Стеглянное)	1000,00	2025
23	Капитальный ремонт внутрипоселенческих автомобильных дорог в с. Новоключи, ул. Набережная, пер. Дорожный (с. Новоключи)	15550,00	2025
24	Капитальный ремонт автомобильной дороги с. Новоключи - с. Осинники (соединяющей Купинский район и Баганский район) (с. Новоключи)	140000,00	2025
25	Капитальный ремонт внутрипоселковых автомобильных дорог с асфальтобетонным покрытием в д. Веселый Кут (д. Веселый Кут)	25550,00	2025
26	Ремонт внутрипоселковых автомобильных дорог в с. Новоселье и г. Купино (ул. Советов, ул. Аксенова с переулками)	8000,00	2025
27	Строительство нового моста через протоку между озерами Яркуль - Чаны (Чаинский сельсовет, д. Шаитик)	60000,00	2025
28	Строительство дороги в с. Чаинка ул. Молодежная - 0,3 км (с. Чаинка Чаинский сельский совет)	3000,00	2025
29	Щебенение школьного маршрута (д. Алексеевка Сибирский сельский совет)	80000,00	2025
30	Капитальный ремонт внутрипоселковых автомобильных дорог с твердым покрытием в д. Петровка (д. Петровка)	25482,80	2021-2023
31	Капитальный ремонт автомобильной дороги в г. Купино по ул. Ленина	18957,61	2021-2025
32	Капитальный ремонт автомобильных дорог в с. Новоключи ул. Лазурная, ул. Почтовая	25351,49	2021-2025
33	Капитальный ремонт автомобильных дорог в с. Новоселье ул. Кирова, Колхозная, Морской бульвар	20439,75	2021-2025
34	Капитальный ремонт автомобильных дорог в с. Копкуль ул. Набережная, ул. Сибирская	35381,79	2021-2025
35	Капитальный ремонт автомобильных дорог в с. Стеглянное ул. Центральная -дорога Купино-Орловка, ул. Центральная -РТМ-склад ГСМ, ул. Центральная -зерноток, ул. Центральная -зерноток, ул. Набережная - дорога Купино-Орловка	17492,70	2021-2025
36	Капитальный ремонт автомобильной дороги по ул. Гагарина в п. Советский	15510,77	2021-2025
37	Капитальный ремонт автомобильной дороги по ул. Озерная в д. Чумашки	25851,28	2021-2025
Итого		2505380,96	

4 Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения

Оценка, предлагаемых к реализации мероприятий осуществляются на основании результатов прогнозирования параметров дорожного движения, в том числе с использованием программных средств и математического моделирования. Ключевыми показателями эффективности предлагаемого мероприятия служат количественные данные существующего и прогнозируемого уровней безопасности дорожного движения, уровня загрузки дорог движением, затрат времени на передвижение транспортных средств.

Для проведения расчётов оценки эффективности мероприятий в среде современного программного комплекса транспортного планирования PTV Vision® VISUM была разработана транспортная макроскопическая модель.

Структурная схема транспортной модели представляет собой совокупность элементарных звеньев объекта и связей между ними и является графическим изображением процесса моделирования ТП. Моделирование ТП состоит из двух основополагающих моделей – модели транспортного предложения и модели транспортного спроса. Модель транспортного предложения – это транспортная сеть, состоящая из узлов (перекрестков, развязок и т.д.) и соединяющих их ребер (улиц, дорог и т.д.), предоставляющая возможность перемещения участников транспортного движения и учитывающая затраты на данные перемещения.

Модели спроса на транспорт описывают качественно и количественно перемещения и учитывают: причины возникновения ТП, выбор цели ТП, выбор ТС и выбор пути. Конечной целью разработки транспортной модели является возможность построения качественных обоснованных прогнозов развития транспортной ситуации с учетом внесения различных факторов, влияющих на транспортную инфраструктуру и изменение социально-экономического развития региона.

Оценка предлагаемого к реализации варианта осуществлялась на основе сравнения показателей эффективности с базовым вариантом, за который приняты существующее состояние ОДД на расчетный срок без реализации предлагаемых в рамках КСОДД мероприятий.

Транспортный эффект от реализации предлагаемых мероприятий должен выражаться в сокращении уровня загрузки автомобильных дорог, что обеспечит сокращение затрат времени в пути, снижение транспортно-эксплуатационных затрат и повышение уровня обслуживания дорожного движения, а также в снижении риска возникновения дорожно-транспортных происшествий.

Результатом моделирования развития транспортной ситуации, стала разработка двух вариантов проектирования, дающих представление об изменении дорожной ситуации на различных этапах внедрения мероприятий.

В результате анализа прогнозируемых величин можно видеть, что назначенные мероприятия позволяют стабилизировать ситуацию и выйти на положительную динамику уже в середине рассматриваемого периода, и к 2036 года позволят сохранить существующие уровни загрузки, обеспечить требуемые уровни обслуживания и безопасности дорожного движения, несмотря на прогнозируемый рост транспортной подвижности населения. Прогнозируемые распределения уровней загрузки представлены на рисунках 4.1 и 4.2.

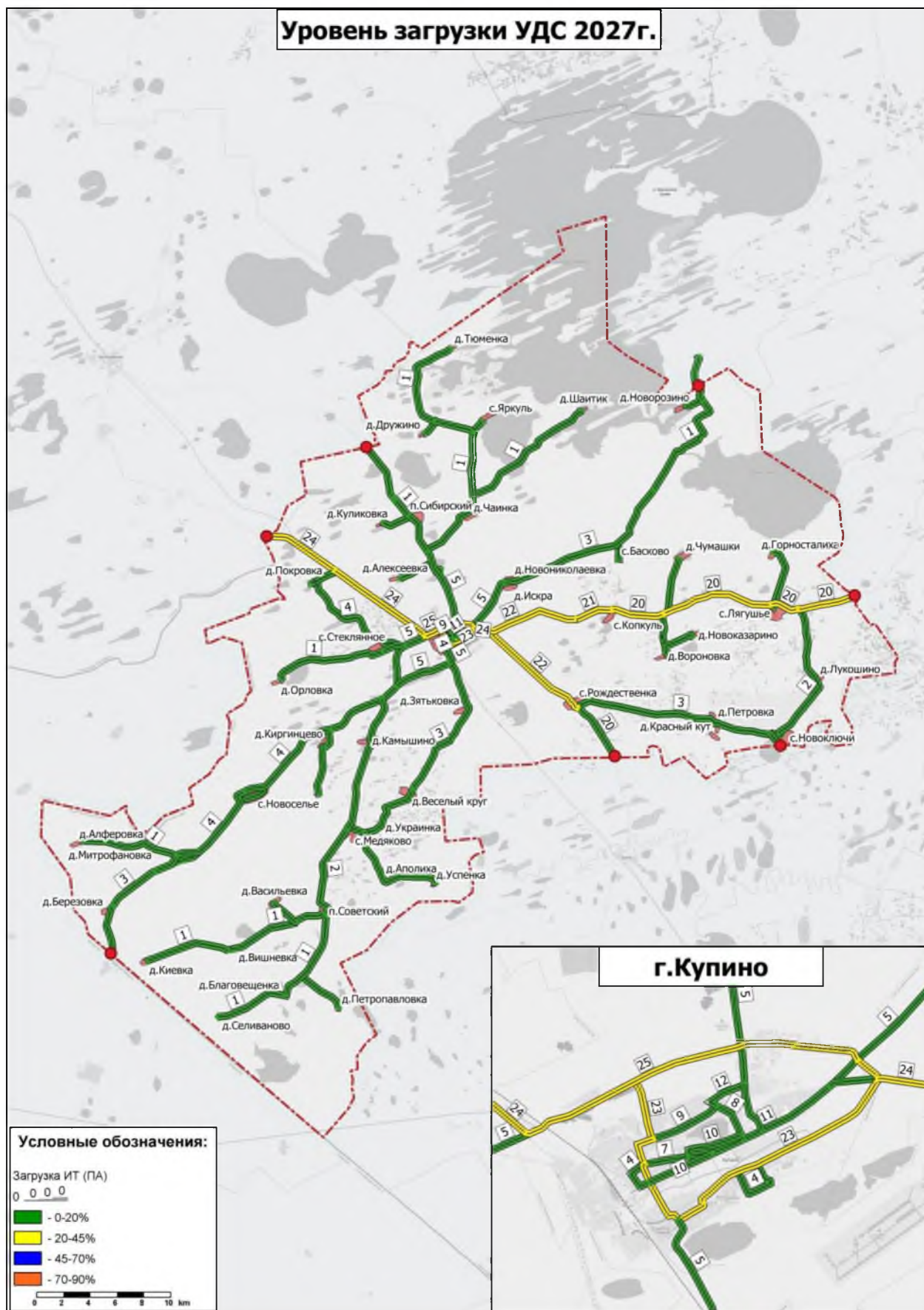


Рисунок 4.1 – Распределения уровней загрузки на 2027 год

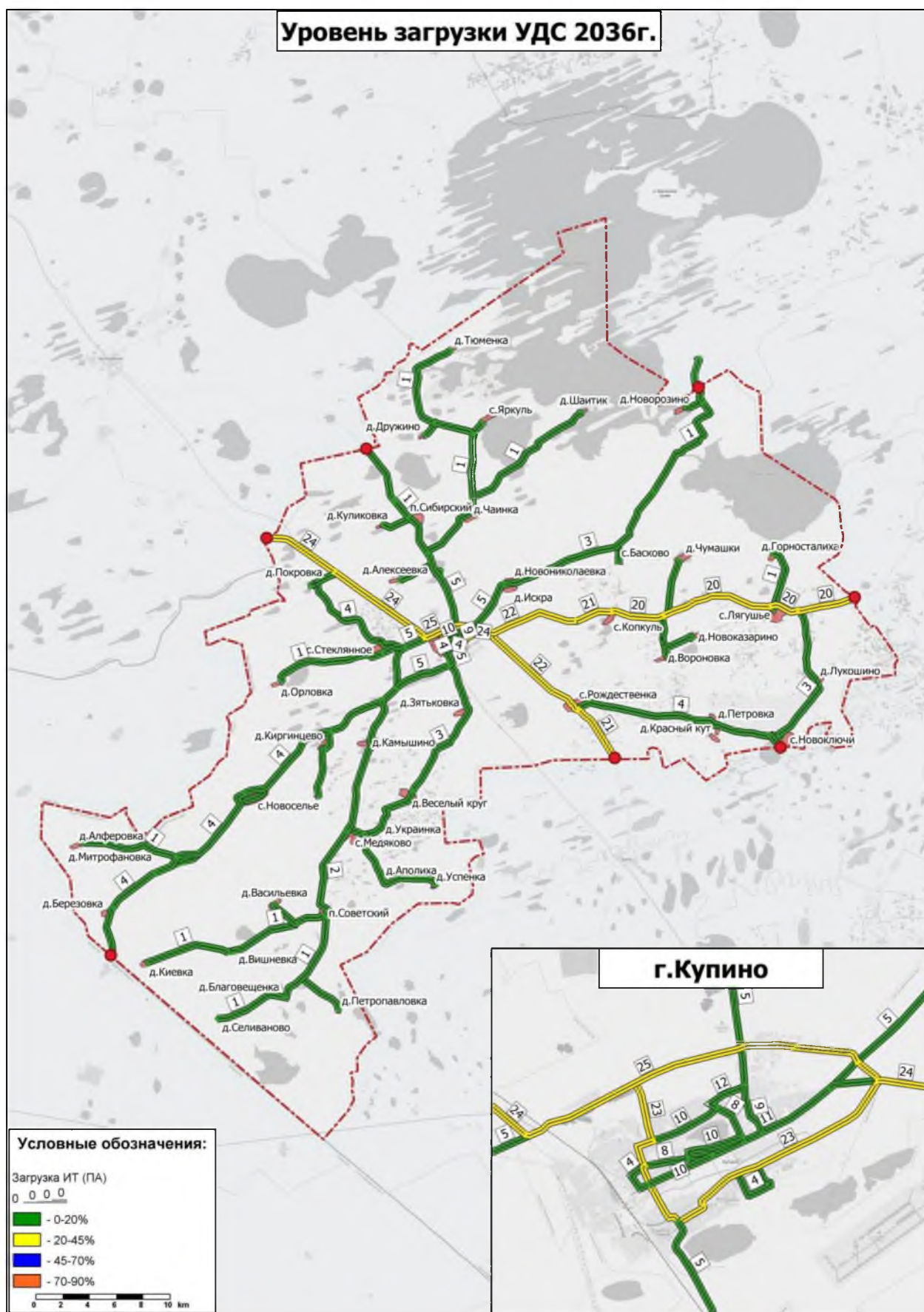


Рисунок 4.2 – Распределения уровней загрузки на 2036 год

Анализ данных, полученных в результате моделирования, позволяет сделать вывод о том, что пропускная способность автомобильных дорог имеет значительный резерв, основная транспортная нагрузка ложится на автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения. Запланированные на расчётный срок мероприятия по ремонту и устройству дорожных объектов позволят избежать возможных проблем на дорожной сети с учетом растущих потребностей населения и прогнозируемого уровня автомобилизации.

Укрупненная оценка требуемых объемов финансирования предлагаемых мероприятий КСОДД с указанием источников их финансирования представлена в таблице 4.1. Оценка финансовой потребности рассчитана укрупненно и подлежит более точной оценке после разработки проектно-сметной документации на каждое из мероприятий КСОДД.

Таблица 4.1 – Укрупненная оценка требуемых объемов финансирования предлагаемых мероприятий КСОДД

Общий объем финансирования, тыс. руб.	Источники финансирования	2021-2026	2027-2031	2032-2036
6550447,3	Местный бюджет	215220,1	181243,3	161223,8
	Областной бюджет	2303170,9	1952920,5	1736526,9
	Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
	Внебюджетные источники	141,8	0,0	0,0

Эффективность мероприятий КСОДД определяется путем интегральной оценки эффективности отдельных программных мероприятий, при этом их результативность оценивается исходя из соответствия достигнутых результатов поставленной цели и значениям целевых индикаторов и показателей вышеуказанной Программы, представлена в таблице 4.2.

Таблица 4.2 – Целевые показатели (индикаторы) состояния ОДД на территории муниципального образования Купинский район

№ п/п	Наименование целевого показателя (индикатора)	Ед. изм-я	Периоды планирования		
			2021-2026 годы	2027-2031 годы	2032-2036 годы
1	Снижение количества ДТП с погибшими и пострадавшими	%	100%	100%	100%
2	Количество дополнительно созданных организованных парковочных мест	машино/мест	63	0	0
3	Количество дополнительно установленных знаков, регулирующих скоростной режим	шт.	6	0	0
4	Количество дополнительно обустроенных пешеходных переходов	шт.	10	0	0
5	Количество дополнительно установленных знаков, регулирующих движение грузового транспорта	шт.	8	0	0
6	Протяженность отремонтированных тротуаров	км	3,06	0	0
7	Протяженность дополнительно устроенных тротуаров	км	3,1	2,55	1,35
8	Количество, установленных светофоров типа Т.7	шт.	1	0	0
9	Протяженность отремонтированных автомобильных дорог	км	58,6	60,0	60,0

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В настоящее время задача проработки схем организации дорожного движения является актуальным направлением разрешения проблемы дорожно-транспортной ситуации на перспективу для любого муниципального образования.

Улучшение транспортной обстановки на дорогах страны стало возможным благодаря внедрению единой системы и подхода к организации дорожного движения и, конечно, с применением передового опыта и информационных технологий автоматизации управления дорожным движением.

В работе получены результаты анализа текущей ситуации на улично-дорожной сети муниципального образования и деятельности Администрации района по совершенствованию транспортной инфраструктуры, организации дорожного движения, снижению условий возникновения ДТП и изучения источников и объемов финансирования проводимых мероприятий. Разработаны обоснованные предложения по совершенствованию схемы организации дорожного движения.

Мероприятия, которые вошли в КСОДД Купинского района, отвечают требованиям Приказа Министерства транспорта РФ от 30.07.2020 г. № 274 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения» и состоят из комплекса мер, соответствующих стратегическим направлениям развития и потребностям муниципального образования в сфере организации дорожного движения с точки зрения их технического, экономического и экологического обоснования.

КСОДД Купинского района взаимоувязана с документами территориального планирования, программами транспортного и социально-экономического развития муниципального района и основана на результатах исследований текущих и прогнозных показателей дорожного движения, а также статистических данных. Реализация данных мероприятий будет осуществляться в рамках действующих и перспективных региональных и муниципальных целевых программ.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
2. Федеральный закон от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
3. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
4. Федеральный закон от 06.10.1999 № 184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации»;
5. Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;
6. Градостроительный кодекс РФ от 29.12.2004 № 190-ФЗ;
7. Указ Президента Российской Федерации от 07.05.2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года»;
8. Приказ Министерства транспорта РФ от 30.07.2020 г. № 274 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения»;
9. ГОСТ Р 50597-2017 «Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля»;
10. ГОСТ 32945-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Знаки дорожные. Технические требования»;
11. ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования»;

12. ГОСТ 32865-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Знаки переменной информации»;
13. ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств»;
14. ГОСТ 32953-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Разметка дорожная. Технические требования»;
15. ГОСТ 33128-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Ограждения дорожные. Технические требования»;
16. ГОСТ Р 52607-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей. Общие технические требования»;
17. ГОСТ 32964-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Искусственные неровности сборные. Технические требования. Методы контроля»;
18. ГОСТ Р 52605-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения»;
19. ГОСТ 33151-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Технические требования. Правила применения»;
20. ГОСТ 32753-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Покрытия противоскольжения цветные. Технические требования»;
21. ГОСТ 32753-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Покрытия противоскольжения цветные. Технические требования»;
22. ГОСТ 24.501-82 «Автоматизированные системы управления дорожным движением. Общие требования»;
23. ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования»;
24. ГОСТ 34.401-90 «Информационная технология. Комплекс стандартов на автоматизированные системы. Средства технические периферийные

автоматизированных систем дорожного движения. Типы и технические требования»;

25. ГОСТ Р 51090-2017 «Средства общественного пассажирского транспорта. Общие технические требования доступности и безопасности для инвалидов»;

26. ГОСТ 12.4.026-2015 «Система стандартов безопасности труда. Цвета сигнальные, знаки безопасности и разметка сигнальная. Назначение и правила применения. Общие технические требования и характеристики. Методы испытаний»;

27. ГОСТ 32866-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Световозвращатели дорожные. Технические требования»;

28. ГОСТ 33385-2015 «Дороги автомобильные общего пользования. Дорожные светофоры. Технические требования»;

29. ОДМ 218.2.007-2011 «Методические рекомендации по проектированию мероприятий по обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства».