



## **Комплексная схема организации дорожного движения муниципального образования «Колпашевское городское поселение»**

**Заказчик:** Администрация Колпашевского городского поселения

Глава Колпашевского  
городского поселения

\_\_\_\_\_/А.В. Щукин  
(подпись) (Фамилия И.О.)  
М.П.

**Исполнитель:** ООО "СибЭнергоСбережение 2030"

Директор ООО «СЭС 2030»

\_\_\_\_\_/А.А.Веретенников  
(подпись) (Фамилия И.О.)  
М.П.

ВВЕДЕНИЕ .....	6
1. Характеристика сложившейся ситуации по организации дорожного движения .....	7
1.1. Описание используемых методов и средств получения исходной информации .....	8
1.2. Сбор и анализ исходных данных .....	8
1.2.1. Общая характеристика МО Колпашевское городское поселение .....	8
1.2.2. Природные условия и климатическая характеристика .....	12
1.2.3. Демографическая ситуация, трудовые ресурсы и занятость населения .....	17
1.2.4. Промышленное производство.....	19
1.2.5. Социально-экономическая характеристика.....	21
1.2.6. Характеристика транспортной инфраструктуры .....	25
1.2.7. Состояние УДС.....	31
1.3. Анализ организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД32	
1.3.1 Содержание организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по организации дорожного движения.....	32
1.3.2 Реализация региональной и муниципальной политики в области организации дорожного движения на территории муниципального образования.....	32
1.3.3 Организация и мониторинг дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, а также местного значения, расположенных в границах муниципальных образований, за исключением автомобильных дорог федерального значения.....	36
1.3.4 Ведение учета основных параметров дорожного движения на территории муниципальных образований.....	37
1.3.5 Содержание технических средств организации дорожного движения на автомобильных дорогах .....	37
1.3.6 Ведение реестра парковок общего пользования на территориях муниципальных образований .....	39
1.4. Анализ нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД .....	40
1.5. Анализ имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования.....	44
1.6. Описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов на территории, в отношении которой осуществляется разработка	

КСОДД, включая описание организации движения маршрутных транспортных средств, размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса .....	48
1.7. Анализ параметров дорожного движения , а также параметров движения маршрутных транспортных средств (вид подвижного состава, частота движения, иные параметры) и параметров размещения (вид парковки, количество парковочных мест, их назначение, иные параметры) мест для стоянки и остановки транспортных средств .....	51
1.8. Анализ пассажиро- и грузопотоков .....	53
1.9. Анализ условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием .....	56
1.10. Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД (далее - ТСОДД).....	57
1.11. Анализ эффективности используемых методов ОДД .....	57
1.12. Анализ причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП) .....	58
2. Принципиальные предложения и решения по основным мероприятиям ОДД.....	65
2.1. Подготовка принципиальных предложений и решений по основным мероприятиям ОДД .....	65
2.2. Разработка мероприятий по развитию улично-дорожной сети и организации дорожного движения легкового и грузового транспорта.....	69
2.2.1 Реконструктивно-планировочные мероприятия.....	69
2.2.2 Организационные мероприятия .....	70
2.3. Проведение укрупненной оценки предлагаемых вариантов проектирования с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта .....	71
3. Мероприятия по ОДД для предлагаемого к реализации варианта проектирования.....	71
3.1. Обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий .....	71
3.2. Категорированию дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству .....	73
3.3. Распределение транспортных потоков по сети дорог .....	74
3.3.1. Проведение транспортного районирования на базе социально-экономической статистики .....	75
3.3.2. Расчет перераспределения транспортных и пассажирских потоков, создание матрицы корреспонденции .....	76

3.3.3. Разработка вариантов транспортной макромодели прогнозных лет на основании существующих планов и прогнозов социально-экономического развития муниципального образования .....	77
3.4. Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения .....	78
3.5. Применению реверсивного движения .....	80
3.6. Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения.....	80
3.7. Организация пропуска транзитных транспортных потоков .....	82
3.8. Организация пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств... 82	
3.9. Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории	82
3.10. Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах.....	84
3.11. Формирование единого парковочного пространства .....	85
3.12. Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках .....	85
3.13. Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования .....	86
3.14. Режимы работы светофорного регулирования .....	88
3.15. Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями .....	88
3.15.1. Разработка имитационной модели существующего положения на пересечение ул. Победы - ул. Голешихина .....	89
3.15.2. Разработка имитационной модели существующего положения на пересечение ул. Красноармейская - пер. Сергея Лазо .....	91
3.15.3. Разработка имитационной модели существующего положения пересечения ул. Обская - ул. Пушкина - ул. Портовая .....	93
3.16. Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения .....	95
3.17. Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД .....	96
3.18. Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов .....	101
3.19. Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным учреждениям.....	104
3.20. Организация велосипедного движения .....	105

3.21. Развитие сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом.....	107
3.22. Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств .....	109
3.23. Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения .....	111
4. Очередность реализации мероприятий.....	112
4.1 Реконструктивно-планировочные мероприятия.....	112
4.2 Организационные мероприятия .....	113
5. Оценку требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по ОДД.....	114
6. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД.....	117
Актуализация КСОДД .....	120
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	121
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ .....	123

## **ВВЕДЕНИЕ**

Объект исследования – улично-дорожная сеть (далее – УДС) муниципального образования «Колпашевское МО Колпашевское городское поселение» (далее – МО Колпашевское городское поселение МО Колпашевское городское поселение), организация дорожного движения (далее – ОДД) и транспортно-эксплуатационное состояние дорог.

Цель Комплексной схемы организации дорожного движения МО Колпашевского городского поселения (далее – КСОДД) – разработка Программы мероприятий, направленных на увеличение пропускной способности и безопасности движения транспортных средств и пешеходов на автомобильных дорогах общего пользования местного значения МО Колпашевского городского поселения, Томской области.

Задачи КСОДД:

1. Обеспечение безопасности дорожного движения;
2. Упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов;
3. Организация пропуска прогнозируемого потока транспортных средств и пешеходов;
4. Повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования;
5. Организация транспортного обслуживания новых или реконструируемых объектов (отдельного объекта или группы объектов) капитального строительства различного функционального назначения;
6. Снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов;
7. Снижение негативного воздействия от автомобильного транспорта на окружающую среду.

Повышение эффективности работы транспорта и максимальное удовлетворение потребностей населения в перевозках достигается при рациональной организации дорожного движения. Рациональное функционирование организации дорожного движения способствует сокращению времени доставки пассажиров и грузов, повышению уровня безопасности дорожного движения и снижению негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду.

В последние годы наблюдается лавинообразный рост уровня автомобилизации населения, при этом дорожная сеть развивается гораздо более скромными темпами.

Низкие темпы развития дорожной сети обусловлены недостаточностью финансирования, поскольку проекты в данной сфере являются чрезвычайно капиталоемкими. Поэтому оптимизация схем организации дорожного движения стано-

вится одним из основных способов решения транспортных проблем.

Комплексная схема организации дорожного движения – программа взаимосвязанных мероприятий, направленных на снижение аварийности и негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения.

Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие задачи:

- разработка мероприятий по развитию дорожной сети муниципального образования и организации движения легкового и грузового транспорта;
- разработка мероприятий по совершенствованию условий велосипедного и пешеходного движения на территории муниципального образования;
- разработка мероприятий по повышению общего уровня безопасности дорожного движения на территории муниципального образования;
- разработка мероприятий по оптимизации парковочного пространства на территории муниципального образования;
- разработка взаимосвязанных мероприятий по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения на территории муниципального образования с укрупненным расчетом стоимости.

Успешная реализация проекта позволит решить транспортные проблемы муниципального образования Колпашевское городское поселения путем оптимизации схемы организации дорожного движения.

## **1. Характеристика сложившейся ситуации по организации дорожного движения**

## **1.1. Описание используемых методов и средств получения исходной информации**

Исходная информация для разработки комплексной схемы организации дорожного движения на территории Муниципального образования «Колпашевское МО Колпашевское городское поселение» Колпашевского муниципального района Томской области получена из следующих источников:

1 Генеральный план Муниципального образования «Колпашевское МО Колпашевское городское поселение» Колпашевского муниципального района Томской области. Материалы обследования.

2 Генеральный план Муниципального образования «Колпашевское МО Колпашевское городское поселение» Колпашевского муниципального района Томской области. Положение о территориальном планировании.

3 Проект организации дорожного движения на муниципальных автомобильных дорогах общего пользования на территории муниципального образования «Колпашевское МО Колпашевское городское поселение».

4 Программа социально-экономического развития муниципального образования «Колпашевское МО Колпашевское городское поселение» на период 2013-2018г.г.

8 Данные полученные из общедоступных официальных интернет источников.

## **1.2. Сбор и анализ исходных данных**

### **1.2.1. Общая характеристика МО Колпашевское городское поселение**



Муниципальное образование «Колпашевское городское поселение» административно входит в состав Колпашевского муниципального района Томской области, расположенного в географическом центре Томской области.

Муниципальное образование «Колпашевское городское поселение» образовано 1 января 2006 года на основании Закона Томской области от 10.09.2004г. №195-ОЗ «О наделении статусом муниципального района, поселения (городского, сельского) и установлении границ муниципальных образований на территории Колпашевского района».

Муниципальное образование «Колпашевское городское поселение» расположено в центральной части Томской области и граничит: на севере – с Иванкинским, Копыловским, Дальненским сельскими поселениями, на востоке и юго-востоке – с Новосёловским и Саровским поселениями, на западе граница поселения почти на всем своем протяжении проходит по реке Обь, которая отделяет его от Чажемтовского, Новогоренского и Инкинского поселений.

В состав поселения входят 4 населенных пункта:

1. город Колпашево
2. с. Тогур
3. д. Север
4. д. Волково.

Общая площадь поселения в административных границах – 90,9 тыс.га. Численность населения на 01.01.2017 год – 30,5 тыс. человек.

Административный центр поселения – город Колпашево. Также в состав поселения входят: село Тогур, деревня Волково и деревня Север.

Организующая основа планировочной структуры – это природно-ландшафтный и урбанизированный каркас территории.

Природно-ландшафтный каркас представлен основными природными составляющими: пойменной частью р. Обь и ее главным притоком р.Кеть, озерами. Большую площадь территории поселения занимают земли сельскохозяйственного назначения.

Основу урбанизированного каркаса составляют планировочные оси, сформированные транспортными составляющими: автомобильными дорогами, а также реками Обь и Кеть. По ним осуществляется связь поселения с соседними муниципальными образованиями. Дополняют урбанизированный каркас территории населенных пунктов, площадки разрабатываемых месторождений и коридоры инженерных коммуникаций – ЛЭП, трубопроводного транспорта.

В восточной части находятся населенные пункты: деревни Север и Волково, село Тогур и город Колпашево. Вдоль реки Обь в районе города Колпашево расположены многочисленные памятники археологии.

Тогур, самый крупный сельский населенный пункт поселения, незначительно удален от административного центра (около 2 км) и планировочно является продолжением города Колпашево. Удаленность деревни Волково от города Колпашево так же незначительна (около 6 км). Транспортная связь поддерживается по автодороге. Более труднодоступна деревня Север. Она находится на достаточно большом расстоянии от города Колпашево (около 12 км) и располагается на другом берегу реки Кеть. Вследствие этого транспортная связь с населенным пунктом поддерживается по воде либо по автодороге с необходимостью паромной переправы через реку Кеть.

**Город Колпашево** расположен на правом берегу реки Обь, в 330 км по автодорожной сети от областного центра г. Томска.

Самым крупным промышленным предприятием в поселении является ЗАО «Металлист» в г. Колпашево.

Город Колпашево планировочно состоит из шести районов: Западного, Северного, Центрального, Восточного, Матьянга и НГСС.

*Западный район* города представлен индивидуальной жилой застройкой. В северной части района расположены КОС, в западной – вдоль Тогурской протоки – территория речпорта и коммунально-складских объектов.

*Центральный район* города – это в основном район жилой и общественно-деловой застройки. Здесь находятся центральный парк культуры и отдыха, спортивная зона с центральным стадионом, городская клиническая больница, станция скорой помощи, следственный изолятор. Тип жилой застройки смешанный, представлен многоэтажной (5 эт.), среднеэтажной (2-4 эт.) и индивидуальной застройкой с земельными участками. В северной части района находится городское кладбище, территория бывшей лисофермы.

*Восточный район и район Матьянга* разделяет территория аэропорта. В восточной части за границей шумовой зоны аэропорта расположен район Матьянга, территория которого представлена в основном индивидуальной жилой застройкой. На берегу р. Обь расположен ряд производственных объектов: территория судостроительного завода (в настоящее время не используется по назначению), небольшие коммунально-складские предприятия, боксовые гаражи.

*Планировочный район НГСС* - находится в восточной части и значительно удален от центра города. Это район Нарымской государственной селекционной станции. Значительную территорию занимают опытные поля сельскохозяйственных культур. Жилье представлено преимущественно индивидуальной жилой застройкой.

*Северный планировочный район* включает преимущественно городское леса, частично – индивидуальную застройку в северной части г. Колпашево.

В северо-западном направлении от подстанции «Колпашево» по территории поселения проходят трассы ЛЭП, в южном направлении проходит трасса магистрального газопровода от ГРС «Чажемто». Большая часть побережья вдоль реки Обь не имеет выходов к реке в связи с оползновыми процессами береговых склонов. Западная часть территории города Колпашево (левый берег р. Обь) находится в зоне затопления паводком 1% обеспеченности.

Таким образом, селитебная часть города имеет значительные ограничения развития в связи с тем, что с северной и восточной сторон к ней примыкают производственные территории и СЗЗ от них, с юга и запада – река Обь.



Рисунок 1. Обзорная карта МО «Колпашевское городское поселение»

Колпашевский район относится к местностям, приравненным к районам Крайнего Севера, находится в неблагоприятной климатической зоне и весьма неудобен в коммуникационном отношении.

Территория поселения располагается в междуречье реки Обь и её притока – р. Кеть. В пределах Колпашевского района на реке Обь нет мостового перехода, что значительно затрудняет связь поселения с левобережной частью Томской области, где проходят основные транспортные пути.

Колпашевское городское поселение с областным центром связано автодорогой регионального значения с твердым покрытием Томск-Каргала (Шегарский

район)– Колпашево. При этом в районе Озерное-Колпашево на ней располагается паромная переправа через реку Обь. Основная связующая магистраль проходит по левому берегу р.Обь, и в периоды весеннего ледохода и осеннего ледостава прерывается наземное транспортное сообщение населенных пунктов Колпашевского поселения с областным центром.

Внешние транспортные связи поселения в восточном направлении осуществляются по грунтовой автодороге регионального значения Колпашево – Белый Яр.

Железнодорожного сообщения на территории Колпашевского района нет. Ближайшая железнодорожная станция расположена в р.п.Белый Яр в 149 км.

Важную роль во внешних транспортных связях играют речные пути по рр.Обь и Кеть. В городе Колпашево расположен один из четырех речных портов области. Речным транспортом осуществляется в основном завоз грузов в труднодоступные населенные пункты района, а также вывоз лесных грузов и перевозки минеральных строительных материалов. Продолжительность навигационного периода составляет 170-180 дней.

В условиях сильной заболоченности, сурового климата, сравнительно короткого навигационного периода, при отсутствии железных дорог и неразвитости сети автомобильных дорог важнейшее значение в транспортном сообщении с другими районами области имеет воздушный транспорт. В г.Колпашево расположен аэропорт, который в настоящее время обслуживает только вертолетные сообщения. Воздушный транспорт осуществляет, в основном, грузовые перевозки, объем пассажирских перевозок незначителен.

Особенности экономико-географического положения Томской области находят свое отражение в территориальном развитии Колпашевского района. В историческом срезе и на современном этапе, освоение Колпашевского района связано с интенсификацией нефтеразведки и нефтедобычи в Томской области, так и с лесозаготовительной деятельностью, а также сельскохозяйственным производством.

### **1.2.2. Природные условия и климатическая характеристика**

Томская область занимает юго-восточную окраину Западно-Сибирской плиты, обрамленную на юге области структурами Кузнецкого Алатау и Колывань-Томской складчатой зоны.

В истории геологического развития территории области выделяются байкальско-салаирский, герцинский и мезозойский геотектонические этапы, соответствующие формированию нижнего, среднего и верхнего структурных этажей.

Два нижних этажа образуют складчатый фундамент плиты, верхний составляет платформенный чехол.

Фундамент сложен интенсивно дислоцированными и метаморфизованными эффузивно-терригенными породами докембрия и палеозоя, прорванными интрузиями различного состава и возраста. Самыми древними образованиями в складчатом фундаменте плиты являются байкалиды. Они входят в состав Енисейской складчатой системы на севере области, заложенной в раннем докембрии на коре континентального типа, возникшей в результате дробления протерозойских складчатых систем.

Кристаллический палеозойский фундамент ЗападноСибирской плиты в районе г. Колпашево опущен на глубину 3,5 км под чехол горизонтально залегающих мезо-кайнозойских морских осадков, представленных глинами, аргиллитами, известняками, песчаниками, прибрежно-морскими и континентальными (глины, пески, суглинки, галечники).

По отношению к структурам фундамента и чехла платформы современные равнины являются инверсионными образованиями, созданными в неоген-четвертичное время экзогенными процессами при участии новейших дифференцированных тектонических движений.

Территория Колпашевского городского поселения в геоморфологическом отношении расположена в пределах высоких надпойменных террас р. Обь. Ширина долины в створе г. Колпашево составляет до 55км.

В комплексе террас р. Оби выделяются:

- пойма высотой 5-9м (абсолютные отметки 58-62м).
- первая надпойменная территория – высотой 8-12м (абсолютные отметки 63-67м),
- вторая надпойменная территория – высотой 16-18м, южнее Колпашево до 22м (абсолютные отметки 70-76 м),
- третья надпойменная территория – высотой 25-35м (абсолютные отметки 80-90м). Третья терраса шириной до 50-60км по составу отложений и особенностям их залегания относится к озёрно-аллювиальной равнине.

Первая терраса в долине Оби и её притоков встречается фрагментарно.

II-я терраса имеет более широкое распространение – между г. Колпашево и устьем Тыма она достигает в ширину 40-50км. Ее поверхность имеет следы эоловой переработки с дюнами, буграми и котловинами выдувания.

Террасы имеют аккумулятивное строение: подошва аллювия I и II террас залегает на отметках 40-45м. Мощность осадков III террасы 30-35м. В её основании залегают слоистые пески мощностью 10-20м, мелко- и тонкозернистые, местами с гравием и галькой, иногда пылеватые; верхняя пачка мощностью 10-18м представлена переслаиванием песков, супесей, суглинков и алевритов. Ниже

устья р. Чай терраса приобретает характер озёрно-аллювиальной равнины шириной более 50км.

Вторая терраса (Колпашевская), датируемая каргинским межледниковьем, сложена мощными (до 25м) песками, с линзами и прослоями галечников, глин, суглинков и алевроитов. Реки обычно вскрывают верхнюю часть этого разреза мощностью 7-15м. С поверхности пески перекрываются супесями и суглинками, на хорошо дренируемых участках лессовидными, иногда – линзами торфа мощностью 2-8м.

Мощность аллювия первой террасы (сартанской) составляет 20, местами до 30м. Это разнозернистые пески с гравием и галькой в нижних горизонтах. Верхняя часть разрезов мощностью 4-6м представлена тонкозернистыми пылеватыми песками и ожелезненными супесями с линзами суглинков.

Отложения поймы – это преимущественно мелко- и среднезернистые пески мощностью 20-25 м. На пойме выделяются две генерации – современная прирусловая сегментно-гривистая, шириной 3-8 км, и более древняя наложенная, шириной 8-12км, занимающая тыловые участки и практически не выходящая к современному руслу. В её строении характерно наличие одного или двух горизонтов погребённых почв, залегающих на глубине 0,5-2 м от поверхности. Они свидетельствуют о неустойчивости затопления поймы в прошлом и длительных перерывах в осадконакоплении. Озёрно-болотные отложения (илы, торфа и глины) на пойме образуют линзы, они выстилают днища депрессий, старичных понижений и пойменных протоков; их мощность непостоянна и колеблется от 10-20 см до 2,5 м.

Песчано-суглинистый состав отложений предопределяет их легкую размываемость и большие темпы разрушения берегов, достигающие первых десятков метров в год. Климатические характеристики рассматриваемого района даны по метеостанции Колпашево. Климат на рассматриваемой территории континентальный и определяется взаимодействием трех основных климатообразующих факторов: солнечной радиацией, циркуляцией атмосферы, влиянием подстилающей поверхности.

На рассматриваемой территории годовое число дней без солнца составляет 90-100 дней. Радиационный баланс отрицателен с октября по март. Максимальные его значения отмечаются в июне-июле и составляют 7-8 ккал/см<sup>2</sup> (293-335 МДж/м<sup>2</sup>). Количество суммарной солнечной радиации за год составляет 87 ккал/см<sup>2</sup> (3645 МДж/м<sup>2</sup>). Облачность уменьшает количество солнечной радиации на 32-33%. Большая часть солнечной радиации расходуется на испарение, таяние снега, нагревание почвы и воздуха. Косвенно о характере поступления солнечной радиации можно судить по продолжительности солнечного сияния. Наибольшее число часов солнечного сияния отмечается в июле и составляет 294 часа (табл. 1).

Таблица 1- Продолжительность солнечного сияния

Месяц	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	год
Часы	50	99	164	213	242	280	294	213	140	65	46	32	1838

Самые большие затраты тепла - до 85-90 % в лесной зоне расходуются на испарение и лишь 10-15 % - на турбулентный теплообмен. В результате, несмотря на максимальные величины радиационного баланса в июне-июле, лето умеренно теплое, влажное, зима - умеренно суровая, снежная.

Особенности циркуляции атмосферы обуславливают преобладание зимой и в переходные сезоны на территории ветров южной четверти. В летние месяцы давление над территорией пониженное, а над Арктикой повышенное, что приводит к увеличению повторяемости северных ветров. Среднегодовое преобладающее направление ветра южное (табл. 2).

Таблица 2 - Повторяемость направлений ветра по румбам, %

Месяц	Направления ветра								штиль
	С	СВ	В	ЮВ	Ю	ЮЗ	З	СЗ	
Январь	4	5	8	15	33	18	11	6	14
Февраль	7	5	8	13	31	17	11	8	14
Март	7	4	7	11	29	16	14	12	15
Апрель	10	5	7	10	21	12	18	17	11
Май	13	5	9	11	14	11	18	19	12
Июнь	14	5	9	10	18	11	16	17	17
Июль	16	9	13	11	16	7	13	15	23
Август	15	6	10	11	17	9	17	15	20
Сентябрь	9	4	10	11	21	14	18	13	17
Октябрь	6	2	7	11	28	19	17	10	11
Ноябрь	5	3	6	9	27	23	19	8	10
Декабрь	4	4	7	13	34	19	13	6	13
ГОД	9	5	8	11	24	16	15	12	15

Среднегодовая скорость ветра невелика 3,5 м/с (табл. 3), в годовом ходе максимум скорости отмечается в мае, октябре и ноябре. Увеличение скорости ветра при отрицательных температурах воздуха усиливает суровость климата. Скорости ветра северных румбов, небольшие и охлаждающий эффект создается в основном за счет низкой температуры воздуха. При южных ветрах охлаждающий эффект формируется совместным действием отрицательных температур и значительных скоростей ветра.

Таблица 3- Средняя месячная и годовая скорость ветра

Месяц	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	год
Скорость ветра, м/с	3,4	3,5	3,8	3,7	4,1	3,5	2,7	2,8	3,2	4,1	4,1	3,6	3,5

Сильным или бурным называется ветер со скоростью  $\geq 15$  м/с, в год наблюдается 21 день с таким ветром. Штормовые ветры со скоростью  $\geq 20$  м/с редкие явления, в год наблюдается 0,2 дня с таким ветром (табл. 4).

Таблица 4 - Среднее число дней со скоростью ветра, равной или превышающей заданное значение

Скорость ветра, м/с	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	год
$\geq 8$	6,4	6,1	8,7	8,5	10,0	6,9	3,4	3,4	5,4	9,2	8,6	6,5	83
$\geq 15$	0,9	0,9	2,4	2,8	3,6	2,4	1,1	0,4	1,2	2,0	1,4	1,6	21
$\geq 20$		0,1				0,1							0,2

Среднегодовая температура воздуха отрицательная  $-1,5$  °С (табл. 5). Все сезоны года хорошо выражены. Зима суровая и продолжительная. Средняя температура января  $-20,7$  °С. Абсолютная минимальная температура  $-51$  °С.

Таблица 5- Средняя месячная и годовая температура воздуха

Месяц	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	год
t°С	-20,7	-18,7	-10,8	-0,7	7,3	5,2	8,0	4,4	8,7	0,1	11,4	-19,4	-1,5

Первые заморозки наблюдаются в среднем 15 сентября. В среднем за год наблюдается 11-15 дней с заморозками. Продолжительность безморозного периода 111 дней. Даты последнего (весной) и первого (осенью) заморозков приведены в табл. 6.

Таблица 6 - Даты первого и последнего заморозка и продолжительность безморозного периода в воздухе

Дата последнего заморозка			Дата первого заморозка			Продолжительность безморозного периода, дни		
средняя	самая ранняя	самая поздняя	средняя	самая ранняя	самая поздняя	средняя	наименьшая	наибольшая
26 V	7 V	14 VI	15 IX	20 VIII	11 X	111	66	145

Река Обь оказывает влияние на формирование климата в долине - увеличивается скорость ветра, проявляется отепляющее воздействие и как следствие увеличивается продолжительность безморозного периода в долине. В понижениях рельефа отрицательные температуры осенью устанавливаются на 10 дней раньше, а весенний прогрев начинается в среднем на 5 дней позднее.

Лето теплое, короткое. Средняя температуры июля составляет  $+18,0$  °С (табл. 1.1.5). Абсолютный максимум температур воздуха составляет  $+35$  °С.



Среднегодовое количество осадков составляет 511 мм (табл. 7).

Таблица 7- Средние месячные и годовые суммы осадков

Месяц	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	год
Сумма осадков, (мм)	22	14	18	25	54	59	75	84	52	43	37	28	511

Наибольшее количество осадков выпадает в теплый период года - июль, август. В холодное время года осадки выпадают преимущественно в твердом виде - это 31 % от общего их количества за год. Устойчивый снежный покров устанавливается IV декаде октября (табл.8).

Таблица 8- Характеристика снежного покрова

Число дней со снежным покровом	Дата появления снежного покрова			Дата образования устойчивого снежного покрова		
	средняя	самая ранняя	самая поздняя	средняя	самая ранняя	самая поздняя
188	12 X	22 IX	1 XI	25 X	1 X	10 XI

Снег удерживается в среднем 188 дней. Разрушение устойчивого снежного покрова отмечается 11-21 апреля. Средние из наибольших декадных высот снежного покрова за зиму на открытых участках составляет 57 см (табл. 9).

Таблица 9- Средняя декадная высота (см) снежного покрова на постоянной рейке

Наибольшая за зиму			Место установки рейки
средняя	максимальная	минимальная	
57	90	27	открытое

Промерзание почвы составляет до 2,4 м, оттаивание происходит в мае, но очаговая сезонная мерзлота на глубинах 1,5-2 м сохраняется до середины – конца июня, в том числе и в пойме Оби.

Территория отличается повышенной влажностью воздуха (70-75%); до 1/3 дней в году удерживается влажность более 80%.

На рассматриваемой территории характерно примерно одинаковое количество дней с туманами за теплый и холодный периоды года. За год число дней с туманами менее 20, в долине Оби - 16-23 дня.

### 1.2.3. Демографическая ситуация, трудовые ресурсы и занятость населения

Численность населения МО «Колпашевское городское поселение» за 2018 по данным Администрации Муниципальное образование «Колпашевское городское поселение» составляет 30 747 человек. Среднегодовая численность населения в 2017 году составила 30 502 человек, что на 0,12 % выше 2016 года. На

начало 2018 года фактическая численность населения МО «Колпашевское городское поселение» составила 30 747 человек, прогнозная численность (начало 2020 года) составит ориентировочно 32 400 человек.

Таблица 10 - Динамика численности населения МО «Колпашевское городское поселение» за период 2014-2017 годы

Показатель	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год
Среднегодовая численность населения МО «Колпашевское городское поселение», человек	30 512	30 409	30 464	30 502

Таблица 11- Прогноз численности населения МО «Колпашевское городское поселение» за период 2018-2025 годы

Показатель	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год
Прогнозная среднегодовая численность населения МО «Колпашевское го-	31 135	31 768	32 400	32 527	32 654	32 781	32 908	33 035

В разрезе населенных пунктов наибольший прирост численности населения будет наблюдаться в основной зоне расселения поселения, включающей г.Колпашево, с.Тогур и д.Волково. Население деревни Север, отрезанной от остальных населенных пунктов протокой р.Кеть будет сокращаться.

За пределами расчетного срока с дальнейшим развитием крупных инвестиционных проектов численность населения поселения может увеличиться до 36-38 тысяч человек. В связи с этим в проекте предусмотрены резервные площадки под жилую и производственную застройку.

За период с 2014 по 2017 годы численность постоянного населения муниципального образования варьировалась, так с 2014 по 2015 года численность уменьшилась на 103 человека, с 2015 по 2016 год численность увеличилась на 55 человек с 2016 по 2017 году так же увеличилась на 38 человек.

Прогнозная численность населенных пунктов может корректироваться исходя из их планировочных особенностей на стадии предложения по основным территориям новой жилой застройки.

Улучшение естественных демографических показателей позволит сократить темпы роста доли лиц пенсионного возраста и сохранить численность трудоспособного населения.

Таблица 12- Прогноз возрастной структуры населения

№ п/		2010г		I очередь 2020г		Расчетный срок 2035г	
		%	тыс.чел.	%	тыс.чел.	%	тыс.чел.
1.	лица младше трудоспособного возраста	18,5%	5,9	18,0%	5,8	18,0%	6,2
2.	лица в трудоспособном возрасте	59,7%	19,0	60,0%	19,4	59,0%	20,2
3.	лица старше трудоспособного возраста	21,7%	6,9	22,0%	7,1	23,0%	7,9
	Итого:	100,0%	31,8	100,0%	32,3	100,0%	34,3

Таким образом, социально-экономические перспективы развития Колпашевского поселения и активная демографическая политика скажется на улучшении процессов естественного движения населения, вызовет миграционный прирост населения в районе в связи с чем численность населения к 2020 году прогнозируется на уровне 32,3 тыс. человек и к 2035 году – 34,3 тыс. человек.

#### **1.2.4. Промышленное производство**

Производство промышленной продукции на территории Колпашевского городского поселения представлено следующими видами деятельности: производством пищевых продуктов, деревообработкой, производством готовых металлических изделий, полиграфической деятельностью, производством, передачей и распределением электроэнергии, газа и пара. В основном производство ведется малым бизнесом. Практически все промышленное производство сосредоточено в г. Колпашево и соседнем с. Тогур.

Единственным крупным промышленным предприятием в районе является ЗАО «Металлист» в г. Колпашево, численность занятых на нем порядка 300 человек. Предприятие выпускает кабельную продукцию, которая применяется в отраслях транспорта и машиностроения, энергетики, нефте- и газодобывающего, оборонного комплекса, строительной индустрии. Предприятие стабильно, имеет налаженные каналы сбыта через собственный торговый дом.

Традиционный для Колпашевского района вид деятельности – лесозаготовка и деревообработка. Колпашевское поселение не обладает большими эксплуатационными запасами леса. На его территории отсутствуют арендованные участ-

ки для лесозаготовки. В Колпашевском поселении традиционно развивается деревообрабатывающая промышленность на основе ресурсов, заготовленных в других частях Колпашевского района.

Колпашевский район в целом в настоящее время характеризуется низким объемом лесозаготовок в связи с неразвитой транспортной инфраструктурой и удаленностью от основных мест потребления и переработки древесины.

К градообслуживающим отраслям промышленности относится производство продуктов питания.

Предприятия по производству пищевой продукции (хлебобулочных и кондитерских изделий, минеральной воды и сладких безалкогольных напитков, мясных полуфабрикатов, рыбной продукции) в Колпашевском поселении сосредоточены в г. Колпашево, с. Тогур. Общая численность работающих в отрасли порядка 150 человек.

Производство хлебобулочных и кондитерских изделий направлено на поставки на внутренний рынок района. Перспективное развитие отрасли связано с перераспределением ассортимента выпускаемой продукции в пользу более дорогих видов сложного печенья, кондитерских изделий и уменьшения выпуска хлебобулочных изделий.

Минеральные воды Колпашевского района (от месторождения минеральных вод, расположенного в Чажемтовском сельском поселении) распространяются по всей Томской области. Основные промышленные производства по розливу минеральной воды расположены в г. Колпашево (ООО «Аква-Джус», ООО «Колпашевская минеральная вода»). Кроме минеральной воды, реализуемой в бутылках, предприятия района производят еще более 20 сладких безалкогольных напитков. Высокие лечебно-профилактические качества минеральных вод Колпашевского района, а также разведанные запасы их месторождений, позволяют и в дальнейшем расширять производство на территории района.

Основные перспективы добывающей промышленности Колпашевского района связаны с расположением его территории в пределах Колпашевского железорудного узла Западно-Сибирского бассейна.

Сегодня изученность Колпашевского железорудного узла слабая, наиболее изученное месторождение железной руды в Западно-Сибирском бассейне - Бакчарское (территория Бакчарского района Томской области). Запасы железной руды оцениваются около 28 млрд. тонн, а потенциальные ресурсы всех участков на территории Томской области достигает 400 млрд.т. К примеру потенциал запасов ближайшей железорудной базы в Кемеровской области оценивается только в 5,25 млрд.т.

Реализация крупного проекта по созданию горно-металлургического комплекса окажет положительное влияние на социально-экономическое развитие

Колпашевского городского поселения. Город Колпашево может стать основным поставщиком квалифицированных трудовых ресурсов, центром размещения административных и хозяйственных баз новых предприятий.

Другим важным проектом добывающей промышленности, который отразится на экономическом развитии Колпашевского поселения, является освоение нефтегазовых ресурсов правобережья р. Обь.

Сегодня одним из перспективных направлений наращивания минерально-сырьевой базы углеводородного сырья является освоение новых территорий, неисследованных нефтегазоносных комплексов и выявление нетрадиционных ловушек нефти и газа, где ожидается открытие крупных и средних месторождений углеводородов. В Томской области такой территорией является именно правобережье р. Обь.

В перспективе геолого-разведывательные предприятия г.Колпашево могут получить дополнительные объемы работ с освоением рассматриваемых территорий. Город Колпашево, как приближенный к данным территориям экономический центр, обладающий традициями производственной и трудовой базы, имеет преимущества для укрепления своих позиции в геологоразведке и организации на его территории одного из опорных хозяйственных центров нефтедобывающей отрасли. Однако реализация данных проектов во многом зависит от субъективных решений частных инвесторов нефтегазовой отрасли.

#### **1.2.5. Социально-экономическая характеристика**

Развитие Колпашевского городского поселения определяет его экономико-географическое положение, которое значительно улучшится с реализацией различных федеральных и региональных программ по развитию транспортной инфраструктуры - при этом помимо межрегиональных связей улучшатся связи с основным экономическим центром области – г.Томском.

Усиление роли Колпашевского района в транспортной системе области и всего Сибирского региона позволит в полном объеме реализовать ресурсный потенциал территории - продолжить геологоразведку и начать разработку минерально-сырьевых ресурсов, увеличить доступность отдаленных территорий для увеличения заготовок леса, дикорастущего сырья, рыбы. При этом г.Колпашево, как экономический центр Колпашевского района, может стать хозяйственным организующим центром всех реализуемых на территории района и всей центральной части области проектов.

Стратегически, на региональном уровне, Колпашевский район входит в «зону опережающего развития» северных районов («Северная промышленная площадка»), где согласно Стратегии развития Томской области до 2020 года в контексте Стратегии развития Сибири, приоритетными направлениями деятельности в качестве «якорных» проектов будут выделяться: освоение правобережья

р.Обь с целью развития нефтегазодобывающего сектора экономики, освоение Бакчарского железорудного месторождения с целью развития сырьевой базы и создания горно-металлургического комплекса, развитие лесопромышленного комплекса.

Перспективное развитие экономики Колпашевского района, и в том числе Колпашевского поселения, по-прежнему будет основано на традиционных для него видах деятельности: лесной и пищевой промышленности, геологоразведке, которые получают дополнительные преимущества с развитием транспортной инфраструктуры. Также имеются перспективы для развития хозяйственной базы на территории поселения для добывающей промышленности – железорудной и нефтегазовой.

Малое предпринимательство способно выступить одним из важнейших факторов реализации как текущих, так и перспективных планов социально-экономического развития поселения – отрасли потребительского рынка, строительные услуги, производство пищевых продуктов, строительных материалов, сельское хозяйство, туризм возможно развивать в сфере малого предпринимательства, где прогнозируется основная концентрация рабочих мест в частом секторе.

Перспективы сельскохозяйственного производства в Колпашевском поселении могут быть связаны с наличием богатых естественных кормовых угодий – возможно развивать молочно-мясное животноводство для производства свежих продуктов для внутреннего рынка, коневодство, производство кормов. Высокие показатели урожайности картофеля в районе определяют хорошие перспективы для выхода на ёмкий рынок областного центра. Для развития данного направления необходимо создание складской базы овощехранилищ.

Социально-экономическое развитие поселения имеет потенциал к увеличению общего числа рабочих мест на 30-35 % (около 5 тыс. мест). Расширение предложения на рынке труда особенно будет заметно в производственном секторе. Рост качества жизни населения также будет сопровождаться развитием сферы обслуживания – бытового обслуживания, здравоохранения, образования, культуры и спорта.

Общий уровень оценочной безработицы может значительно снизиться - до 3-4%.

социально-экономические перспективы развития Колпашевского поселения и активная демографическая политика скажется на улучшении процессов естественного движения населения, вызовет миграционный прирост населения в связи с чем численность населения к 2020 году прогнозируется на уровне 32,3 тыс. человек и к 2035 году – 34,3 тыс. человек (+7%).

В системе межселенного обслуживания Колпашевского района и Колпашевского городского поселения город Колпашево является основным центром межселенного обслуживания, здесь сосредоточены основные административные и обслуживающие учреждения периодического спроса районного значения.

В селе Тогур, как крупном населенном пункте расположены собственные учреждения повседневного спроса: образовательные учреждения, амбулаторно-поликлинические учреждения, спортивные сооружения.

Деревня Волково обеспечена только объектами потребительского рынка в силу своего близкого расположения к г.Колпашево, где население деревни может получать другие виды услуг.

Транспортная доступность деревни Север ограничена. В связи с этим здесь располагаются собственные учреждения повседневного и периодического спроса: филиал начальной школы и библиотеки.

В системе образования работают следующие муниципальные учреждения:

- 6 детских садов в г. Колпашево и 1 в с. Тогур.
- 6 общеобразовательных школ в г. Колпашево и 2 в с. Тогур (в т.ч. филиал одной из них в д. Север).
- 5 учреждений дополнительного образования в г. Колпашево и 1 в с. Тогур.

В системе дополнительного образования функционируют: в г. Колпашево - детско-юношеский центр, детский эколого-биологический центр, детская школа искусств, детская художественная школа, детско-юношеская спортивная школа и в с. Тогур – детская школа искусств. Общая единовременная емкость учреждений – 620 мест. Все учреждения дополнительного образования работают в несколько смен, их сегодня посещает всего 3115 детей, что составляет 75% от числа всех школьников.

В городе Колпашево располагается также областные учреждения *профессионального образования*:

- ОГОУ СПО «Колпашевское медицинское училище» (пер. Озёрный, 10) готовит специалистов квалификации – фельдшер;
- ОГБПОУ Колпашевский социально-промышленный колледж в г. Колпашево (ул. Победы, 12) - выполняет подготовку специалистов по профессиям: учитель начальных классов, учитель физкультуры, повар, кондитер, бурильщик нефтяных и газовых скважин, автомеханик, юрист, воспитатель детей.

Важной функцией государства является обеспечение бесплатного гарантированного медицинского обслуживания.

В г.Колпашево расположен основной муниципальный центр медицинского обслуживания всего Колпашевского района – центральная городская больница, поликлинический комплекс и станция скорой медицинской помощи.

Помимо этого в поселении располагаются и другие объекты здравоохранения районного значения: Тогурский филиал поликлиники, фельдшерско-акушерский пункты в районе «НГСС» г.Колпашево и в районе «Рейд» с.Тогур.

Социальная защита на территории поселения представлена учреждениями регионального значения:

- ОГУ «Дом-интернат для престарелых и инвалидов Колпашевского района» осуществляет стационарное социальное обслуживание пожилых граждан и инвалидов (с.Тогур, ул. Лермонтова,42 - 80 мест, включает благоустроенные квартиры).

- ОГОУ для детей-сирот и детей, оставшихся без попечения родителей «Тогурский детский дом» (с.Тогур, ул.Советская, 84. - 52 места)

- ОГУ «Центр социальной помощи семье и детям Колпашевского района» -социально-реабилитационный центр для несовершеннолетних (с.Тогур, ул. Мичурина, 8 - 24 места)

- ОГУ «Центр социальной поддержки населения Колпашевского района» осуществляет предоставление гражданам социальной помощи, социального обслуживания, иных мер государственной социальной поддержки (г.Колпашево, ул. Обская, 65, стр. 7, нет стационарных мест размещения)

- ОГОУ Кадетская школа-интернат «Колпашевский кадетский корпус» (г.Колпашево, ул.Чапаева, 42 стр. 1).

Создание условий для организации досуга и обеспечения жителей поселения услугами организаций культуры является одним из полномочий органов местного самоуправления МО «Колпашевское городское поселение».

Сеть учреждений культуры местного значения Колпашевского городского поселения составляют:

- учреждения культуры клубного типа - «Городской дом культуры» (г.Колпашево, ул.Кирова, 21), «Рыбник» (г.Колпашево, ул.Гоголя, 78), «Лесопильщик» (с.Тогур, ул.Ленина, 12),объединенные в муниципальное учреждение «Центр культуры и досуга»

- библиотеки - (г.Колпашево - ул.Кирова- 21, ул.Гоголя- 75-а, ул.Победы-75, ул.Селекционная-97/1, с.Тогур (Ленина,7), д.Север (ул.Береговая,24)) объединенных в муниципальное учреждение «Библиотека» (библиотечный информационный центр - г.Колпашево, Коммунистическая, 4)

Так же в поселении успешно функционирует Колпашевский филиал областного краеведческого музея (г.Колпашево, ул. Ленина, 49.), наиболее ценной коллекцией которого крупнейшее в Сибири собрание культовых атрибутов южных селькупов - более 660 ед. хр. («Селькупская этнографическая коллекция»).

Спортивно-оздоровительная деятельность осуществляется в рамках школьных занятий физкультурой и в форме любительского спорта.



Основные спортивные объекты: муниципальные спортивные залы в общеобразовательных школах, доме культуры, детско-юношеской школе, обустроенные спортивные площадки, стадион, лыжная база, хоккейная коробка, также в с.Тогур функционирует частный бассейн.

Данные сферы обслуживания в Колпашевском городском поселении являются областью интересов частного бизнеса и относятся к ненормируемым. Емкость их формируется на основе сбалансированного спроса и предложения на данные виды услуг.

### **1.2.6. Характеристика транспортной инфраструктуры**

Внешние транспортные связи МО "Колпашевское городское поселение" осуществляются автомобильным, речным и воздушным транспортом.

Центр поселения – город Колпашево – расположен в 330 км по автодорожной сети от областного центра г. Томска.

В настоящее время отсутствует круглогодичная связь МО с основной транспортной сетью области и областным центром.

По трассе автодороги "Томск – Колпашево" имеется паромная переправа через р. Обь, работающая в навигационный период; в зимний период действует ледовая переправа. В весенний период ледохода г. Колпашево и правобережная часть Колпашевского района отрезаны от транспортных коммуникаций левого берега р. Оби. Транспортные связи осуществляются окружным путем по автодороге через Белый Яр с пересадкой на железнодорожный транспорт.

Северные населенные пункты Колпашевского района и поселения – села Север, Дальнее, Кужирово, Копылово связаны с городом Колпашево в летний период только водным путем; в зимний период – по автозимникам.

На территории МО действуют 2 вертодрома, 2 паромные переправы и 2 линии водного сообщения.

Перспективы развития внешнего транспорта связаны с размещением в Колпашевском районе, в непосредственной близости от границ МО, транспортных коммуникаций федерального и регионального значения.

### **Воздушный транспорт**

В настоящее время в границах г. Колпашево расположена территория аэропорта.

Существовавший ранее аэропорт местных авиалиний Колпашево в настоящее время не функционирует.

Имеется здание аэровокзала с пропускной способностью – 50 чел. в час.

Авиаперевозки осуществляются предприятием ООО "Авиакомпания "Томск Авиа" вертолетами Ми-8 по спецзаявкам: для обслуживания вахтовиков нефтегазовой промышленности (Томскнефть), обеспечения скорой медицинской помощи, выполнения дежурства по поисково-спасательным работам (ПСР).

### *Вертодром "Пески"*

Вертодром расположен в 2 км к юго-западу от г. Колпашево. Вертодром принадлежит к Томскому филиалу ООО Авиапредприятие "Газпромавиа".

Вертодром относится к классу неклассифицированных.

На территории вертодрома расположены 6 посадочных площадок (4 бетонные, 2 – со щебеночным покрытием). ВПП отсутствует.

Тип принимаемых воздушных судов: вертолеты Ми-2, Ми-8.

Полеты с вертодрома "Пески" выполняются по местным воздушным линиям для предприятий нефтегазовой отрасли. В среднем с вертодрома осуществляются рейсов в летный день: летом – 4-6; зимой – 2-3.

Таблица 13 - Объем перевозок в год с вертодрома "Пески"

Пассажиры	Грузы
3,0 тыс. чел	200 т

На вертодроме аэровокзала нет, в здании КПП выделена зона для пассажиров единовременной вместимостью 30-40 человек.

На перспективу, развитие аэропорта Колпашево связано с восстановлением авиаперевозок по обслуживанию местных авиалиний.

В настоящее время большая часть ИВПП аэродрома находится в неудовлетворительном состоянии и для обслуживания воздушных сообщений самолетами требует капитального ремонта.

### **Водный транспорт**

На территории МО имеются следующие судоходные пути:

1. р. Обь – протяженность в границах МО – 20 км; период навигации – 10.05 – 23.10. Габариты судоходного хода: глубина – 2,5 м; ширина – 90 м; радиус поворота – 800 м.

2. р. Кеть – протяженность в границах МО – 20 км; период навигации – 01.06 – 01.10. Габариты судоходного хода: глубина – 1,0 м; ширина – 40 м; радиус поворота – 200 м.

3. протока Канеровская – протяженность в границах МО – 23 км; период навигации – 10.05 – 23.10. Без гарантированных габаритов судоходного хода.

В Колпашевском районе Водных Путей и Судоходства (филиал Обского Государственного Бассейнового Управления ВПиС) имеется 29 судов, на территории г. Колпашево базируется 11 судов. Общий объем грузоперевозок, выполняемых ежегодно Колпашевским РВПиС за период навигации составляет 40 тыс. т.

На территории города Колпашево имеется речной порт, расположенный в западной части города (ул. Портовая, 21).

На территории МО расположены грузопассажирские пристани в г. Колпашево и в с. Тогур. В настоящее время действуют 2 водных муниципальных маршрута и 2 паромные переправы.

Таблица 14 - Водные маршруты

№ маршрута	Наименование маршрута	Протяженность маршрута (км)	Кол-во рейсов в неделю	Примечание
1	Тогур-Копыловка: Тогур – Петропавловка – Иванкино - Тебеняк – Инкино - Копыловка – и обратно	112	2	В период высоких уровней воды
2	Тогур-Копыловка: Тогур – Петропавловка – Иванкино - Тебеняк – Юрты - Копыловка – и обратно	112	2	В период низких уровней воды
3	Тогур-Лебяжье: Тогур -Север – Лебяжье - и обратно	35	2	В период навигации

#### *Паромные переправы*

**1. НГСС – Озерное;** выполняет в основном грузовые перевозки.

Режим работы: с 6-00-24-00 (с интервалом в 2 часа). Работают 2 судна с несамоходными баржами грузоподъемностью 250 т.

**2. Колпашево (левый берег) - Колпашево (правый берег).**

Режим работы: с 6-00-24-00 (с интервалом в 0,5 часа). Работают 4 судна: 2 самоходных парома типа СП и два теплохода типа "Ярославец" с несамоходными баржами грузоподъемностью 250 т.

Перевозки водным транспортом в настоящее время в пределах МО Колпашевское городское поселение осуществляют следующие судоходные компании: АО "Томская судоходная компания», ООО «Сапфир».

### Автомобильный транспорт

На территории поселения имеется ряд автодорог общего пользования регионального значения. Основными автодорогами регионального значения являются: Томск – Колпашево, подходящая с южной стороны города к пристани паромной переправы и автодорога Колпашево – Белый Яр, отходящая от города в восточном направлении.

Кроме основных автодорог имеется ряд второстепенных автодорог регионального значения. Характеристика автодорог общего пользования регионального значения, проходящих в границах поселения представлены в табл. 15.

Таблица 15 - Характеристика автодорог общего пользования регионального значения, проходящих в границах поселения

№№	Наименование дороги	Категория и протяженность в границах Колпашевского ДРСУ	Ширина проезжей части/земляного полотна (м)	Покрытие проезжей части	Протяженность в границах МО (км)
1	Р398 Томск – Каргала – Колпашево	III – 21 км, IV – 14 км	7,0/12 6,0/10	11- асф/бет., 24 – грав.	26
2	Колпашево - Белый Яр	III – 48 км, IV – 27,7 км	7,0/12 6,0/10	10,8- асф/бет., 26,3 – грав.	10
3	Колпашево - Саровка	III – 2 км, IV – 35,1 км	7,0/12 6,0/10	11,5- асф/бет., 25,6 – грав.	11
4	Колпашево - Тогур	IV	6,0/10	3,2 асф/бет.	3,2
5	Тогур – Новоселово - Маракса 1	IV	6,0/10	13,6 - гравий	10
6	ИГСС - паромная переправа	IV	6,0/10	4,3 - гравий	4,3
	ИТОГО:				61,5

На территории МО имеется автодорога местного значения с. Тогур – с. Волково, V категории, с асфальтобетонным покрытием, шириной 6,0 м, протяженностью 1,9 км.

Кроме автодорог круглогодичного действия, к отдаленным населенным пунктам северной части Колпашевского района проложены автозимники с ледовыми переправами на их трассах (табл. 16).

Таблица 16 - Местоположение ледовых переправ

Наименование	Река	Длина (м)	Примечание
район г. Колпашево, автодорога "Томск – Каргала – Колпашево"	Обь	900	3 полосы по 10 м (2 основных, 1 резервная); круглосуточно
автозимник "Тогур – Север-Дальнее – Куржино – Копылов-	Кеть	213	1 полоса – 10 м; движение челночное;

Наименование	Река	Длина (м)	Примечание
ка"			круглосуточно
автозимник "Тогур – Север-Дальнее – Куржино – Копылов-ка"	протока Северская	32	1 полоса – 10 м; движение челночное; круглосуточно
автозимник "Тогур – Иванкино"	Кеть	174	1 полоса – 7 м; движение челночное; круглосуточно

Кроме основных автодорог имеется ряд второстепенных автодорог регионального значения. Характеристика автодорог общего пользования регионального значения, проходящих в границах поселения представлена в табл. 17.

Таблица 17- Характеристика автодорог общего пользования

№№	Наименование дороги	Категория и протяженность в границах Колпашевско-го ДРСУ	Ширина проезжей части/земляного полотна (м)	Покрытие проезжей части	Протяженность в границах МО (км)
1	Р398 Томск – Каргала – Колпашево	III – 21 км, IV – 14 км	7,0/12 6,0/10	11- асф/бет., 24 – грав.	26
2	Колпашево - Белый Яр	III – 48 км, IV – 27,7 км	7,0/12 6,0/10	10,8- асф/бет., 26,3 – грав.	10
3	Колпашево - Саровка	III – 2 км, IV – 35,1 км	7,0/12 6,0/10	11,5- асф/бет., 25,6 – грав.	11
4	Колпашево - Тогур	IV	6,0/10	3,2 асф/бет.	3,2
5	Тогур – Новоселово - Маракса 1	IV	6,0/10	13,6 - гравий	10
6	НГСС - паромная переправа	IV	6,0/10	4,3 - гравий	4,3
	ИТОГО:				61,5

Насущной потребностью МО является подключение территории к постоянно действующей автодорожной сети области путем строительства моста через р. Обь.

В настоящее время ведется проектирование мостового перехода через р. Обь в районе г. Колпашево. Произведен выбор створа мостового перехода, расположенного выше г. Колпашево по течению р. Обь с входом к н.п. Чажемто.

### **Городской и поселковый транспорт г. Колпашево**

Основными магистральными улицами и дорогами города являются:

– Ул. Победы, основная меридиональная магистраль, с северо-западной стороны выходит на автодорогу на с. Тогур.

– Ул. Гоголя, основные магистрали широтного направления, имеющие выход в район НГСС и на автодорогу на Белый Яр.

– В центральной части города основными магистральными улицами являются улицы Мира, С. Лазо, Красноармейская, Ленина, Кирова, Портовая.

Ширина основных магистралей в линиях застройки составляет 15-30 м, ширина проезжих частей – 6-7 м.

Общая протяженность улично-дорожной сети города Колпашево составляет 184,829 км, в том числе с асфальтобетонным покрытием 59,813 км или 32 % от общей протяженности сети; остальные улицы имеют гравийное и грунтовое покрытие.

Основными проблемами существующей улично-дорожной сети являются:

– Прохождение магистральной ул. Ватутина, связывающей центральный район с восточными районами города и внешним направлением на Белый Яр, по территории обрушения берега р. Оби. Наиболее нагруженным участком магистральной сети города является участок от ул. Победы до ул. Красноармейской в районе микрорайона "Геолог"; требуется благоустройство участка магистрали с организацией автостоянок, заездных карманов для остановки общественного транспорта.

– Отсутствие благоустройства уличной сети в районах микрорайона "Пески", НГСС, где необходимо асфальтирование проезжих частей улиц, устройство тротуаров, озеленение, освещение, организация водоотводов с проезжих частей.

### ***с. Тогур***

Основными магистральными улицами и дорогами села являются:

– Ул. Сибирская – Советская – Ленина - въезд в село с Колпашевского направления.

– Ул. Дзержинского – Титова - выход в северо-восточном направлении к селам Волково и Новоселово и на автодорогу на Белый Яр.

Общая протяженность улично-дорожной сети с. Тогур составляет 48,1 км, в том числе с асфальтобетонным покрытием 10,3 км или 21 % от общей протяженности сети; остальные улицы имеют гравийное и грунтовое покрытие.

### ***д. Волково***

Основными улицами и дорогами села являются: ул. Волкова, Молодежная, Полевая.

Протяженность улично-дорожной сети с. Волково составляет 2,5 км, все улицы имеют гравийное покрытие.

### ***д. Север***

Основными улицами и дорогами села являются: ул. Береговая, Центральная, Школьная, Новая.

Протяженность улично-дорожной сети с. Север составляет 4,0 км, все улицы имеют грунтовое покрытие.

Внутригородские и поселковые пассажирские перевозки в МО "Колпашевское городское поселение" осуществляются автобусным транспортом.

На территории МО имеется 7 АЗС.

Таблица 18 - Перечень автозаправочных станций МО

Населенный пункт, автодорога	Местоположение	Количество топливораздаточных колонок (ед.)
с. Тогур	пер. Клубный, 6	3
автодорога Тогур – Колпашево	1-й км	4
г. Колпашево	ул. Л. Толстого	4
г. Колпашево	ул. Портовая	3
г. Колпашево	пер. С. Лазо	2
г. Колпашево	ул. Гоголя	3
автодорога "Тогур – Колпашево"	0,3-й км	3
	ИТОГО:	22

### 1.2.7. Состояние УДС

Протяженность дорожной сети Колпашевского городского поселения составляет 184,829 км автомобильных дорог общего пользования (211 улиц и переулков), в том числе:

- с асфальтобетонным покрытием - 59,813 км.
- с гравийным покрытием - 108,797 км.
- с грунтовым покрытием - 16,219 км.

УДС МО Колпашевское городское поселение представляет собой, в основном, прямоугольную систему улиц и дорог, проложенных параллельно и перпендикулярно. Ширина проезжей части улиц и дорог колеблется от 6 до 8 метров. Внутриквартальные территории также недостаточно благоустроены.

Состояние УДС МО Колпашевское городское поселение имеет ряд недостатков:

- улицы и дороги не везде имеют асфальтобетонное покрытие;
- наблюдается износ дорожной одежды проезжей части, тротуаров, бортовых камней;
- дефекты искусственных сооружений на автодорогах;

- дефекты и отсутствие в необходимых местах направляющих устройств и других элементов обустройства дорог;
- отсутствие водоотвода и вертикальной планировки;
- частичное отсутствие тротуаров и бордюрного камня вдоль проезжей части в границах населенного пункта.

### **1.3. Анализ организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД**

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

Согласно Концепции проекта Федерального закона «Об организации дорожного движения и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (разработчик Проекта – Министерство транспорта РФ), организационная деятельность органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по организации дорожного движения должна включать в себя:

- реализацию региональной и муниципальной политики в области организации дорожного движения на территории муниципального образования;
- организацию и мониторинг дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, а также местного значения, расположенных в границах муниципальных образований, за исключением автомобильных дорог федерального значения;
- ведение учета основных параметров дорожного движения на территории муниципальных образований;
- содержание технических средств организации дорожного движения (ТСОДД) на автомобильных дорогах;
- ведение реестра парковок общего пользования на территориях муниципальных образований.

#### **1.3.2 Реализация региональной и муниципальной политики в области организации дорожного движения на территории муниципального образования**

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



путствующих социальных, экономических и экологических издержек.

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

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

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

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

Действующее законодательство, в том числе федеральные законы № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Градостроительный кодекс и Земельный кодекс, не позволяют четко распределять обязанности и ответственность субъектов организации дорожного движения на всех уровнях, установить их функциональные связи, координировать их деятельность, рационально планировать осуществление комплексных мероприятий в данной сфере. Таким образом, местные власти, уполномоченные Федеральным законом «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» заниматься вопросами муниципального дорожного

строительства, содержанием объектов транспортной инфраструктуры, а также созданием условий для предоставления транспортных услуг населению и организации его транспортного обслуживания, остаются один на один с проблемами, порождёнными перегруженностью улично-дорожных сетей. При этом, за редким исключением, они не располагают ни правовыми, ни институциональными, ни финансовыми, ни методическими, ни кадровыми ресурсами.

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

а) федеральный уровень:

1) разработка новых правовых документов, регулирующих деятельность в сфере транспортного планирования, управления транспортным спросом и организации дорожного движения;

2) разработка нормативных документов, методических рекомендаций и руководств по формированию и реализации планов и программ в сфере транспортного планирования, управления транспортным спросом и организации дорожного движения, на местном уровне;

3) обеспечение соответствия деятельности местных властей в данной сфере принципам государственной политики средствами экспертизы, надзора и контроля;

б) региональный уровень:

4) обеспечение и регулирование взаимодействия властей муниципальных образований, входящих в состав региона, при разработке и реализации планов и программ управления транспортным спросом и организации дорожного движения местного уровня;

5) согласование конкретных мероприятий по управлению транспортным спросом и организации дорожного движения, проводимых местными властями, в случае если эти мероприятия затрагивают дорожную сеть регионального значения;

в) местный уровень:

6) разработка программ комплексного развития транспортной инфраструктуры (ПКРТИ) и комплексных схем организации дорожного движения (КСОДД) в составе документов территориального планирования, на основе принципов государственной политики в данной сфере;

7) разработка и реализация программ мероприятий по управлению транспортным спросом и организации дорожного движения на основе принятых документов территориального планирования и планировки территории.

Для проведения современной политики в области ОДД используются следующие принципы.

Отношение к пропускной способности дорожных сетей как к ограниченно-

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

Максимально полное использование имеющейся пропускной способности городских и региональных дорожных сетей.

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

Непрерывность планирования, мониторинга реализации планов, и их корректировки.

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

- совершенствованием существующих схем движения автотранспорта и методов регулирования движения на существующих дорожных сетях – реализуется с помощью традиционных средств организации дорожного движения (таких, как установка дорожных знаков, нанесение разметки на проезжую часть, светофорное регулирование, введение одностороннего движения и т.д.);

- введением прямых и косвенных ограничений на пользование УДС некоторыми типами транспортных средств (ограничения парковки в зонах с перегруженной УДС, постоянные или временные запреты на въезд, платный въезд и парковку);

- информационным обеспечением участников дорожного движения через специализированные радиоканалы, услуги сети Интернет и сотовой связи, электронные табло и т.п., (оповещение водителей о состоянии дорожной сети, оптимальном маршруте, ДТП, пробках и т.д.);

- развитием общественного пассажирского транспорта как главного, и зачастую и единственного конкурента личного легкового автомобиля (открытие новых маршрутов, строительство пересадочных узлов и пассажирских терминалов, предоставление наземному общественному пассажирскому транспорту приоритета в дорожном движении, устройство «перехватывающих парковок», прогрессивная тарифная политика, развитие новых видов внеуличного транспорта и т.п.);

- учетом транспортной составляющей при градостроительной деятельности (снижение уровня транспортного спроса средствами градостроительного плани-

рования, обеспечение сбалансированного транспортного и социально-экономического развития территории, проектирование «самодостаточных» с точки зрения занятости населения районов, обязательная разработка ПКРТИ, КСОДД и т.п.).

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

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

Постановление Правительства РФ от 11 июня 2004 г. № 274 «Вопросы Министерства транспорта Российской Федерации» пунктом 1 устанавливает, что Министерство транспорта Российской Федерации является федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере автомобильного транспорта, дорожного хозяйства, а также организации дорожного движения в части организационно-правовых мероприятий по управлению движением на автомобильных дорогах.

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

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

Таким образом, полномочия по организации дорожного движения и мониторинга дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или

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

#### **1.3.4 Ведение учета основных параметров дорожного движения на территории муниципальных образований**

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

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

#### **1.3.5 Содержание технических средств организации дорожного движения на автомобильных дорогах**

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

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

Согласно Федеральному закону № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в от-

дельные законодательные акты Российской Федерации», деятельность по организации дорожного движения, включающая работы по содержанию и ремонту технических средств организации дорожного движения, отнесена в Российской Федерации к дорожной деятельности.

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

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

- ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2004 г. № 120-ст);

- ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования» (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2004 г. № 121-ст);

- ГОСТ Р 52605-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения» (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 11 декабря 2006 г. № 295-ст);

- ГОСТ Р 52765-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация» (утвержден Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 23 октября 2007 г. № 269-ст);

- ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования» (утвержден Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 23 октября 2007 г. № 270-ст);

- ГОСТ Р 52282-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2004 г. № 120-ст);

- ГОСТ Р 52606-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Классификация дорожных ограждений» (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 11 декабря 2006 г. № 296-ст);

- ГОСТ Р 52607-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей. Общие технические требования» (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 11 декабря 2006 г. № 297-ст).

### **1.3.6 Ведение реестра парковок общего пользования на территориях муниципальных образований**

Министерство Транспорта Российской Федерации определяет:

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

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

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

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

#### **1.4. Анализ нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД**

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

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

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

Проведенный анализ российского законодательства показывает, что на федеральном уровне организация дорожного движения в настоящее время регулируется, в первую очередь, как составная часть деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. При этом и организация дорожного движения, и сама деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения, Федераль-



ным законом № 257-ФЗ включены в дорожную деятельность.

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

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

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

Федеральным законом № 196-ФЗ в редакции Федерального закона от 11.07.2011 № 192-ФЗ определена общая норма, относящая к полномочиям органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения осуществление мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения при осуществлении дорожной деятельности.

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

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

В настоящее время за выработку государственной политики и нормативное правовое регулирование в сфере организации дорожного движения отвечает Министерство транспорта Российской Федерации. В то же время ГИБДД МВД России является единственным органом, осуществляющим комплексное воздей-

стве практически на все элементы деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. В соответствии с Федеральным законом от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции» на полицию возложены прямые обязанности по обеспечению безопасности дорожного движения и регулированию дорожного движения. Указом Президента РФ от 15.06.1998 № 711 установлены следующие обязанности ГИБДД МВД России: регулирование дорожного движения, в том числе с использованием технических средств и автоматизированных систем, обеспечение организации движения транспортных средств и пешеходов в местах проведения аварийно-спасательных работ и массовых мероприятий. При этом ГИБДД МВД России, однако, не является тем органом, на котором лежит непосредственная ответственность за осуществление мероприятий по организации дорожного движения в целях повышения пропускной способности дорог.

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

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

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

- Поручение Президента РФ № Пр-637, данное на заседании Президиума Госсовета РФ по вопросам безопасности дорожного движения, состоявшегося 14 марта 2016 года в г. Ярославле, согласно пункту «4б» которого органам местного самоуправления РФ предписано в срок до 1 декабря 2018 года разработать КСОДД на территориях муниципальных образований;

- Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 17 марта 2015 года № 43 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем дорожного движения»;

- Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 26 мая 2016 года № 131 «Об утверждении порядка осуществления мониторинга разработки и утверждения программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».

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

- организационно-технический, предназначенный для информирования участников дорожного движения об изменениях в установленной схеме организации дорожного движения на территории МО Гороховецкий район, вводимых на временной основе в целях обеспечения безопасного проведения различных мероприятий;

- обще информационный, предназначенный для ознакомления населения города о состоянии, проблемах и перспективах развития транспортной системы МО Гороховецкий район, включающий в себя отчеты, доклады органов местного самоуправления по данной тематике, аналитические и справочные материалы, форумы и т.п.

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

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

В качестве инструментов информационного обеспечения деятельности местных органов власти МО Колпашевское городское поселение в сфере организации дорожного движения используются следующие ресурсы.

Официальный сайт Администрации МО Колпашевское городское поселение <http://www.kolpadm.ru>.

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

Теме организации дорожного движения, а также повышения безопасности на дорогах органами власти региона и муниципальных образований уделяется постоянное и пристальное внимание. Она ежегодно затрагивается в отчете Губерна-

тора Томской области о результатах деятельности органов исполнительной власти Томской области. Также эта тема находит отражение и в ежегодных докладах главы Администрации МО Колпашевского района о результатах деятельности.

Таким образом, система информационного обеспечения деятельности органов местного самоуправления в сфере организации дорожного движения отвечает общепринятым нормам информирования населения. Однако возможно стоит предусмотреть создание единого регионального информационного портала Томской области, в том числе и в виде мобильного приложения.

### **1.5. Анализ имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования**

В соответствии с передовыми тенденциями в области организации дорожного движения документацией по организации дорожного движения являются комплексные схемы организации дорожного движения и (или) проекты организации дорожного движения.

Документация по организации дорожного движения разрабатывается на основе документов территориального планирования, документации по планировке территорий, подготовка и утверждение которых осуществляются в соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, планов и программ комплексного социально-экономического развития муниципальных образований (при их наличии), долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов, поселений, материалов инженерных изысканий, результатов исследования существующих и прогнозируемых параметров дорожного движения, статистической информации.

Территориальное планирование направлено на определение в документах территориального планирования назначения территорий исходя из совокупности социальных, экономических, экологических и иных факторов в целях обеспечения устойчивого развития территорий, развития инженерной, транспортной и социальной инфраструктур, обеспечения учета интересов граждан и их объединений, Российской Федерации, субъектов Российской Федерации, муниципальных образований.

В положениях о территориальном планировании МО Колпашевского городского поселения определены:

- положения, касающиеся видов, назначения и наименования планируемых для размещения объектов капитального строительства местного значения и мероприятия по развитию систем транспортного, инженерно-технического и социального обслуживания населения;
- характеристики зон с особыми условиями использования территории;

— в максимальном использовании культурного, ресурсного, пространственного и человеческого потенциала во имя благополучия всех граждан при соблюдении баланса интересов и справедливости, на основе активного взаимодействия органов власти, населения, инвесторов, застройщиков в соответствии с принципами функционирования гражданского общества;

— в сохранении и бережном использовании исторического и природного наследия территории;

— сохранение существующей сети автомобильных дорог местного значения, доведение ее технического состояния до уровня, соответствующего нормативным требованиям;

— сохранение сети местных автомобильных дорог с твердым покрытием, обеспечивающих связь населенных пунктов с центром муниципального района;

— создание условий для обеспечения единого экономического и транспортного пространства, свободы перемещения населения и товаров по району и за его пределы посредством модернизации и поэтапного развития сети автомобильных дорог, отвечающей интересам граждан, грузовладельцев;

— формирование грузо- и пассажиропроводящей системы гармоничного развития и эффективного взаимодействия всех видов транспорта.

— в сфере автомобильных пассажирских перевозок должна быть предусмотрена поэтапная модернизация маршрутной сети пригородного сообщения с учетом уровня благосостояния населения по следующим направлениям:

— создание условий для работы предприятий пассажирского транспорта с органами местного самоуправления по заключенным контрактам на выполнение перевозок населения (муниципальный заказ);

— организация пассажирских перевозок на таком уровне, который обеспечивал бы безубыточную работу предприятий и позволял обновлять подвижной состав в соответствии с нормативами.

В последовательной реализации мероприятий Генерального плана на основе установленных целевых показателей как обязательств и ориентиров для достижения на различных этапах и регулярного публичного предъявления результатов реализации планов, показывающих реальную динамику приближения к установленным целевым показателям Генерального плана.

— Основные перспективы развития транспортной инфраструктуры МО связаны с размещением в Колпашевском районе в непосредственной близости от границ МО транспортных коммуникаций федерального и регионального значения, а именно:

— Строительство железнодорожной магистрали Нижневартовск – Белый Яр – Усть-Илимск (Северо-Сибирская железнодорожная магистраль – Севсиб). Это мероприятие предусмотрено в федеральной программе "Стратегия развития

железнодорожного транспорта РФ до 2030 г." к реализации на период 2016-2030 гг.

— Строительство федерального автодорожного маршрута Пермь – Ханты-Мансийск – Томск (Северный широтный коридор), проходящего через центральную часть Колпашевского района и включающего в себя участок Парабель – Чажемто – Томск.

— Строительство моста через р. Обь в районе г. Колпашево.

— Прокладка автодороги регионального значения Чажемто – Колпашево – Белый Яр – Катайга – Лесосибирск (Обь – Енисейская широтная автодорога), проходящей по новому мосту через р. Обь.

— По федеральной программе "Транспортная стратегия РФ на период до 2030 г." предусматривается развитие и возрождение аэропортов местных авиалиний, в число которых включен аэропорт "Колпашево", к реализации на период 2016-2030 гг.

— Развитие городского и поселкового транспорта на территории МО связано с реализацией следующих мероприятий:

— Обеспечение надежного сообщения между центральным и восточным районами г. Колпашево путем строительства дублера ул. Ватутина в створе улиц Красноармейская – Чкалова в связи с обрушением берега р. Обь.

— Усиление транспортных связей между Тогуром и Колпашево путем строительства дублера существующей автодороги. Трасса дублера пройдет северо-восточнее застройки, в основном, вдоль линии ЛЭП.

— Обеспечение транспортной связи проектируемой производственной зоны и зоны расширяемого речного порта с автодорогой регионального значения. Трасса проектируемой грузовой дороги пройдет вне селитебных зон г. Колпашево.

— Строительство подъезда к проектируемой железнодорожной станции на Северо-Сибирской железнодорожной магистрали и подключение к проектируемому автодорожному мосту через р. Обь.

— Повышение благоустройства уличной сети в населенных пунктах МО: асфальтирование проезжих частей улиц, устройство тротуаров, озеленение, освещение, организация водоотводов с проезжих частей.

— Строительство улиц и дорог в кварталах и микрорайонах нового строительства.

— Строительство автостоянок у объектов общественного назначения и площадок для временного размещения индивидуального легкового транспорта на территории жилых кварталов и микрорайонов.

В Колпашевском районе утверждена муниципальная Программа социально-экономического развития муниципального образования «Колпашевское городское

поселение» на период 2013-2018г.г., основными целями которой являются: совершенствование экономических, организационных и финансовых основ деятельности поселения, позволяющих последовательно и устойчиво улучшать жизненные условия проживающего на его территории населения.

Основными показателями изменения социально-экономического положения Колпашевского городского поселения в 2018 году по отношению к 2010 году в результате реализации Программы социально-экономического развития являются:

- увеличение объёма промышленного производства не менее чем в 1,8 раза;
- увеличение объёма промышленного производства на душу населения по крупным и средним предприятиям и организациям 1,6 раза;
- увеличение объема выполненных работ и услуг собственными силами крупных и средних предприятий и организаций по виду деятельности "строительство" в 1,5 раза;
- увеличение объёма розничного товарооборота на душу населения в 2,6 раза;
- увеличение объёма платных услуг на душу населения не менее чем в 1,5 раза;
- увеличение среднемесячной заработной платы одного работника в целом по поселению в 1,3 раза.

#### *Автомобильные дороги*

На территории МО "Колпашевское городское поселение" предусматривается строительство и реконструкция нижеследующих автодорог регионального значения.

##### 1-я очередь строительства:

- Строительство автодороги регионального значения Чажемто – Колпашево – Белый Яр – Катайга – Лесосибирск (Обь – Енисейская широтная автодорога), проходящей по новому мосту через р. Обь; протяженность в границах МО "Колпашевское городское поселение" – 4,0 км.
- Строительство подъезда к вышеуказанной автодороге регионального значения и мосту через р. Обь от района НГСС, протяженность 4,5 км.
- Реконструкция автодороги Тогур – Новоселово – Маракса с заменой существующего покрытия на асфальтобетонное. Протяженность – 5,0 км.

##### Расчетный срок:

– Строительство обходной дороги района НГСС (с учетом отметок от затопления однопроцентного паводка) протяженностью 2,0 км.

Реконструкция автозимника Тогур – Север – Дальняя – Куржино – Копылово с доведением ее параметров до автодороги IV категории с переходным типом покрытия (черное шоссе); строительство по трассе автодороги моста через протоку Северскую и организация паромного сообщения через р. Кеть, протяженность в границах МО "Колпашевское городское поселение" – 28 км.

На территории МО "Колпашевское городское поселение" предусматривается строительство и реконструкция нижеследующих автодорог местного значения.

I-я очередь строительства:

– Реконструкция автодороги Колпашево – озеро Светлое – примыкание к автодороге на Белый Яр, с доведением параметров автодороги до IV категории с асфальтобетонным покрытием. Протяженность реконструкции – 5,0 км.

– Реконструкция автодороги Тогур – Волково с заменой существующего покрытия на асфальтобетонное, протяженность – 2,0 км.

Расчетный срок:

– Реконструкция 2-х подъездов к с. Волково от автодороги Тогур – Новоселово – Маракса. Общая протяженность – 2,3 км.

– Строительство нового подъезда к озеру Светлое, протяженность – 1,0 км.

*Городские и поселковые улицы, дороги и транспорт*

В проекте принята следующая классификация улично-дорожной сети:

Для города Колпашево и села Тогур

- магистральные улицы и дороги общегородского значения;
- магистральные улицы и дороги районного значения;
- улицы и дороги местного значения;
- проезды.

Для сел Волково и Север

- главная дорога села;
- основные улицы и дороги;
- второстепенные улицы, дороги и проезды.

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



Развитие транспортной инфраструктуры осуществляется путем привлечения транспортных средств соответствующего вида, класса и вместимости с учетом данных о пассажиропотоках, а также текущего состояния и перспективного развития дорожной инфраструктуры и объектов транспортной инфраструктуры для обслуживания пассажиров.

Стабильное снижение доли общественного транспорта на фоне растущей автомобилизации.

По данным ОГИБДД ОМВД России по Колпашевскому району в МО Колпашевское городское поселение всего в районе зарегистрировано 14 053 единиц транспортных средств, из которых число легковых транспортных средств составляет 12 282 единицы, а грузовых и спецтехники – 1 771 единиц.

Исходя из численности населения, проживающего на территории городского округа (30 747 чел.) и количества индивидуальных легковых автомобилей (12 282 единицы), уровень автомобилизации на территории округа составляет 400 индивидуальных легковых автомобилей на 1000 жителей.

Хранение легкового автотранспорта осуществляется в округах среднеэтажной и многоэтажной застройки – в капитальных гаражах, на придомовых территориях.

Не менее 90% от числа индивидуальных легковых автомобилей.

Формирование оптимизированной маршрутной сети муниципальных маршрутов осуществляется уполномоченным органом Администрации МО Колпашевское городское поселение. Автотранспортное предприятие определяется на конкурсной основе. Перевозка населения осуществляется по льготным тарифам.

Внешние транспортно-экономические связи Колпашевского района с другими населенными пунктами осуществляются автомобильным (индивидуальным, общественным и грузовым) и водным транспортом.

В пределах Колпашевского городского поселения для перемещения население активно использует индивидуальный автомобильный и велосипедный транспорт, а так же пользуется пешими маршрутами, проходящими по не обустроенным дорожкам.

Городские пассажирские перевозки в городском поселении осуществляются автобусным транспортом. В настоящее время город обслуживается четырьмя городскими автобусными маршрутами (рисунок 3, таблица 32). Существующие автобусные регулярные маршруты движения, организованные в городской черте Гороховца и за его пределами, имеют многофункциональный характер: один и тот же маршрут, как правило, обеспечивает многофункциональные связи, ориентированные на обеспечение реализации трудовых, учебных и культурно-бытовых корреспонденций.

На территории МО действуют 3 автобусных маршрута, приведенных в табл. 19.

Таблица 19- Автобусные маршруты общественного транспорта

№	Маршрут	количество автобусов на маршруте	Протяженность маршрута (км)
7	«ЛПК – Телецентр»	5	21
9	«РОВД – Шпальная – Гагарина»	4	16
131	«Судоверфь – Гагарина – Волково»	18	18

Автобусные линии в г. Колпашево проходят по улицам Победы, Кирова, Обская, Портовая, Мира, Ленина, Красноармейской, Сов. Север, Коммунистическая, Горького, Ватутина, Панова, Гоголя.

Протяженность автобусных линий на территории г. Колпашево составляет 9 км, плотность автобусной сети в пределах застройки – 2,3 км/кв.км.

Автобусные линии в с. Тогур проходят по улицам Сибирская, Советская, Гагарина.

Протяженность автобусных линий на территории с. Тогур составляет 2,6 км, плотность автобусной сети в пределах застройки – 2,0 км/кв.км.

Село Волково обслуживается автобусным маршрутом пригородного сообщения на Новоселово; д. Север обслуживается также пригородным автобусным маршрутом, действующим в зимний период по автозимнику "Тогур-Север-Дальнее-Куржино-Копыловка".

На территории МО Колпашевское городское поселение действует ряд пригородных и междугородных автобусных маршрутов, связывающих МО с областным центром и населенными пунктами района и области.

Таблица 20- Характеристика пригородных и междугородных автобусных маршрутов

Номер маршрута	Наименование маршрута	Протяженность маршрута(км)	Количество рейсов	Примечание
	Междугородные			
	Колпашево-Новосибирск	605	4 в нед.	
523	Колпашево-Томск	320	6 в сут.	
	Пригородные			
7а	НГСС-Чугунка	1,7	9 в сут.	
113а	Колпашево-Дачи	18,3	15 в сут.	май-сентябрь
122	Колпашево-Б.Саровка	47	2 в сут.	
123	Колпашево-Новоселово	24	4 в сут.	
150а	Колпашево-Усть Чая-Чажемто:	51	1-2 в	В период действия ледовой переправы через

	Чажемто-Колпашево Усть Чая-Колпашево	92	сут. 4 в нед.	реку Обь
513	Колпашево-Копыловка	98	3 в нед.	В период действия ледовых переправ через реку Кеть протоку Северская на автозимнике "Тогур-Север-Дальнее-Куржино-Копыловка"
514	Колпашево-Куржино	102	2 в нед.	-//-
515	Колпашево-Дальнее	65	2 в нед.	-//-
533	Колпашево-Белояровка-Мохово-Юдино	71,2	2 в сут. через день	

Пассажи́рские перевозки осуществляются автотранспортным предприятием г. Колпашево (ООО "Автотранспортник"), расположенным в западной части города (ул. Победы, 118). Площадь территории АТП – 3,26 га. Количество ремонтных мест – 15. Инвентарный парк автобусов насчитывает 20 ед. из них, автобусы ПАЗ -12 ед., ГАЗель – 6 ед. Объем перевозок составляет 0,8 млн. человек в год.

На территории г. Колпашево имеется капитальное здание автостанции (ул. Кирова, 19), единовременная вместимость зала – 30 чел.

На территории МО в составе автопарка имеется следующее количество автомобилей:

- грузовых – 1 643 ед.,
- автобусов – 128 ед.,
- легковых – 12 282 ед.

Обеспеченность легковыми автомобилями индивидуального пользования в МО составляет 400 автомобиля на 1 тыс. жителей.

Хранение индивидуального легкового транспорта производится на территории индивидуальной застройки на приусадебных участках; для районов многоквартирной застройки отведены площадки для гаражей боксового типа, расположенные в коммунальных зонах города.

Внутригородские и поселковые пассажирские маршруты в МО «Колпашевское городское поселение» справляются с существующей ситуацией.

Основу перспективной сети общественного транспорта на расчетный срок до 2036 года будут составлять существующие линии маршрутов с прокладкой автобусных линий во вновь осваиваемые территории и по вновь построенным магистралям городского и районного значения.

### **1.7. Анализ параметров дорожного движения , а также параметров движения маршрутных транспортных средств (вид подвижного состава, частота движения, иные параметры) и параметров размещения (вид парковки,**

**количество парковочных мест, их назначение, иные параметры) мест для стоянки и остановки транспортных средств**

По данным ОГИБДД ОМВД России по Колпашевскому району в МО Колпашевское городское поселение всего в районе зарегистрировано 14 053 единиц транспортных средств, из которых число легковых транспортных средств составляет 12 282 единицы, а грузовых и спецтехники – 1 771 единиц.

Исходя из численности населения, проживающего на территории городского округа (30 747 чел.) и количества индивидуальных легковых автомобилей (12 282 единицы), уровень автомобилизации на территории округа составляет 400 индивидуальных легковых автомобилей на 1000 жителей.

Хранение легкового автотранспорта осуществляется в округах среднеэтажной и многоэтажной застройки – в капитальных гаражах, на придомовых территориях.

В соответствии с СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» п. 11.19: на селитебных территориях и на прилегающих к ним производственных территориях следует предусматривать гаражи и открытые стоянки для постоянного хранения не менее 90% от числа индивидуальных легковых автомобилей.

На территории МО действуют 3 автобусных маршрута.

Маршрут «ЛПК» - «Телецентр»

- автодорога «г. Колпашево – д. Б.Саровка»;
- Виды транспортных средств и классы транспортных средств, которые используются для перевозок по маршруту регулярных перевозок, максимальное количество транспортных средств каждого класса:
  - Виды транспортных средств — автобусы.
  - малый класс транспортных средств — 6 ед.
  - средний класс транспортных средств— 2 ед.

Маршрут «РОВД – Шпальная – Гагарина»

- Наименование улиц, автомобильных дорог по которым происходит движение транспортных средств между остановочными пунктами по маршруту регулярных перевозок:
  - с. Тогур: - ул. Титова, ул. Рабочая, ул. Дзержинского, ул. Пушкина, ул. Ленина, ул. Советская, ул. Сибирская;
  - автодорога «г. Колпашево – с. Тогур»;
  - г. Колпашево: - ул. Победы, ул. Кирова, ул. Сов. Север, ул. Ленина, ул. Горького, ул. Коммунистическая, ул. Сов. Север, ул. Обская, ул. Портовая.
- Виды транспортных средств и классы транспортных средств, которые используются для перевозок по маршруту регулярных перевозок, максимальное количество транспортных средств каждого класса:
  - Виды транспортных средств — автобусы.
  - малый класс транспортных средств — 7 ед.

### Маршрут «Судоверфь – Гагарина – Волково»

- Наименование улиц, автомобильных дорог по которым происходит движение транспортных средств между остановочными пунктами по маршруту регулярных перевозок:
  - г. Колпашево: - ул. Свердлова, ул. Гоголя, ул. Жданова, ул. Панова, ул. Островского, ул. Чкалова, ул. Красноармейская, ул. Ленина, ул. Горького, ул. Коммунистическая, ул. Белинского, ул. Ленина, ул. Советский Север, ул. Кирова, ул. Л.Толстого, ул. Обская, ул. Боевая (Голещихина), ул. Победы;
  - автодорога «г. Колпашево – с. Тогур»;
  - с. Тогур: - ул. Сибирская; ул. Советская, ул. Ленина, ул. Дзержинского, ул. Рабочая, ул. Титова, ул. Волкова.
- Виды транспортных средств и классы транспортных средств, которые используются для перевозок по маршруту регулярных перевозок, максимальное количество транспортных средств каждого класса:
- Виды транспортных средств — автобусы.
  - малый класс транспортных средств — 11 ед.
  - средний класс транспортных средств — 5 ед.

#### **1.8. Анализ пассажиро- и грузопотоков**

Существующая схема организации транзитной транспортировки грузов через территорию города Колпашево приводит к интенсивному движению грузовых автомобилей, в том числе в наиболее напряженные периоды суток. Это негативно сказывается на уровне загрузки УДС и безопасности дорожного движения. По магистральным улицам города (ул. Гоголя, ул. Ватутина, ул. Красноармейская) проходят потоки всех типов. Выделенных путей для пропуска грузового транспорта в городе нет.

На формирование системы грузовой логистики в города оказывают влияние разнообразные факторы: наличие и направления транзитных грузопотоков, расположение и режим работы грузообразующих и грузопоглощающих пунктов, операторы, типы грузов, режим работы водителей, обязательства перевозчиков перед заказчиками и другие. Изучение этих параметров позволяет оптимизировать различные варианты грузоперевозок по наиболее оправданным маршрутам, продолжительности и времени доставки грузов. Стратегии, разработанные как результат этой деятельности, содержат в себе целый комплекс разнообразных мер. Среди наиболее перспективных в период до 2036 года для города Колпашево выделяются следующие решения, касающиеся:

- Разработки оптимальной системы запретов/ограничений и контроля движения грузового транспорта на УДС.
- Рационализации и устройства организованных стоянок для грузовых автомобилей.
- Строительство новых объездных дорог.

- Маршрутизации грузовых потоков и управления временем доставки грузов операторами перевозок.

- Создание центров консолидации грузов.

Транспортная доступность – нормативный показатель затрат времени на транспортные сообщения между различными пунктами в пределах систем группового расселения. Это экономическая категория, имеющая отношение не только к транспортному комплексу, но и ко всему социально-экономическому устройству страны.

Транспортную доступность для населения можно определить, как возможность воспользоваться объектами транспортной инфраструктуры и услугами транспорта для различных групп населения.

Транспортная доступность МО Колпашевское городское поселение:

- 15 минутная автотранспортная доступность до аэропорта Колпашево местных авиалиний;
- 2-3 часовая автотранспортная доступность ж/д ветки в поселке Белый Яр;
- 4-5 часовая автотранспортная доступность до города Томск;
- 6-7 часовая автотранспортная доступность до города Новосибирск;

Для оценки показателей внешней доступности были выбраны города краевого значения, районного значения и расстояние до железнодорожной станции Белый Яр.

Транспортная доступность до железнодорожной станции в п. Белый Яр представлена на рис. 2.

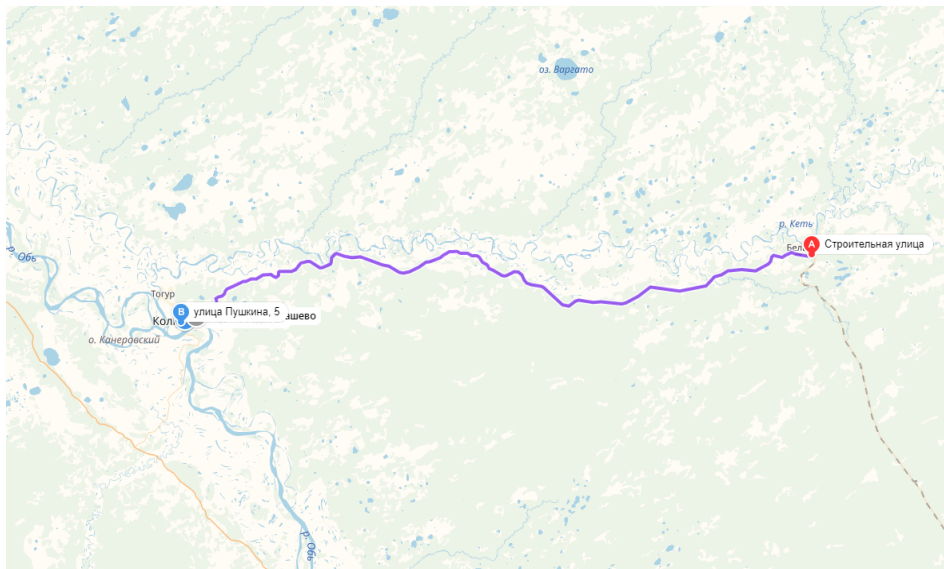


Рисунок 2. Транспортная доступность до п. Белый Яр.

Транспортная доступность до Краевого центра г. Томска представлена на рис. 9.

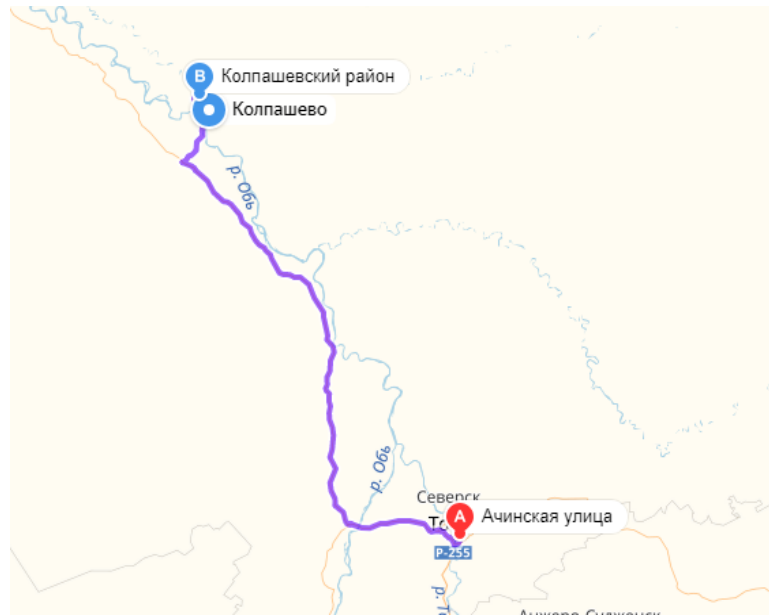


Рисунок 3. Транспортная доступность до г. Томска

Транспортная доступность до ближайшего города «миллионника» Новосибирска представлена на рис. 4.

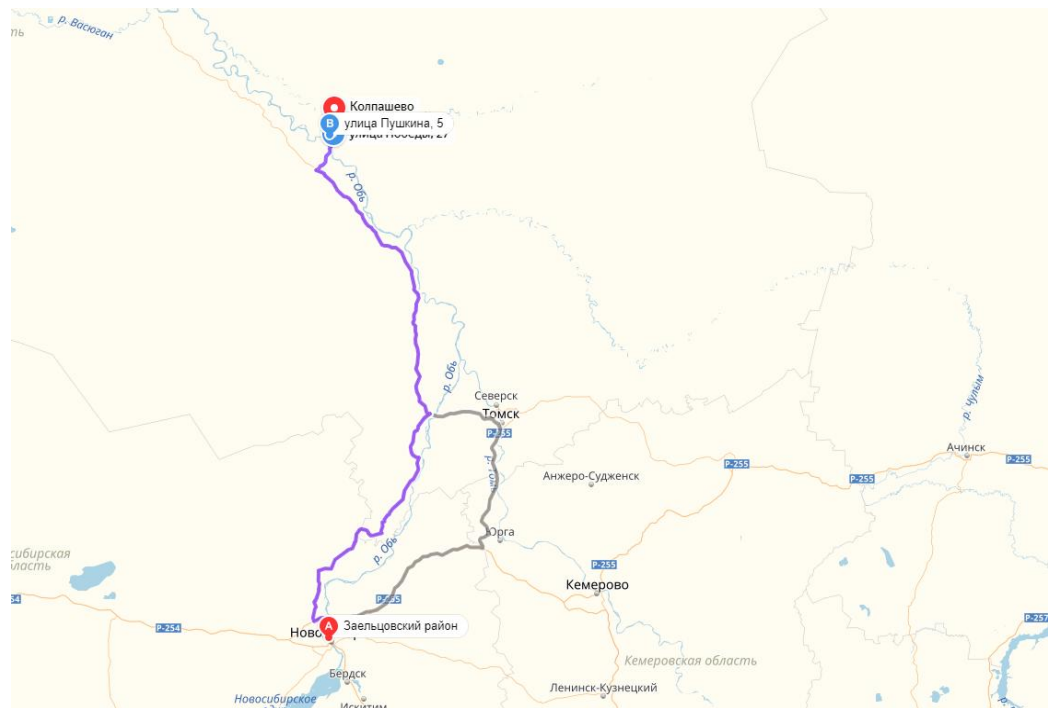


Рисунок 4. Транспортная доступность до г. Новосибирска

Необходимо упорядочение движения грузового автомобильного транспорта с организацией специализированных дорог и магистралей для пропуска грузовых потоков. Перспективные решения в данном направлении деятельности заложены в Генеральном плане Колпашевское городское поселение.

### 1.9. Анализ условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием

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

Дорожная сеть муниципального образования Колпашевское городское поселение преимущественно выполнена по прямоугольной схеме планировки.

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

Факторы, снижающие безопасность дорожного движения, на автомобильных дорогах Колпашевское городское поселение, отсутствуют.

В результате исследований, описанных во «Всемирном докладе о предупреждении дорожно-транспортного травматизма», опубликованного Всемирной организацией здравоохранения в 2004 году была выявлена зависимость вероятности летального исхода ДТП при участии автомобиля и пешехода от скорости движения автомобиля. При столкновении на скорости 40 км/ч погибают до 20% пешеходов, в то время как при столкновении на скорости 60 км/ч этот процент вырастает уже до 85 % (рисунок 5).

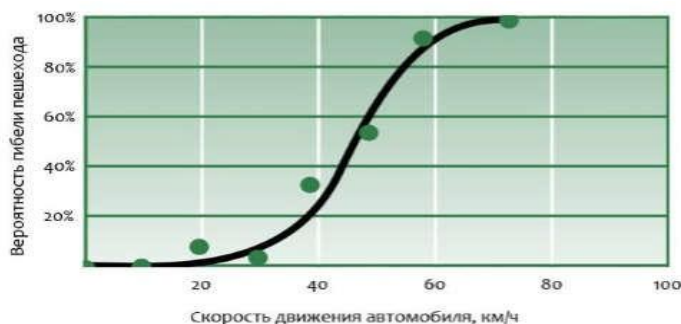


Рисунок 5. Скорость движения автомобиля, км/ч

На территории Колпашевское городское поселение размещено 2 работающих светофорных объектов (далее - СО). Данные СО располагаются на пересечении ул. Мира – ул. Победы, ул. Обская – ул. Советский север. СО работают в 3 фазы по 20 секунд. Анализ интенсивности транспортных потоков, выполненный на основании расчетов, не выявил необходимости введения светофорного регулирования на других улицах поселения в виду отсутствия заторов, вызванных задержками в движении транспорта на других улицах поселения.



Основные велосипедные потоки двигаются по наиболее оживленным улицам города Колпашево: ул. Обская, ул. Красноармейская, ул. Ватутина, ул. С. Лазо, ул. Тимирязево, а так же межрайонное сообщение велосипедного потока осуществляется по проезжей части. Одновременное движение велосипедистов и автомобильного транспорта с высокой интенсивностью и скоростью повышает риск возникновения ДТП. Движение велосипедистов по тротуарам и пешеходным дорожкам с высокой интенсивностью пешеходных потоков также увеличивает риск возникновения ДТП с участием пешехода и велосипедиста. В российской практике к настоящему времени отмечено множество случаев подобных столкновений, приведших к гибели их участников.

Поэтому в целях повышения уровня безопасности дорожного движения необходимо создание велосипедной инфраструктуры: составление схемы основных велосипедных маршрутов, строительство велодорожек, выделение вело-полос, организация вело-парковок и т.д.

#### **1.10. Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД (далее - ТСОДД)**

Анализ эксплуатационного состояния технических средств ОДД сети Колпашевского городского поселения был произведен на основании натурных обследований.

По полученным данным, 20% дорожных знаков находятся в неудовлетворительном состоянии, и 36% дорожной разметки требует обновления.

Таким образом большая часть применяемых ТСОДД на находится в удовлетворительном состоянии.

#### **1.11. Анализ эффективности используемых методов ОДД**

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

Организация дорожного движения осуществляется с помощью следующих основных методов:

- ограничение скоростного режима;
- запрет стоянки и остановки транспортных средств;
- светофорное регулирование.

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

Данный метод может осуществляться при помощи следующих технических средств ОДД: дорожными знаками, средствами фото/видеофиксации нарушений, искусственными дорожными неровностями.

Дорожные знаки 3.24 «Ограничение максимальной скорости» установлены перед искусственными дорожными неровностями в городе Колпашево.

В целом можно сделать вывод о том, что метод ограничения скоростного режима соблюдается в большей степени только в центре города. Для повышения эффективности данного метода по другим улицам необходимо проведение дополнительных мероприятий.

Анализ эффективности используемых методов организации дорожного движения в Колпашевском городском поселении Томской области показал, что основными направлениями в этой сфере является снижение количества дорожно-транспортных происшествий.

### **1.12. Анализ причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП)**

Выполнен сбор данных по статистике аварийности за 3-х летний период с 2015 по 2017 годы. Статистика предоставлена ОМВД России по Колпашевскому району.

Статистика аварийности на территории МО Колпашевское городское поселение в период с 2015 по 2017 годы представлена в табл. 21.

Таблица 21 – Статистика ДТП на территории МО Колпашевское городское поселение в период с 2015 по 2017 годы

	2015	2016	2017
Всего ДТП	435	254	291

В табл. 22 представлено распределение ДТП по видам.

Таблица 22 – Распределение ДТП по видам

Вид ДТП	2015г	2016	2017 г.
Столкновение, шт.	195	134	152
Опрокидывание, шт.	4	-	-
Наезд на пешехода, шт.	17	11	14
Наезд на велосипедиста, шт.	-	-	2
Наезд на препятствие, шт.	55	28	267
Наезд на стоящее ТС, шт.	145	64	73
Съезд с дороги, шт.	14	16	15
Иной вид ДТП, шт.	5	1	9

Основные места выявления дорожно-транспортных происшествий:

- Ул. Кирова 26 (Администрация района);
- Ул. Победы- ул. Льва Толстого;
- Ул. Победы- ул. Мира;

- Ул. Советский Север д.45(Колпашевская ЦРБ);
- ул. С. Лазо - ул. Красноармейской;
- Ул. Победы - ул. Голещихина;
- ул. Пушкина и ул. Портовая.

Анализ дорожно-транспортных происшествий выполнено согласно ОДМ 218.6.015-2015 «Рекомендации по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации».

Анализ распределения ДТП по протяженности дорог и улиц проводят с целью:

- 1) выявления мест концентрации ДТП;
- 2) изучения условий и причин возникновения мест концентрации ДТП, а также отдельных ДТП, в местах совершения которых выявлены недостатки транспортно- эксплуатационного состояния УДС;
- 3) назначения мероприятий по ликвидации мест концентрации ДТП и профилактике возникновения ДТП из-за недостатков транспортно- эксплуатационного состояния УДС.

Анализ ДТП включает:

- 1) оценку тенденций изменения основных показателей аварийности;
- 2) установление недостатков транспортно-эксплуатационного состояния УДС в местах совершения ДТП, оценку изменения числа ДТП из-за недостатков транспортно-эксплуатационного состояния УДС, в результате реализации мер по их профилактике;
- 3) выявление мест концентрации ДТП и определение их характеристик;
- 4) оценку изменения показателей аварийности после реализации мероприятий по обеспечению БДД на аварийно-опасных участках.

Для более детальной оценки состояния аварийности, выявления особенностей ее формирования на отдельных дорогах и улицах проводят анализ сведений:

- 1) о ДТП различных видов и тяжести их последствий;
- 2) об объектах УДС в местах совершения ДТП;
- 3) о состоянии проезжей части в местах совершения ДТП;
- 4) об освещении в местах совершения ДТП;
- 5) о недостатках транспортно-эксплуатационного состояния УДС в местах совершения ДТП;
- 6) об основных показателях аварийности на участках автомобильных дорог вне населенных пунктов и в их пределах;
- 7) о видах ДТП, в местах совершения которых установлены недостатки

транспортно-эксплуатационного состояния УДС;

8) о местоположении мест концентрации ДТП;

9) о недостатках транспортно-эксплуатационного состояния дорог в местах ДТП на участках их концентрации.

На основе результатов анализа сведений о ДТП определяют:

1) адреса и сроки планируемых мероприятий по профилактике возникновения ДТП из-за недостатков транспортно-эксплуатационного состояния УДС;

2) адреса и сроки планируемых мероприятий по профилактике и устранению мест концентрации ДТП.

### **Виды дорожно-транспортных происшествий за 3-х летний период:**

**Столкновение** – происшествие, при котором движущиеся ТС столкнулись между собой или с подвижным составом железных дорог.

К этому виду относятся также столкновения с внезапно остановившимся ТС (перед светофором, при заторе движения или из-за технической неисправности) и столкновения подвижного состава железных дорог с остановившимся (оставленным) на путях ТС.

**Наезд на стоящее ТС** – происшествие, при котором движущееся ТС наехало на стоящее ТС, а также прицеп или полуприцеп.

**Наезд на пешехода** – происшествие, при котором ТС наехало на человека или он сам натолкнулся на движущееся ТС.

**Иной вид ДТП** – происшествия, не относящиеся к указанным выше видам. Сюда относятся падение перевозимого груза или отброшенного колесом предмета на человека, животное или другое ТС, наезд на лиц, не являющихся участниками дорожного движения, наезд на внезапно появившееся препятствие (упавший груз, отделившееся колесо).

Для выбора варианта и очередности проведения совершенствования дорожных условий на участках концентрации ДТП проведена оценка стабильности их местоположения на дороге согласно табл. 5.1. ОДМ 218.4.004-2009 «Руководство по устранению и профилактике возникновения участков концентрации ДТП при эксплуатации автомобильных дорог» (далее – ОДМ 218.4.004-2009).

К мигрирующим ДТП отнесены все за предшествующий 3-х летний период. Для мигрирующих ДТП определена степень опасности участков дорог, где они возникают. Степень опасности участков концентрации ДТП установлена в соответствии с "Правилами учета и анализа дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации". По степени опасности участки концентрации ДТП подразделяются на малоопасные, опасные и очень опасные. В МО Колпашевское городское поселение не выявлены очень опасные участки и опасные участки, все участки отнесены к малоопасным.

На всех участках ДТП произведена оценка технико-эксплуатационного состояния дороги с целью предложений мероприятий по повышению безопасности.

### **Оценка технико-эксплуатационного состояния участков ДТП.**

Для выявления дорожных условий, способствующих формированию мест концентрации ДТП, также рекомендуется в соответствии с таблицей 6.3 ОДМ 218.4.004-2009 проводить оценку степени соответствия показателей технического уровня, эксплуатационного состояния и уровня содержания дорог и дорожных сооружений нормативным требованиям.

На участке концентрации ДТП, преобладающим следует считать тот вид происшествий, количество которых составляет более 50 % от общего числа ДТП, совершенных за последний расчетный период. В случае если на участке концентрации ДТП выявлен преобладающий вид ДТП, то в числе наиболее вероятных факторов, способствующих их возникновению, следует рассматривать следующие неблагоприятные дорожные условия.

Выявление дорожных условий, способствующих формированию ДТП смотреть табл. 23.

Таблица 23 - Дорожные условия, способствующие формированию ДТП

№	Преобладающий вид ДТП	Неблагоприятные дорожные условия, способствующие возникновению ДТП данного вида
1	Столкновения	Несоответствие ширины проезжей части, радиуса кривой в плане, расстояния видимости нормам для дорог рассматриваемой категории; превышение фактического уровня загрузки дороги движением оптимального его значения; отсутствие разделительной полосы, несоответствие типа пересечений и примыканий интенсивности движения транспортных потоков, отсутствие переходно-скоростных полос на въездах и съездах
2	Опрокидывания	Отсутствие или несоответствие поперечного уклона виража на кривых в плане нормам на проектирование, несоответствие радиуса кривой в плане и величины уширения нормам для дорог данной категории, отсутствие ограждений в необходимых местах, неудовлетворительное состояние и отсутствие укрепления обочин, отсутствие твердого покрытия на примыкающих дорогах, крутое заложение откосов
3	Наезды на препятствия	Близкое расположение к кромке проезжей части деревьев, не огражденных опор светильников и иных препятствий, неудовлетворительное состояние обочин
4	Наезды на стоящий транспорт	Несоответствие ширины обочин остановочных полос и расстояния видимости нормам для дорог данной категории, отсутствие площадок отдыха, отсутствие оборудованных стоянок у объектов дорожного сервиса

№	Преобладающий вид ДТП	Неблагоприятные дорожные условия, способствующие возникновению ДТП данного вида
5	Наезды на пешеходов	Отсутствие оборудованных пешеходных переходов в необходимых местах, отсутствие или неудовлетворительное состояние тротуаров и пешеходных дорожек в населенных пунктах, несоответствие расстояния видимости нормам для дорог данной категории, неудовлетворительное содержание автобусных остановок или их отсутствие в необходимых местах

Дефекты и несоответствия нормативным требованиям элементов и параметров дорог, рассматриваются в числе возможных причин формирования участков концентрации ДТП. Поэтому в местах ДТП произведено обследование технико- эксплуатационного состояния дорог.

Для ликвидации и профилактики возникновения участков концентрации ДТП в общем случае рекомендуется предусматривать один из четырех вариантов совершенствования дорожных условий:

- доведение параметров геометрических элементов дороги до требований норм на проектирование автомобильных дорог или (и) повышение категории дороги, совершенствование показателей технического уровня дорог (стратегия А);
- доведение транспортно-эксплуатационных качеств дороги до нормативных требований (без изменения параметров геометрических элементов трассы), повышение уровня инженерного оборудования и обустройства дороги (стратегия В);
- обеспечение необходимого уровня содержания дорог и искусственных сооружений (стратегия С);
- совершенствование организации движения, введение регламентирования режимов движения.

Стратегия А направлена на совершенствование показателей технического уровня дорог и обеспечение высокого уровня безопасности движения при этом практически полностью решается задача ликвидации участков концентрации ДТП. Данная стратегия предусматривает приведение параметров элементов поперечного профиля дороги и планатрассы в соответствие с нормами проектирования за счет проведения работ по реконструкции и капитальному ремонту. В число возможных объектов реконструкции или капитального ремонта рекомендуется также включать стабильные или мигрирующие участки концентрации ДТП, на которых фактический уровень безопасности движения характеризуется как низкий.

Стратегия В направлена на совершенствование показателей эксплуатационного состояния дорог (без изменения параметров геометрических элементов дорог) и позволяет обеспечить допустимый уровень безопасности движения, при этом ожидается снижение уровня аварийности на участках концентрации ДТП

или частичная их ликвидация. В рамках данной стратегии предусматривается приведение транспортно- эксплуатационных качеств дороги в соответствие с нормативными требованиями, повышение уровня инженерного оборудования и обустройства дороги, за счет проведения работ по ремонту.

При планировании дорожных работ в число возможных объектов ремонта рекомендуется включать участки концентрации ДТП, на которых для данного типа дорог фактический уровень безопасности движения характеризуется как предельный или допустимый.

Стратегия С направлена на обеспечение высокого уровня содержания дорог и дорожных сооружений и позволяет обеспечивать допустимый уровень безопасности движения на участках концентрации ДТП. В рамках данной стратегии предусматривается в приоритетном порядке осуществлять работы по содержанию.

Участки улиц и дорог, к которым прилагаются стратегии представлены в табл. 24.

Таблица 24 - Участки улиц и дорог, к которым предлагаются стратегии

№	Место ДТП	Причина ДТП	Стратегия
1	Ул. Кирова 26 (Администрация района);	Несоблюдение очередности про-	В
2	Ул. Победы- ул. Льва Толстого;	Несоблюдение очередности про-	В
3	Ул. Победы- ул. Мира;	Несоблюдение очередности про-	В
4	Ул. Советский Север д.45(Колпашевская	Нарушение правил проезда	В
5	ул. С. Лазо - ул. Красноармейской;	Несоблюдение дистанции	С
6	Ул. Победы - ул. Голещихина;	Несоблюдение очередности про-	В
7	Ул. Кирова 26 (Администрация района);	Иной вид ДТП	С
8	Ул. Пушкина и ул. Портовая	Несоблюдение очередности	В

Стратегии предложены согласно таблице 7.3 ОДМ 218.4.004-2009.

Перечень основных мероприятий по устранению и профилактике возникновения мест концентрации ДТП, предложен согласно табл. 8.2 ОДМ 218.4.004-2009 , смотреть табл. 25.

Таблица 25 - Таблица 8.2 ОДМ 218.4.004-2009

Стратегия совершенствования дорожных условий	Мероприятия по устранению и профилактике возникновения мест концентрации ДТП
	Полная перестройка существующей дороги

Стратегия совершенствования дорожных условий	Мероприятия по устранению и профилактике возникновения мест концентрации ДТП
А	Частичная перестройка земляного полотна и дорожной одежды в связи с изменением продольного профиля
	Уширение земляного полотна и дорожной одежды
	Ремонт земляного полотна
	Устройство виража
	Устройство переходно-скоростных полос на пересечениях и примыканиях
	Усиление дорожной одежды асфальтобетонных покрытий
	Устройство двухслойного асфальтобетонного покрытия на цементобетонном покрытии
	Устройство асфальтобетонного покрытия на покрытиях
	Устройство а/б покрытия на щебеночных (гравийных) покрытиях
	Устройство и ремонт автобусных остановок
	Устройство тротуаров и пешеходных дорожек
	Ремонт площадок отдыха
	Устройство электроосвещения
Исправление системы водоотвода	
В	Устройство нового покрытия с использованием существующей дорожной одежды в качестве основания
	Ремонт земляного полотна
	Исправление системы водоотвода
	Устройство выравнивающего слоя асфальтобетонного покрытия
	Устройство поверхностной обработки на дорогах с асфальтобетонным
	Обработка вяжущим щебеночных (гравийных) покрытий
	Кирковка с дополнительной обработкой битумом на щебеночных (гравийных) покрытиях, обработанных вяжущим
	Замена разрушенных плит цементнобетонных покрытий
	Ремонт обочин
	Ремонт автобусных остановок
	Ремонт тротуаров и пешеходных дорожек
	Ремонт площадок отдыха
	Устройство электроосвещения
Ремонт подземных переходов	
С	Ямочный ремонт асфальтобетонных покрытий, щебеночных обработанных вяжущим (гравийных)
	Заливка трещин асфальтобетонных покрытий, щебеночных обработанных вяжущим (гравийных)
	Ремонт швов и трещин цементнобетонных покрытий
	Профилирование щебеночных (гравийных) покрытий
	Профилирование грунтовых дорог
	Ремонт обочин
	Ремонт и замена дорожных знаков Ремонт и замена ограждений



## **2. Принципиальные предложения и решения по основным мероприятиям ОДД**

### **2.1. Подготовка принципиальных предложений и решений по основным мероприятиям ОДД**

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

С учетом того, что территория МО Колпашевского городского поселения является привлекательной для инвесторов (высокий уровень коммунальной, социальной и логистической инфраструктуры, формирование высокотехнологичных инвестиционных площадок и др.) перспективы развития транспортной инфраструктуры связаны только с возможным дальнейшим развитием инвестиционной привлекательности. С учетом сложившихся тенденций развития и позитивных факторов, способствующих привлечению производств в Колпашевское городское поселение на период до 2036 года и их размещения в черте района, возникает необходимость развитие транспортной инфраструктуры.

Грузовой транспорт играет основную роль при организации новых производств. Помимо грузового транспорта, немаловажно заметить, что при организации новых видов производства и появлении новых рабочих мест вырастет уровень автомобилизации населения. Зачастую роль данного фактора не воспринимается достаточно весомо, что приводит к возникновению перегрузки транспортной сети и возникновению заторов.

Учитывая возможные изменения в структуре транспортных потоков Колпашевского городского поселения комплексной схемой организации дорожного движения предлагается ряд мероприятий, общий принцип которых направлен на решение современных проблем развития городов. В этом плане важными моментами являются:

- разделение общей транспортной потребности по видам транспорта;
- внедрение передовых средств и технологий ОДД;
- оптимизация транспортной и пешеходной связанности территорий городского поселения.

По состоянию на 01.01.2017 г. численность населения МО Колпашевского городского поселения составила 30 502 жителя.

Демографическая ситуация района на протяжении последних лет характеризуется некоторым сокращением численности населения, как за счёт естественной убыли, так и за счёт механического оттока населения. Демографические процессы, происходящие в городе, аналогичны процессам, имеющим место в большинстве городов России с преобладанием русского населения – происходит старение населения, сокращение доли молодых возрастов, наблюдается естественная убыль населения и отрицательное число миграции. За последние годы прослеживается положительное изменение показателей естественного прироста, что подкрепляется проводимой в городе социально-демографической политикой.

Генеральный план городского поселения на последующие годы учитывает наличие временного населения (гостевой поток) как специфическую «демографическую нагрузку» на инфраструктуру города.

Инвестиционная политика, проводимая в городе, способствует формированию благоприятного инвестиционного климата и привлечению в город дополнительных ресурсов.

Изменение численности населения будет зависеть от успешной политики занятости населения, в частности, создания новых рабочих мест, обусловленного развитием различных направлений хозяйственной деятельности, потенциал для которых имеется.

Ориентировочный планируемый ввод новых рабочих мест:

- в туристической отрасли – от 1,0 до 2,5 %;
- в сфере потребительского рынка – 0,2 %;
- в сфере малого предпринимательства – 0,3 %;
- в специальных учебных заведениях – 0,1 %;
- в производственной сфере – от 5,0 до 1,5 %.

Следует учитывать складывающиеся агломерационные процессы вблизи города Колпашево, в том числе регулярные связи по трудовым и культурно бытовым целям и учитывать при разработке концепции развития планировочной структуры города его роль как центра системы расселения.

Таким образом, зона влияния Колпашевского городского поселения имеет значительно больший охват, чем задано в границах проекта генерального плана.

Варианты проектирования при разработке КСОДД обуславливаются, как правило, следующими исходными данными – показателями социально-экономического прогноза:

- численность населения;
- количество рабочих мест;
- уровень автомобилизации населения.

В процессе разработки принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры в области организации дорожного движения Староминского сельского поселения принимались во внимание прогнозные значения численности населения, прогнозы социально-экономического и градостроительного развития, а также деловая активность на территории поселения. При разработке сценариев развития транспортного комплекса, помимо основных показателей социально-экономического развития, учитывались макроэкономические тенденции. Таким образом, были разработаны 2 сценария на вариантной основе в составе двух основных вариантов – вариант 1 (базовый) и вариант 2 (умеренно-оптимистический) предлагаемого к реализации с учетом всех перспектив развития Колпашевского городского поселения.

Варианты 1 и 2 прогноза разработаны на основе единой гипотезы внешних условий. Различие вариантов обусловлено отличием моделей поведения частного бизнеса, перспективами повышения его конкурентоспособности и эффективностью реализации государственной политики его развития.

Вариант 1 (базовый). Предполагается сохранение инерциальных трендов, сложившихся в последний период, консервативную политику частных компаний инфраструктурного сектора, при стагнации государственного спроса. Стимулирование деловой активности по развитию сельского хозяйства, промышленности, строительства и потребительской сферы.

Вариант 2 (умеренно-оптимистический). На территории Колпашевского городского поселения предполагается проведение более активной политики и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала. Сценарий характеризуется ростом экономической активности грузовых и пассажирских перевозок, увеличение деловой активности, предполагает также привлечение инвестиций. Повышение качества жизни за счет улучшения системы здравоохранения, образования, обеспечения граждан жильем и прочих социальных аспектов.

Результаты реализации КСОДД определяются уровнем достижения запланированных целевых показателей (индикаторов), представленные в таблице 26.

Таблица 26 - Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры

№	Наименование индикатора	Ед. изм.	Показатели по годам			
			2018	2019-2020	2021-2030	2034
1	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения	%	80*	1	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения	%
2	Обеспеченность постоянной круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием	%	100	100	100	100
3	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателя	%	20*	20*	20*	20*
4	Количество ДТП из-за сопутствующих дорожных условий на сети дорог регионального и межмуниципального значения	%	0	0	0	0
5	Обеспеченность транспортного обслуживания населения	%	95*	95*	95*	95*
6	Индекс нового строительства	%	0	0	1	1

7	Удельный вес дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции)	%	8	8	5	4
8	Количество автомобильных стоянок длительного времени	шт.	4	4	5	5

\* - сохранение показателей в условиях недофинансирования дорожных работ

## **2.2. Разработка мероприятий по развитию улично-дорожной сети и организации дорожного движения легкового и грузового транспорта**

Все предложенные мероприятия по развитию улично-дорожной по видам работ можно разделить на:

- реконструктивно-планировочные;
- организационные.

По периоду их реализации:

- мероприятия на краткосрочную перспективу (0-5 лет);
- мероприятия на среднесрочную перспективу (6-10 лет);
- мероприятия на долгосрочную перспективу (более 10 лет).

Предложения по этапам внедрения мероприятий локального характера в рамках КСОД:

Этап 1 – 2019-2023 годы;

Этап 2 – 2023-2028 годы;

Этап 3 – 2028-2034 годы .

### **2.2.1 Реконструктивно-планировочные мероприятия**

К реконструктивно-планировочным мероприятиям относятся все мероприятия, связанные с изменением существующих параметров улично-дорожной сети, основными из которых являются:

- реконструкция и капитальный ремонт существующих улиц и дорог;
- строительство новых дорог, улиц и местных проездов;
- устройство дополнительных полос на примыканиях и пересечениях;
- устройство новых или реконструкция существующих остановок общественного транспорта;
- устройство элементов обустройства для повышения уровня безопасности (барьерное ограждение, дорожные знаки, разметка, знаки обратной связи с водителем, шумовые полосы и т.п.);
- устройство парковок;
- введение светофорного регулирования.

Разработка реконструктивно-планировочных мероприятий проводилась на основе оценки и сопоставления интенсивности движения и пропускной

способности существующей улично-дорожной сети, в ходе которого определялись коэффициенты загрузки элементов существующей сети транспортными потоками. Затем, на основании данных об уровне загрузки элементов улично-дорожной сети движением при существующем положении были определены основные направления совершенствования организации движения и реконструкции на них с оценкой их по конкретному обеспечению необходимой пропускной способности. На основании анализа существующей дорожно-транспортной ситуации были выявлены наиболее загруженные элементы улично-дорожной сети с низкой пропускной способностью в определённые часы-пик:

1. Пересечение ул. Победы - ул. Голещихина;
2. Пересечение ул. Красноармейская - пер. Сергея Лазо;
3. Пересечение ул. Обская от ул. Пушкина до ул. Портовая.

### **2.2.2 Организационные мероприятия**

К организационным мероприятиям относятся все мероприятия, которые не связаны с изменением основных параметров имеющейся улично-дорожной сети, а позволяют упорядочить движение и наиболее оптимально и равномерно перераспределить на нее имеющуюся нагрузку и использовать заложенный в нее ранее физический лимит пропускной способности. К числу основных мероприятий относятся следующие:

- введение одностороннего движения;
- мероприятия по обеспечению безопасности на пассажироперевозящем транспорте;
- работы по актуализации Комплексной схемы организации дорожного движения;
- разработка отдельных программ или проектов по повышению уровня безопасности на дорогах;
- разработка проектов по реконструкции или капитальному ремонту отдельных участков улично-дорожной сети;
- организация схемы движения грузового транспорта;
- организация схемы движения общественного транспорта;
- образовательные мероприятия в школах и детских садах, направленных на повышение культуры поведения на дороге и изучение правил дорожного движения, а именно:
  - создание серии видеофильмов по безопасному поведению на дорогах и улицах для внеклассной работы с учащимися общеобразовательных учреждений и воспитанниками учреждений дополнительного образования;
  - разработка и тиражирование научно-методических материалов, образовательных программ, печатных и электронных учебных пособий по

безопасному поведению на дорогах и улицах.

- создание видео– и телевизионной информационно–пропагандистской продукции, организация тематической (социальной) наружной рекламы (баннеры, перетяжки), а также размещение материалов в средствах массовой информации, общественном транспорте, кинотеатрах и т.д.
- создание детских автогородков.

### **2.3. Проведение укрупненной оценки предлагаемых вариантов проектирования с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта**

Основной целью разработки реконструктивно-планировочных и организационных мероприятий является обоснование предложений по ОДД в увязке с развитием УДС, обеспечивающих необходимую безопасность движения и пропускную способность на период до 2020 года и на перспективу до 2033 года. Данные мероприятия применяются в том случае, когда физический лимит пропускной способности существующей УДС полностью исчерпан и применение организационных мероприятий никакого положительного эффекта уже не приносит, либо в целях перспективного развития территории, когда планируется увеличение населения, рабочих мест и мест тяготения населения, что в свою очередь может привести в будущем к дефициту дорожно- транспортной инфраструктуры.

На основании анализа существующей дорожно-транспортной ситуации в Колпашевском городском поселении были выявлены ключевые проблемы, связанные с ОДД:

- вывод транзитного транспорта из общественного центра;
- износ дорожного покрытия некоторых частей автодорожного покрытия;
- доступность и наличие объектов придорожного сервиса.

## **3. Мероприятия по ОДД для предлагаемого к реализации варианта проектирования**

### **3.1. Обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий**

По данным натурных исследований не выявлена низкая связность между улицами МО Колпашевское городское поселение.

Реализация увеличения пешеходной доступности связана с расширением сети пешеходных дорожек и реконструкции вышедших за нормативные значения.

Разработка варианта транспортной модели на среднесрочную перспективу до 2028 года и долгосрочную перспективу до 2033 года.

Анализ нормативной документации по развитию объектов транспортной инфраструктуры в МО Колпашевское городское поселение на перспективу до 2028 и 2035 гг. позволил выделить мероприятия, представленные в таблице 27.

Таблица 27– Мероприятия по реконструкции и предложения по развитию МО Колпашевское городское поселение до 2028, 2033 годов

п/п	Мероприятие (объект)	Период реализации, гг.	основание
1	Создание Северо-Сибирской железнодорожной магистрали по маршруту Нижневартовск – Белый Яр – Усть-Илимск, с мостом через реку Обь в районе города Колпашево	2018-2035	ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010 - 2015 гг.)» Стратегия развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 г. Проектные решения СТП Томской области
2	Строительство автодороги Чажемто – Колпашево – Белый Яр – Катайга – Лесосибирск («Обь-Енисейская широтная автодорога»):		Стратегия развития транспортной системы Томской области в 2008-2025 гг. СТП Томской области
2.1	- строительство участка автодороги с асфальтобетонным покрытием от села Чажемто до автодороги «Колпашево – Белый Яр», включая подъезд к городу Колпашево (планировочный район НГСС - Нарымская государственная селекционная станция)	2018-2020	Проектные решения СТП Томской области
2.2	- строительство моста через реку Обь в районе г. Колпашево (протяжённость - 1963 погонных метра);	2018-2020	
2.3	- реконструкция автодороги «Колпашево – Большая Саровка» с укладкой асфальтобетонного покрытия на всём протяжении	2018-2020	
2.4	- реконструкция автодороги «Колпашево – Белый Яр» с заменой ветхих мостов и укладкой асфальтобетонного покрытия на всём протяжении (в границах МО «Колпашевский район»)	2018-2020	
2.5	- реконструкция автодороги «Тогур – Новосёлово – Маракса 1-я» с укладкой асфальтобетонного покрытия	2021-2035	



п/п	Мероприятие (объект)	Период реализации, гг.	основание
2.6	- перевод автодороги «Чажемто – Колпашево – Белый Яр – Катайга – Лесосибирск» в разряд федеральных (в границах МО «Колпашевский район»)	позднее 2035	
3	Строительство региональной автодороги по трассе зимника местного значения муниципального района «Тогур – Север – Дальнее – Куржино – Копыловка»		Проектные решения СТП Томской области
3.1	- организация и обустройство паромной переправы через реку Кеть севернее села Тогур	2018-2020	
3.2	- строительство моста через протоку Северскую	2018-2020	
3.3	- строительство автодороги с гравийным покрытием «Тогур – Север»	2018-2020	

В связи с тем, что каких-либо изменений в УДС, таких как строительство новой дороги или какая-либо застройка, на период разработки комплексной схемы дорожного движения не предвидится, то и направления транспортного потока, скорее всего, не поменяется. На основании этого фактора нагрузка на дорожную сеть тоже вряд ли будет увеличена.

Показатель среднего времени реализации корреспонденций в перспективной модели МО Колпашевское городское поселение на период до 2028 года с учетом задержек остался неизменным и составил 10 минут. Это связано с тем, что мероприятия, запланированные до 2028 года, направлены на развитие УДС в границах населенных пунктов.

Общий уровень загруженности, остается весьма низким не более 60%, что позволяет сделать вывод о большом запасе пропускной способности УДС в будущем.

### **3.2. Категорированию дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству**

Категории дорог местного значения общего пользования подразделяются на:

- дороги поселения;
- дороги муниципального района;

К первым относятся автомобильные пути, расположенные в пределах населенных пунктов поселения, кроме федеральных, региональных и межмуници-

пальных дорог общего пользования и частных автомобильных дорог.

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

Категории дорог утверждаются органом местного самоуправления поселения, муниципального района.

На территории поселения имеется ряд автодорог общего пользования регионального значения. Основными автодорогами районного значения III технической категории являются: Томск – Колпашев, Колпашево – Белый Яр, Колпашево-Саровка. Автодороги местного значения IV технической категории: Колпашево-Тогур, Тогур – Новоселово - Маракса 1, НГСС - паромная переправа

На территории МО имеется автодорога местного значения с. Тогур – с. Волково, V категории, с асфальтобетонным покрытием, шириной 6,0 м, протяженностью 1,9 км.

### **3.3. Распределение транспортных потоков по сети дорог**

Цель данных мероприятий заключается в реализации подходов к решению транспортных проблем и разработке мероприятий по снижению перегрузки УДС муниципального образования путём изменения параметров действующей транспортной сети, что в свою очередь вызывает перераспределение транспортных потоков по УДС и изменяет параметры дорожного движения.

Для оценки изменения характеристик дорожного движения после изменения параметров транспортной сети используются методы транспортного моделирования, описанные в отчёте второго этапа КСОДД. При этом на распределение транспортных потоков влияют следующие факторы:

- изменение во внешних транспортных связях;
- разрешение или запрет парковки автомобилей в транспортной сети города;
- введение новых элементов сети: радиальных или кольцевых автомагистралей;
- строительство нового жилого района или емкого центра тяготения транспорта;
- временного закрытия или ликвидации какого-либо элемента транспортной системы.

После ввода исходных данных и выполнения последовательности процедур методом моделирования рассчитываются параметры транспортных потоков, выполняется расчет параметров движения между узлами транспортной сети и расчет корреспонденций.

### 3.3.1. Проведение транспортного районирования на базе социально-экономической статистики

#### Определение размера и границы области моделирования

В процессе районирования проводится процедура определения размера и границы области моделирования и определения кордонных районов, расположенных на границе моделируемой пространственной области и аккумулирующих все перемещения между ней и «внешним миром». Под областью моделирования типового муниципального образования понимается область исследования, замкнутая контуром моделирования. Под контуром моделирования понимается географическое пространство, занимаемое моделируемым объектом, имеющим следующие характеристики:

- протяженность территории;
- границы;
- географическое положение.

Для определения размера и границы области моделирования рассматриваются область исследования и все потоки, которые к ней тяготеют. Областью тяготения является вся пространственная область, генерирующая или притягивающая транспортные и пассажирские потоки, формирующие нагрузку на транспортную сеть области исследования.

Исходными данными для определения области моделирования служат границы муниципальных образований, указанные в геоинформационных и картографических службах.

На рисунке 6 показана область после задания ограничивающего полигона по границам МО Колпашевское городское поселение.



Рисунок 6 -Границы МО Колпашевское городское поселение

#### Деление на транспортные районы

Замена пространственно распределенных районов на точечные центры вносит в модель неизбежные искажения. Чем мельче районы – тем меньше эти искажения. Однако, количество районов – это критический параметр с точки зрения затрат вычислительных ресурсов. Для уменьшения искажений при ограниченном числе районов модели МО Колпашевское городское поселение соблюдены следующие принципы транспортного районирования:

- нет необходимости делить на районы т.к. сама транспортная инфраструктура городского округа не большая, и уменьшение ее до линейной улицы не имеет под собой смысла;
- дорожная система с перекрестками примерно равнозначна;
- выстроить дуги связи сложно, так как точки притяжения равномерно расположены по всему городскому округу.

### **3.3.2. Расчет перераспределения транспортных и пассажирских потоков, создание матрицы корреспонденции**

Базовым положением для расчета матриц корреспонденций является следующее: корреспонденция из одного района в другой будет тем больше, чем больше емкости районов прибытия и отправления, и чем ближе друг к другу расположены эти районы. Здесь близость или дальность районов понимается не в географическом, а в транспортном смысле, как некоторая комплексная оценка быстроты и удобства передвижения по транспортной сети. В рамках данной методики рекомендуется в качестве численной меры дальности использовать обобщенную цену передвижения из округа в район по оптимальному пути. Тем самым обеспечивается согласованность расчета корреспонденций с процедурой расщепления корреспонденций по видам транспорта, а также с распределением корреспонденций по путям в сети.

Таким образом, первым шагом в расчете матриц корреспонденций является расчет матриц обобщенных цен передвижений между районами и внутри городского округа. Для решения этой задачи используются специальные быстродействующие алгоритмы поиска оптимальных путей, которые можно высчитать.

Расчет матриц обобщенных цен передвижений производится отдельно для всех видов легкового и грузового транспорта. Типовой математической моделью для расчета межрайонных корреспонденций является гравитационная модель. В рамках этой модели матрица корреспонденций рассчитывается отдельно для каждого слоя передвижений специальным алгоритмом.

Распределение транспортных потоков по моделируемой УДС является завершающим шагом в задаче прогноза. В модели МО Колпашевское городское поселение использован наиболее распространенный в мировой практике подход к моделированию распределения потоков в транспортной сети, основанный на концепции «равновесного распределения потоков». Равновесное распределение – это

распределение автомобильных потоков по различным альтернативным путям в сети, возникающее в результате стремления всех участников движения уменьшить обобщенную цену своей поездки в сети с ограниченной пропускной способностью. В результате выбора всеми участниками движения (на основании предшествующего опыта) оптимальных путей, возникает распределение, в котором уже ни один участник не может так изменить свой путь, чтобы уменьшить его обобщенную цену. Именно такое распределение называется равновесным. Данная модель является в настоящее время общепринятым в мировой практике инструментом расчета загрузки УДС в условиях большой плотности потока.

Для учета взаимного влияния разных типов ТС необходимо использовать алгоритм поиска равновесного распределения, одновременно осуществляющий распределение потоков нескольких классов пользователей. На входе в алгоритм для каждого класса пользователей указывается (предварительно рассчитанная) матрица корреспонденций.

В распределении участвуют только автомобильные классы пользователей, однако вклад автобусов в загрузку дуг учитывается, в целом УДС МО Колпашевское городское поселение загружена менее чем на 60%, и проблема образования заторов на территории отсутствует.

### **3.3.3. Разработка вариантов транспортной макромоделю прогнозных лет на основании существующих планов и прогнозов социально-экономического развития муниципального образования**

Разработка варианта транспортной модели на среднесрочную перспективу до 2028 года и долгосрочную перспективу до 2033 года.

Анализ Мероприятия по реконструкции и предложения по развитию МО Колпашевское городское поселение до 2028, 2033 годов.

Согласно анализу мероприятий по реконструкции и предложения по развитию МО Колпашевское городское поселение до 2028, 2034 годовне выявлено каких-либо изменений в УДС, таких как строительство новой дороги или какая-либо застройка, на период разработки комплексной схемы дорожного движения не предвидится, то и направления транспортного потока, скорее всего, не поменяется. На основании этого фактора нагрузка на дорожную сеть тоже вряд ли будет увеличена.

Показатель среднего времени реализации корреспонденций в перспективной модели МО Колпашевское городское поселение на период до 2028 года с учетом задержек остался неизменным и составил 10 минут. Это связано с тем, что

мероприятия, запланированные до 2028 года, направлены на развитие УДС в границах населенных пунктов.

Общий уровень загруженности, остается весьма низким не более 60%, что позволяет сделать вывод о большом запасе пропускной способности УДС в будущем.

### **3.4. Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения**

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

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

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

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

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

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

Бортовые навигационные системы позволяют водителю, ориентируясь по

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

По типу исполнения бортовые навигационные системы подразделяются:

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

По типу действия бортовые навигационные системы могут быть:

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

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

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

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

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

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

В рамках разработки КСОДД для Колпашевского городского поселения внедрение новых систем информационного обеспечения не предусматривается, так как используемые средства информирования являются достаточными.

### **3.5. Применению реверсивного движения**

Согласно ПДД, реверсивное движение предоставляет возможность по одной полосе двигаться в разные стороны. Такая необходимость вводится в час пик. Порядок направления регламентируется по времени.

Дорога с реверсивным движением — это участок повышенного риска, на котором возрастает вероятность ДТП. Вследствие этого от водителя требуется максимальная концентрация внимания. Движение по реверсивной полосе может продолжаться до установленного знака, который будет свидетельствовать об окончании данного дорожного отрезка. Очень осторожным следует быть при повороте направо и перестроении в крайний правый ряд на перекрестке с началом движения такого типа. Даже при условии необходимости поворота налево, где реверсивная полоса заканчивается с правой стороны, по завершении маневра следует расположиться в правом ряду. Несоблюдение этого момента чаще всего фиксируется дорожными инспекторами при выезде на дорогу с двойным движением.

Введение реверсивного движения целесообразно только на тех участках дороги, где интенсивность транспортных потоков в разных направлениях является неравномерной. Это может происходить в час пик, при выполнении дорожно-ремонтных работ или в случае дорожно-транспортного происшествия на отдельном участке дороги.

Введение реверсивного движения в МО Колпашевское городское поселение не целесообразно, так как оно будет являться дополнительным источником аварийности на дорогах. Существующая дорожная сеть справляется с нагрузками и интенсивностями на данный момент.

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

Действующая маршрутная сеть пассажирского автобусного транспорта в МО Колпашевское городское поселение организована коммерческим транспортом (ООО «Автотранспортник», ИП Зырянов А.Б.).

#### **Мероприятия на краткосрочную перспективу (0-5 лет) 2019–2024 годов** Электронная система оплаты

Внедрение электронной системы оплаты и учета проезда на городском пассажирском транспорте позволит получать достоверную информацию о количестве перевезенных пассажиров, в том числе льготных категорий граждан, отслеживать пассажиропоток по времени суток, корректировать график работы городского пассажирского транспорта, производить автоматизированный расчет величины денежных компенсаций транспортным предприятиям за фактически оказанные услуги пассажирских перевозок, повысить культуру и каче-



ство обслуживания населения, осуществлять контроль пассажиропотока при формировании тарифной политики и оптимизации маршрутной сети города.

Основные цели внедрения электронной системы оплаты проезда:

- создание экономически привлекательной и удобной для пассажиров системы оплаты проезда на основе современных технологий;
- повышение удобства и культуры обслуживания пассажиров;
- оптимизация маршрутной сети города на основании анализа пассажиропотоков;
- реализация гибкой тарифной политики;
- учет предоставленных услуг по перевозке пассажиров льготных категорий.

### **Мероприятия на среднесрочную перспективу (6-10 лет) 2025-2030 годов и мероприятия на долгосрочную перспективу (более 10 лет) 2031-2036 годов.**

#### Создание системы информирования пассажиров на маршрутах пассажирского транспорта

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

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

- проведение аудита остановочных пунктов и оборудование их недостающими дорожными знаками;
- обеспечение наличия на остановочном пункте информационных табличек (листов) с расписанием движения и дальнейшей актуализацией их при каждом изменении расписаний или маршрутов движения пассажирского транспорта (информация должна предоставляться в форме, доступной для маломобильных групп населения);
- наличие тактильно-звуковых мнемосхем, расположенных в зоне наиболее значимых социальных объектов (больниц, поликлиник, администрации города), перечень таких остановок должен быть согласован с региональным представительством Всероссийского общества слепых;
- разработка и внедрение на базе ЦДС информационного ресурса в сети Интернет, предоставляющего в открытом доступе оперативную информацию о местонахождении всех работающих на линии видов общественного транспорта общего пользования (муниципальных и коммерческих) в течение всего периода суток, и обладающего функцией отображения информации по запросу любого абонента о планируемом времени отправления маршрутного ТС от любого интересующего его остановочного пункта на административной тер-

ритории района (такая информация должна быть доступной для всех групп населения с использованием любых распространенных электронных устройств, обладающих возможностью доступа в сеть Интернет);

- публикация и распространение коммерческими организациями удаленной информации в виде карт-схем города с указанием муниципальных и межмуниципальных маршрутов в различных видах сообщения и режимов их работы.

### **3.7. Организация пропуска транзитных транспортных потоков**

Существующая схема пропуска транзитных транспортных потоков в Колпашевском городском поселении является наиболее рациональной с точки зрения финансовых и функциональных параметров, поэтому отсутствует необходимость в ее изменении.

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

Движение грузового транзитного транспорта по территории МО Колпашевское городское поселение, в настоящее время осуществляется по ул. Гоголя, ул. Ватутина, ул. Красноармейская.

Для оптимизации проезда грузового транспорта (и транспорта с опасными грузами) по поселку и минимизации шумового загрязнения (особенно мест жилой застройки) разработаны маршруты движения грузового транспорта генеральным планом МО Колпашевское городское поселение предусмотрено:

1. Строительство моста через р. Обь в районе г. Колпашево.
2. Прокладка автодороги регионального значения Чажемто – Колпашево – Белый Яр – Катайга – Лесосибирск (Обь – Енисейская широтная автодорога), проходящей по новому мосту через р. Обь.

Строительство объездной дороги позволит увеличить скорость движения грузового потока, снизит нагрузку на существующую УДС (транзитный транспорт поедет в обход).

Для информирования водителей грузового транспорта о разрешенных маршрутах движения предлагается произвести установку на въездах в город и основных транспортных пересечениях информационные щиты с указанием возможных маршрутов движения грузового транспорта.

### **3.9. Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории**

Одной из важных мер совершенствования организации дорожного движения является ограничение доступа транспортных средств на определенные территории.

Ограничение доступа транспортных средств используется в различных целях:

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

Проведенный в ходе разработки настоящей КСОДД анализ существующей организации движения транспортных средств и пешеходов показал, что органы местного самоуправления МО Колпашевское городское поселение используют меры по ограничению доступа транспортных средств.

Данные меры носят постоянный характер. К мерам постоянного характера относится запрет на движение грузового транспорта. Данная мера обусловлена целью создания благоприятных условий для местных жителей и туристов при посещении объектов культурного и туристического назначения. Данные меры обусловлены необходимостью обеспечения безопасности дорожного движения во время проведения мероприятий.

Проведенный в ходе разработки настоящей КСОДД анализ параметров дорожного движения на УДС МО Колпашевское городское поселение не выявил перегрузки улиц и дорог движением, задержек в движении транспортных средств, что позволяет сделать вывод об отсутствии предпосылок к увеличению количества выбросов загрязняющих веществ от выхлопных газов в атмосферу и уровня шума.

На основании изложенного, в рамках данной КСОДД не предлагается дополнительных мероприятий по ограничению доступа транспортных средств на определенные территории.

В ходе реализации КСОДД в последующие годы может возникнуть необходимость использования указанной меры оптимизации организации дорожного движения.

В таких случаях Приказ Минтранса РФ от 17.03.2015 № 43 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения» предусматривает разработку проектов организации дорожного движения (ПОДД) без предварительной разработки КСОДД.

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

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

Высокие скорости повышают риск попадания в дорожно-транспортное происшествие по целому ряду причин. Велика вероятность того, что водитель может не справиться с управлением транспортным средством, будет не в состоянии предвидеть надвигающуюся опасность, в результате чего другие участники дорожного движения могут неправильно оценить скорость его транспортного средства.

Очевидно, что расстояние, на которое перемещается объект в единицу времени, а также расстояние, которое проедет водитель до того, как он отреагирует на небезопасную ситуацию, сложившуюся на дороге перед ним, прямо пропорционально скорости транспортного средства. Кроме того, тормозной путь транспортного средства после того, как водитель отреагирует и затормозит, будет тем больше, чем выше скорость.

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

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

В настоящее время в МО Колпашевское городское поселение ограничение скоростного режима до 40 км/ч введено в местах скопления детей. В связи с этим в зоне школьных и дошкольных учреждений необходимо установка знака 1.23 «Дети» и средств принудительного снижения скорости. Существующая схема ограничения скоростного режима должна учитывать места скопления людей – рынок, места притяжения людей – спортивные, развлекательные и учебные объекты.

### **3.11. Формирование единого парковочного пространства**

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

В ходе проведенного анализа было выявлено, что существующая УДС МО Колпашевское городское поселение отвечает сложившемуся интенсивностям движения.

Перечень реконструктивно-планировочных мероприятий:

- 1) Ремонт проездов, подъездов на территории малоэтажных домов;
- 2) строительство парковки на 10 мест и кемпинга для грузового транспорта на въезде в МО Колпашевское городское поселение;
- 3) строительство парковки на 10 мест и кемпинга для грузового транспорта на выезде из МО Колпашевское городское поселение.

### **3.12. Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках**

Введение одностороннего движения обеспечивает повышение скорости транспортных потоков и увеличение пропускной способности улиц. При организации одностороннего движения появляются возможности более рационального использования полос проезжей части и осуществления выравнивания состава по-

токов на каждой из них, улучшения условий координации светофорного регулирования между пересечениями, облегчения условий перехода пешеходами проезжей части в результате четкого координированного регулирования и упрощения их ориентировки, повышения безопасности движения в темное время, вследствие ликвидации ослепления водителей светом фар встречных транспортных средств.

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

В МО Колпашевское городское поселение не выявлено затруднений в движении автомобильного транспорта. Пропускная способность улиц удовлетворяет транспортному спросу населения. Улично-дорожная сеть в муниципальном образовании не загружена, систематического возникновения заторных ситуаций не выявлено. Безопасность дорожного движения находится на достаточном уровне.

Из всего вышеперечисленного можно сделать вывод о том, что необходимость в проведении мероприятий по организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или участках в МО Колпашевское городское поселение отсутствует.

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

В соответствии с ГОСТ-23457-86 "Технологические средства организации дорожного движения, Правила применения" транспортные светофоры, а также пешеходные светофоры следует устанавливать на перекрестках и пешеходных переходах при наличии хотя бы одного из следующих условий:

*Условие 1.* Интенсивность движения транспортных средств пересекающихся направлений в течение каждого из любых 8 ч рабочего дня недели не менее значений, указанных в таблице 28.

Таблица 28 - Интенсивность движения транспортных потоков пересекающихся направлений

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

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

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

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

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

### **3.14. Режимы работы светофорного регулирования**

Светофорное регулирование выполняет ряд основных функций в организации дорожного движения:

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

На территории МО Колпашевское городское поселение режимы светофорного регулирования настроены должным образом, и не требуют изменений.

При необходимости ввода в эксплуатацию светофорных объектов необходимо будет разработать схему и режим работы. Расчёт режима работы светофорных объектов выполняется в соответствии с ОДМ 218.2.020-2012.

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

В настоящее время организация безопасности дорожного движения является приоритетной задачей. Мероприятия по устранению помех движения и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями позволят повысить безопасность дорожного движения на улично-дорожной сети МО Колпашевское городское поселение.

К данному типу мероприятий можно отнести обеспечение видимости на подъездах к пересечениям, замена нерегулируемых пересечений на саморегулируемые кольцевые пересечения, организация переходно-скоростных полос и так далее.

С целью повышения безопасности дорожного движения предлагается реализации следующих мероприятий по устранению помех движению и факторов опасности:

1. установка светофоров Т7 на пересечение ул. Победы - ул. Голещихина;
2. установка светофоров Т7 на пересечение ул. Красноармейская - пер. Сергея Лазо;
3. установка светофоров Т7 на пересечение ул. Обская - ул. Пушкина - ул.



Портовая.

В рамках КСОДД МО Колпашевское городское поселение было проведено имитационное микро моделирование с целью оптимизации и повышения безопасности дорожного движения .

### 3.15.1. Разработка имитационной модели существующего положения на пересечение ул. Победы - ул. Голещикина

На рисунке 7 представлено местоположение пересечения ул. Голещикина - ул. Победы.

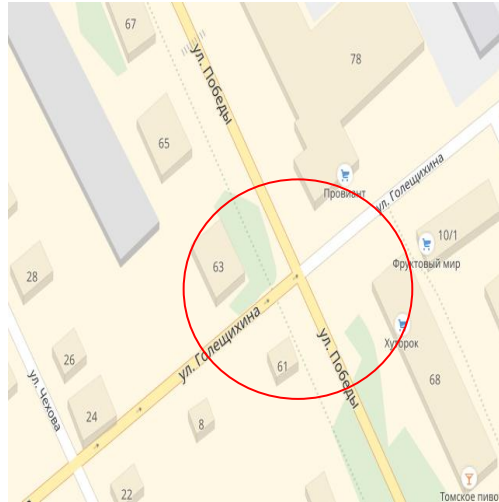


Рисунок 7 – схематическая зарисовка пересечения ул. Голещикина - ул. Победы



Рисунок 8 – Спутниковый снимок пересечения ул. Голещикина - ул. Победы

Данный транспортный узел располагается в г. Колпашево. Пересечение является нерегулируемым перекрестком.

Дорожная сеть состоит из дорожных и соединительных отрезков с шири-

ной, соответствующей исходным данным о геометрических характеристиках моделируемого объекта. Данный подход позволяет определить влияние инженерного обустройства исследуемого участка транспортной сети на транспортные потоки, в части схемы нанесения дорожной разметки. Количество полос задавалось на транспортных схемах как параметр соответствующих отрезков. Схемы создавались на масштабированной графической основе, что определило реалистичность длины всех дорожных отрезков и позволило проконтролировать их ширину.

В таблицах 29 и 30 представлены данные, отражающие изменение времени в пути, времени задержки на пересечении, а также средней скорости в течение часового периода симуляции для существующих условий движения транспорта.

Таблица 29 – Оценка времени в пути для пересечения ул. Голещехина и ул. Победы

Время имитации / Время в	1200	1800	2400	3000	3600	4200	Среднее
1-2	23,7	23,9	23,0	22,0	23,2	24,4	23,4

Таблица 30 – Оценка средней скорости и времени задержки в сети для пересечения ул. Голещехина и ул. Победы

Сечение УДС	Средняя скорость (км/час)	Задержка (сек)
3600 – 4200	23,8	2,71

По результатам моделирования для базовой ситуации среднее время в пути составляет 23,4 секунды, средняя задержка составляет 2,4 секунды, при этом средняя скорость на рассматриваемом участке составляет 23,8 км/час.

В настоящее время пересечение является нерегулируемыми. Транспортный узел является местом повешенной аварийности. За счет отсутствия дорожной разметки вызывает затруднение при выезде с ул. Голещехина на ул. Победы, провоцируя водителей нарушать ПДД приводящие к ДТП.

Предлагаемые мероприятия:

-устройство регулируемого пересечения улиц.

### 3.15.2. Разработка имитационной модели существующего положения на пересечение ул. Красноармейская - пер. Сергея Лазо

На рисунке 9 представлено местоположение пересечения ул. Красноармейская пер. Сергея Лазо.



Рисунок 9 – схематическая зарисовка пересечения ул. Красноармейская - пер. Сергея Лазо



Рисунок 10 – Спутниковый снимок пересечения ул. Красноармейская - пер. Сергея Лазо

Данный транспортный узел располагается в г. Колпашево. Пересечение является нерегулируемым перекрестком.

Дорожная сеть состоит из дорожных и соединительных отрезков с шириной, соответствующей исходным данным о геометрических характеристиках моделируемого объекта. Данный подход позволяет определить влияние инженерного обустройства исследуемого участка транспортной сети на транспортные потоки, в части схемы нанесения дорожной разметки. Количество полос задавалось на транспортных схемах как параметр соответствующих отрезков. Схемы создавались на масштабированной графической основе, что определило реалистичность

длины всех дорожных отрезков и позволило проконтролировать их ширину.

В таблицах 31 и 32 представлены данные, отражающие изменение времени в пути, времени задержки на пересечении, а также средней скорости в течение часового периода симуляции для существующих условий движения транспорта.

Таблица 31 – Оценка времени в пути для пересечения ул. Красноармейская и пер. Сергея Лазо

Время имитации / Время в	12	1	2	3	3	4	Ср
1-2	33	3	3	3	3	3	33,

Таблица 32 – Оценка средней скорости и времени задержки в сети для пересечения ул. Красноармейская и пер. Сергея Лазо

Сечение УДС	Средняя скорость (км/час)	Задержка (сек)
3600 – 4200	33,05	3,3

По результатам моделирования для базовой ситуации среднее время в пути составляет 33,1 секунды, средняя задержка составляет 3,3 секунды, при этом средняя скорость на рассматриваемом участке составляет 33,05 км/час.

В настоящее время пересечение является нерегулируемыми. Транспортный узел является местом повешенной аварийности. За счет отсутствия дорожной разметки вызывает затруднение при выезде с улицы Красноармейская на переулок Сергея Лазо, провоцируя водителей нарушать ПДД приводящие к ДТП.

Предлагаемые мероприятия:

-устройство регулируемого пересечения улиц.

### 3.15.3. Разработка имитационной модели существующего положения пересечения ул. Обская - ул. Пушкина - ул. Портовая

На рисунке 11 представлено местоположение пересечения ул. Обская - ул. Пушкина - ул. Портовая.



Рисунок 11 – Схематическая зарисовка пересечения Ул. Обская - ул. Пушкина – ул. Портовая



Рисунок 12– Спутниковый снимок пересечения пересечение ул. Обская - ул. Пушкина - ул. Портовая.

Данный транспортный узел располагается в г. Колпашево. Пересечение является нерегулируемым перекрестком.

Дорожная сеть состоит из дорожных и соединительных отрезков с шириной, соответствующей исходным данным о геометрических характеристиках моделируемого объекта. Данный подход позволяет определить влияние инженерного обустройства исследуемого участка транспортной сети на транспортные потоки,

в части схемы нанесения дорожной разметки. Количество полос задавалось на транспортных схемах как параметр соответствующих отрезков. Схемы создавались на масштабированной графической основе, что определило реалистичность длины всех дорожных отрезков и позволило проконтролировать их ширину.

В таблицах 33 и 34 представлены данные, отражающие изменение времени в пути, времени задержки на пересечении, а также средней скорости в течение часового периода симуляции для существующих условий движения транспорта.

Таблица 33 – Оценка времени в пути для пересечения Ул. Обская - ул. Пушкина – ул. Портовая

Время имитации / Время в	12	1	2	3	3	4	Ср
1-2	36	3	3	3	3	3	36,

Таблица 34 – Оценка средней скорости и времени задержки в сети для пересечения Ул. Обская - ул. Пушкина – ул. Портовая

Сечение УДС	Средняя скорость (км/час)	Задержка (сек)
3600 – 4200	36,3	3,6

По результатам моделирования для базовой ситуации среднее время в пути составляет 36,3 секунды, средняя задержка составляет 3,6 секунд, при этом средняя скорость на рассматриваемом участке составляет 36,3 км/час.

В настоящее время примыкание является нерегулируемыми. Транспортный узел является местом повешенной аварийности. За счет отсутствия дорожной разметки вызывает затруднение при выезде с ул. Обская на ул. Портовая, провоцируя водителей нарушать ПДД приводящие к ДТП.

Предлагаемые мероприятия:

-устройство канализированного пересечения, за счет нанесения дорожной разметки и островков безопасности, а также устройство регулируемого пересечения улиц.

### **3.16. Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения**

В соответствии с примечанием к п. 43 Административного регламента МВД России исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения (утверждён Приказом МВД России от 02.03.2009 № 185) в целях обеспечения контроля за дорожным движением в аварийно-опасных местах, а также в случаях осуществления контроля за дорожным движением с использованием средств фото-, видеофиксации нарушений правил дорожного движения патрульный автомобиль может размещаться в местах с видимостью, ограниченной естественными переломами рельефа местности, поворотами дороги, а также элементами обустройства улично-дорожной сети.

Как следует из п.п. 55-57 указанного Административного регламента, основанием для осуществления контроля за дорожным движением с использованием специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме и имеющих функции фото— и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото— и киносъемки, видеозаписи (далее — средства автоматической фиксации), является решение органа управления о применении таких технических средств.

При контроле за дорожным движением могут использоваться: стационарные средства автоматической фиксации, размещаемые на конструкциях дорожно-транспортной инфраструктуры или специальных конструкциях; мобильные средства автоматической фиксации, размещаемые на участках дорог в зоне ответственности постов, маршрутов патрулирования.

Места установки и режим работы стационарных средств автоматической фиксации определяются дислокацией, утверждаемой руководителем органа управления. Места и время применения мобильных средств автоматической фиксации определяются решением руководителя подразделения о порядке несения службы сотрудником.

Правилами дорожного движения не предусмотрены дорожные знаки, которыми обозначаются места размещения средств автоматической фиксации. Действующее законодательство не устанавливает обязанности органов, осуществляющих контроль в сфере дорожного движения, по уведомлению водителей о местах размещения средств автоматической фиксации.

Что касается предупреждения водителей о данных приборах то ГИБДД обязано оповестить через СМИ водителей о получении таких комплексов и использовании их в своей работе.

При этом должны быть разъяснены основные положения их технического устройства и изложены принципы их работы. Органы ГИБДД систематически должны информировать общественность о количестве выявленных с помощью



данных средств фиксации нарушений Правил дорожного движения.

### **3.17. Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД**

В состав мероприятий, направленных на совершенствование условий пешеходного движения входят:

- мероприятия, направленные на снижение количества дорожно-транспортных происшествий и тяжести их последствий с участием пешеходов;
- мероприятия по предупреждению травматизма на пешеходных переходах вблизи детских и общеобразовательных учреждений, а также в местах массового перехода пешеходов;
- мероприятия, направленные на обеспечение беспрепятственного перемещения пешеходных потоков.

Основу перспективной сети общественного транспорта будут составлять существующие линии маршрутов с прокладкой автобусных линий во вновь осваиваемые территории и по вновь построенным магистралям городского значения.

В рамках реализации данных мероприятий рекомендуется:

- установка пешеходных ограждений;
- обустройство имеющихся пешеходных переходов современными техническими средствами организации дорожного движения (ТСОДД) и электроосвещением;
- организация регулируемых пешеходных переходов на автомобильных дорогах;
- обустройство новых пешеходных переходов в соответствии с требованиями действующих нормативных документов;
- ликвидация наземных пешеходных переходов, не отвечающих требованиям действующих нормативных документов;
- для обеспечения безопасного перехода регулируемых перекрестков по диагонали, предлагается устраивать диагональные пешеходные переходы.

В результате обследования транспортно-пешеходной доступности города и анализа сложившейся дорожных условий предлагаются следующие мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности города:

- мероприятия на краткосрочную перспективу (0-5 лет);
- мероприятия на среднесрочную перспективу (6-10 лет);
- мероприятия на долгосрочную перспективу (более 10 лет).

**Мероприятия на краткосрочную перспективу (0-5 лет) 2019-2024 годов** определены Программой комплексного развития транспортной инфраструктуры



муниципального образования МО Колпашевское городское поселение на период до 2024 года. К ним отнесены:

1. Реконструкция дорог общего пользования МО Колпашевское городское поселение .
2. Строительство тротуаров общей площадью 5000 м<sup>2</sup>.

### **Мероприятия на среднесрочную перспективу (6-10 лет) 2025-2030 годов.**

Программой комплексного развития транспортной инфраструктуры МО Колпашевское городское поселение на период до 2030 года не определены мероприятия по совершенствованию условий пешеходного движения.

В результате анализа состояния УДС МО Колпашевское городское поселение на среднесрочную перспективу предлагаются следующие работы:

- 1) устройство парковок транспортных средств для инвалидов;
- 2) устройство тротуаров и пешеходных дорожек с устройством пандусов;
- 3) устройство перильного ограждения;
- 4) установка дорожных знаков «Пешеходный переход» с импульсной индикацией.

#### Устройство тротуаров и пешеходных дорожек с устройством пандусов.

Изменение геометрических параметров тротуаров и зеленой зоны

На среднесрочный период предложено устройство тротуаров:

- 1) Ул. Портовая, протяженностью 901 погонных метров;
- 2) Ул. Кирова, протяженностью 58 погонных метров;
- 3) Ул. Пушкина, протяженностью 285 погонных метров.

#### Установка пешеходных ограждений

Для предотвращения перехода пешеходом проезжей части в неустановленных местах используются ограничивающие пешеходные ограждения. Пример применения пешеходных ограждений показан на рисунке 4:



Рисунок 13. Пешеходное ограждение

Ограничивающие пешеходные ограждения перильного типа или сетки применяют:

- на разделительных полосах шириной не менее 1 м между основной проезжей частью и местным проездом;
- 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. Их устанавливают на расстоянии не менее 0,3 м от кромки проезжей части.

Ограждения перильного типа - у наземных пешеходных переходов, расположенных на участках дорог или улиц, проходящих вдоль детских учреждений, с обеих сторон дороги или улицы на протяжении не менее 50 м в каждую сторону от нерегулируемого пешеходного перехода, а также на участках, где интенсивность пешеходного движения превышает 1000 чел./ч на одну полосу тротуара при разрешенной остановке или стоянке ТС и 750 чел./ч - при запрещенной остановке или стоянке.

Устанавливаются ограждения у внешнего края тротуара на расстоянии не менее 0,3 м от лицевой поверхности бортового камня. Допускается установка пешеходных ограждений у остановочных пунктов с наземными пешеходными переходами. При этом ограждения размещают от начала посадочной площадки до ближайшей границы пешеходного перехода. Высота ограждений ограничивающих перильного типа должна быть 0,8 - 1,0 м, сеток - 1,2 - 1,5 м. Ограждения перильного типа высотой 1,0 м. должны иметь две перекладины, расположенные на разной высоте.

Также Проектом организации дорожного движения предусматривается устройство уличного освещения.

Обустройство имеющихся пешеходных переходов современными техническими средствами организации дорожного движения (ТСОДД) и электроосвещением.

Для сокращения количества ДТП, произошедших в зоне пешеходного перехода по вине водителей, требуется доведение существующих нерегулируемых и регулируемых пешеходных переходов до нормативных требований:

- замена существующих дорожных знаков 5.19.1 и 5.19.2 «Пешеходный переход» и 1.23 «Дети» на знаки, выполненные на щитах со световозвращающей флуоресцентной пленкой желто-зеленого цвета:

- с. Тогур Ул. Ленина 17 проход к Тогурской начальной школе с Тогурского стадиона;

- с. Тогур ул. Лермонтова 40 у центрального входа в Тогурскую общеобразовательную школу.

- г. Колпашево ул. Коммунистическая, 5 ( Колпашевский городской суд) и Коммунистическая, 4 ( Детский сад №19)

- г. Колпашево ул. Коммунистическая, 26 ( Школа №7) ;

- г. Колпашево ул. Кирова, 48/2 (пешеходный переход) ;

- г. Колпашево ул. Чапаева, 38 пешеходный переход МАОУ СОШ №2.

- на дорогах и улицах с двухсторонним движением с двумя и более полосами для движения в данном направлении, а также на дорогах с односторонним движением с тремя и более полосами знак 5.19.1 дублируют над проезжей частью;

- в местах концентрации ДТП, в районе расположения детских учебных учреждений и пешеходных переходов с большой интенсивностью пешеходного движения между линиями разметки 1.14.1 необходимо окрашивать покрытие проезжей части краской для дорожной разметки желтого цвета или устраивать желтое покрытие противоскольжения.

Наряду с нормативным оборудованием пешеходных переходов ТСОДД, целесообразно предусмотреть реализацию мероприятий по повышению видимости пешеходных переходов за счет применения современных технических средств:

- дорожных знаков с внутренним освещением;

- дублирования дорожных знаков «Пешеходный переход» над проезжей частью с встроенными светодиодными светильниками уличного освещения;

- комплекса светодиодной индикации «Пешеходный переход»;

- дублирование линий дорожной разметки световозвращателями дорожными;

- распространение световозвращающих элементов (фликеров) среди жителей;

- - изготовление и распространение световозвращающих элементов (брелоков, наклеек и т.п.) в среде дошкольников и учащихся младших классов.

Также необходимо проводить образовательные мероприятия в школах и детских садах, направленные на повышение культуры поведения на дороге и изучение правил дорожного движения:

- создание серии видеофильмов по безопасному поведению на дорогах и улицах для внеклассной работы с учащимися общеобразовательных учреждений и воспитанниками учреждений дополнительного образования;

- разработка и тиражирование научно-методических материалов, образовательных программ, печатных и электронных учебных пособий по безопасному поведению на дорогах и улицах;

- создание видео- и телевизионной информационно-пропагандистской продукции, организация тематической (социальной) наружной рекламы (баннеры, перетяжки), а также размещение материалов в средствах массовой информации, общественном транспорте, кинотеатрах и т.д.

#### **Мероприятия на долгосрочную перспективу (более 10 лет) 2031-2035 годов.**

В результате анализа состояния УДС МО Колпашевское городское поселение на долгосрочную перспективу предлагаются следующие работы:

- 1) устройство тротуаров и пешеходных дорожек с устройством пандусов;
- 2) устройство перильного ограждения;
- 3) установка оптических датчиков для видеообнаружения пешеходов.

Оптические датчики для видеообнаружения совмещенные со светофором Т.7 предназначены для обнаружения пешеходов, повышают безопасность и пропускную способность на регулируемых перекрестках и пешеходных переходах (рисунок 53). Система обнаружения пешеходов позволяет организовать динамическое управление светофорами и предупредительной световой сигнализацией, например проблесковыми маячками или дорожными фонарями.

Датчики для обнаружения пешеходов объединяют в одном корпусе видеокамеру и детектор. В датчиках используются предварительно заданные зоны обнаружения («виртуальные контуры»), накладываемые на видеоизображение. Как только пешеход входит в заранее определенную зону, выходной сигнал обнаружения запускает контроллер светофора, активируя динамические схемы управления им.



Рисунок 14. Обнаружение пешеходов оптическим датчиком и активация предупредительной световой сигнализации

Предупредительная световая сигнализация очень эффективна для повышения внимательности водителей и снижения риска для пешеходов и имеет преимущество перед постоянно мигающим светофором Т.7. Поскольку постоянно мигающие огни имеют сниженный эффект, так как автомобилисты не видят реального стимула для изменения режима вождения. Датчики более эффективны мигающего светофора, поскольку они включают предупредительную световую сигнализацию, например дорожные фонари или проблесковые маячки, только когда пешеходы входят в предварительно заданную зону обнаружения.

### **3.18. Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов**

Мероприятия по обеспечению доступности объектов для маломобильных групп населения должны выполняться на основании требований:

ГОСТ Р 52875-2007 Указатели тактильные наземные для инвалидов по зрению. Технические требования - Принят и введен в действие Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 27 декабря 2007 года № 553-ст.

СП 59.13330.2016 Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения. Утвержден Министерством строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации, 14.11.2016.

ОДМ 218.2.007-2011 Отраслевой дорожный методический документ. Методические рекомендации по проектированию мероприятий по обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства - Издан на основании Распоряжения Федерального дорожного агентства от 05.06.2013 г. №758-р.

Для инвалидов с дефектами зрения, в том числе полностью слепых, предусматривается укладка специальных тактильных плит в местах пешеходных переходов через проезжую часть улиц и при пересечении внутриквартальных съездов, на пути следования по тротуарам, перед препятствиями (стойками, опорами,

рекламными конструкциями, деревьями и др.), а также на посадочных площадках остановочных пунктов.

Поверхность указателей должна быть шероховатой рифленой с противоскользящими свойствами, отличной по структуре и цвету от прилегающей поверхности дорожного или напольного покрытия, и обеспечивать ее распознавание инвалидами по зрению на ощупь и (или) визуально. Формы рифления поверхности указаны на рисунках 15-18.

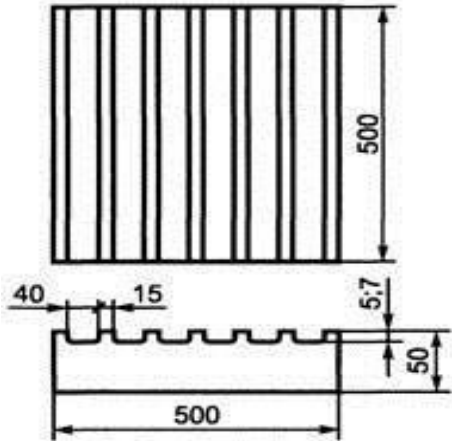


Рисунок 15. Форма рифления с продольными рифами

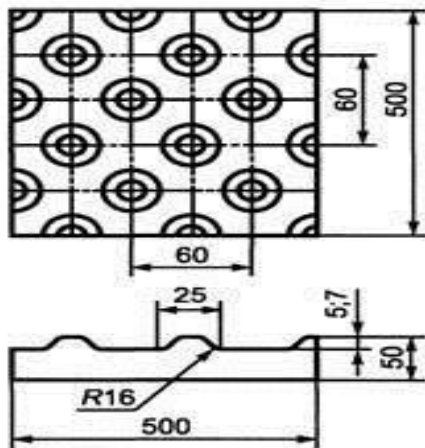


Рисунок 16. Форма рифления с конусообразными рифами

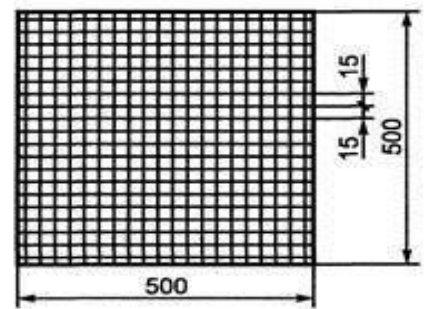


Рисунок 17. Форма рифления с квадратными рифами

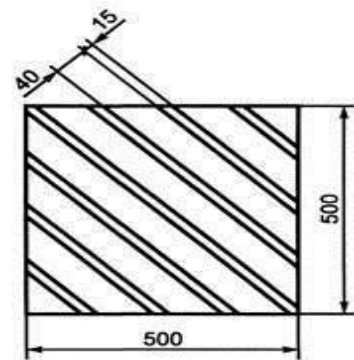


Рисунок 18. Форма рифления с рифами, расположенными по диагонали

Основные размеры, цвет, формы рифления, назначение, правила применения, требования к поверхности указателей должны соответствовать требованиям документации планировки территории населенных пунктов, проектной документации на строительство общественных зданий и сооружений и нормативным правовым актам в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Так как переход пешеходов через проезжую часть дороги осуществляется в одном уровне по наземным пешеходным переходам шириной 4 метра, то предусматривается устройство пониженного бортового камня не более 1,5 см, на пути следования по тротуарам и пешеходным дорожкам при пересечении внутриквартальных съездов. Продольный уклон пути движения, по которому возможен проезд инвалидов на креслах-колясках, не превышает 50 %. Поперечный уклон по тротуарам и проезжей части на возможном пути движения инвалидов принят 20 %.

На основании вышеизложенных требований нормативных документов разработаны типовые схемы установки тактильных указателей (рис. 19).

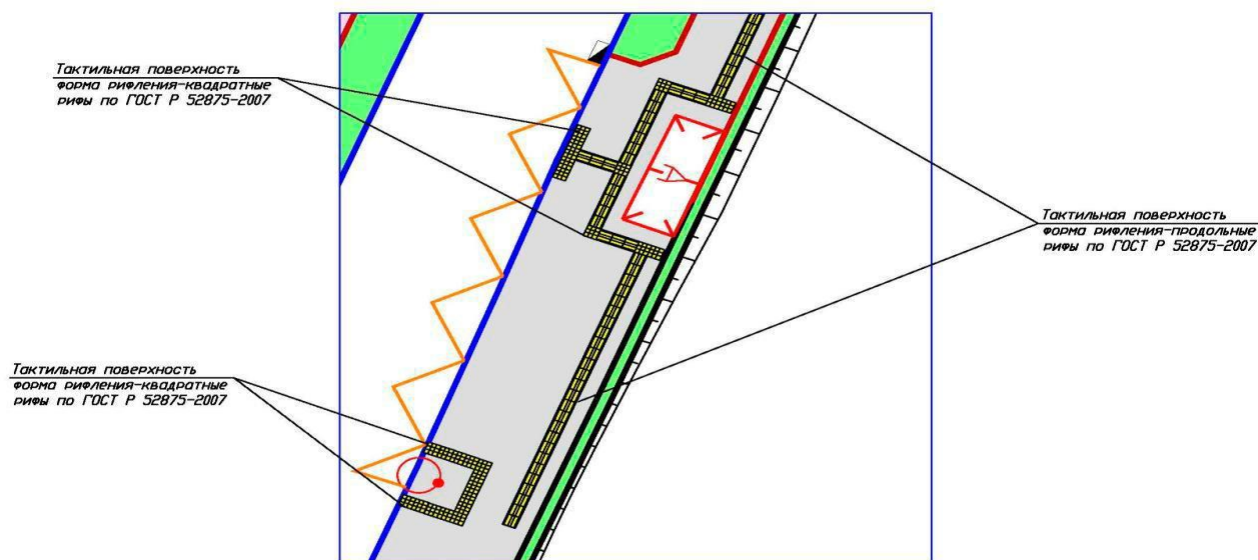


Рисунок 19. Типовая схема укладки тактильных плит на посадочных площадных остановках общественного транспорта

На основании СП 59.13330.2016 Ширина пешеходного пути с учетом встречного движения инвалидов на креслах-колясках должна быть не менее 2,0 м. В условиях сложившейся застройки в затесненных местах допускается в пределах прямой видимости снижать ширину пешеходного пути движения до 1,2 м. Высоту бортовых камней (бордюров) по краям пешеходных путей на участке вдоль газонов и озелененных площадок следует принимать не менее 0,05 м. Перепад высот бортовых камней вдоль эксплуатируемых газонов и озелененных площадок, примыкающих к путям пешеходного движения, не должен превышать 0,025 м.



В местах изменения высот поверхностей пешеходных путей их выполняют плавным понижением с уклоном не более 1:20 (5%) или обустривают съездами. При устройстве съездов их продольный уклон должен быть не более 1:20 (5%), около здания - не более 1:12 (8%), а в местах, характеризующихся стесненными условиями, - не более 1:10 на протяжении не более 1,0 м. Перепад высот между нижней гранью съезда и проезжей частью не должен превышать 0,015 м.

Мероприятия по улучшению условий для инвалидов и других маломобильных групп населения:

- обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ГОСТ Р 51671-2000 и ГОСТ Р 52875-2007 по улицам города Гороховец и всему району.

### **3.19. Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным учреждениям**

Законодательство устанавливает жесткие требования к обустройству пешеходных зон, которые находятся в непосредственной близости от детских учебно-воспитательных учреждений (рисунок 18):

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

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

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

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

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

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

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



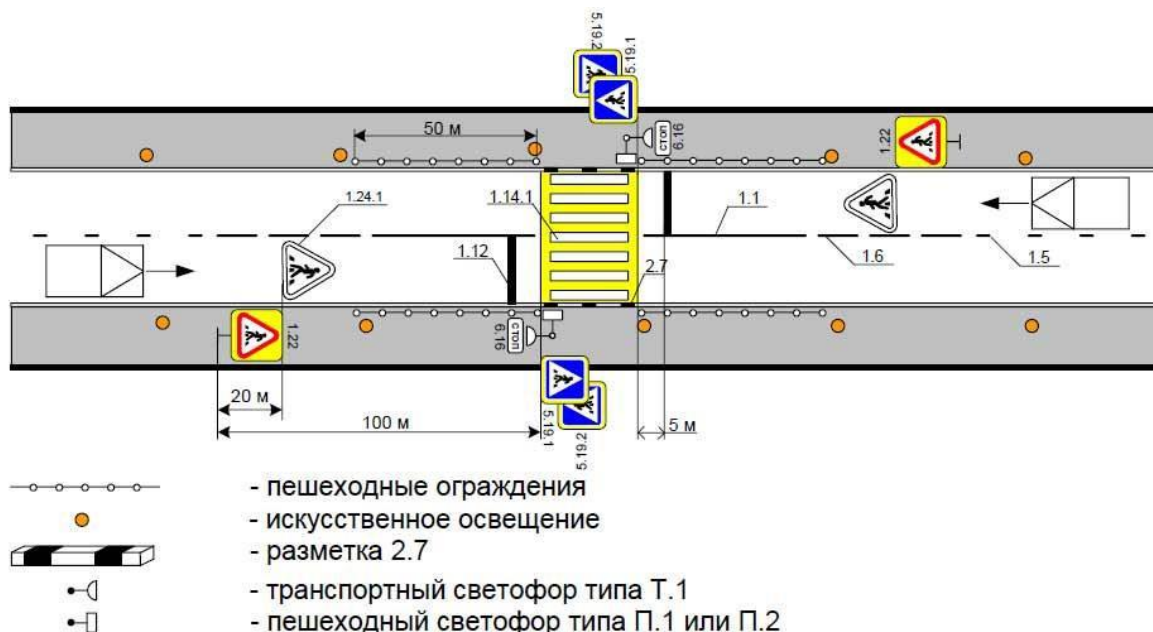


Рисунок 20. Оборудование пешеходного перехода

Анализ маршрутов движения детей к образовательным учреждениям не выявил необходимости внесения в них изменений.

### 3.20. Организация велосипедного движения

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

Жители городов с развитым велосипедным движением рассматривают велосипед в качестве существенной альтернативы автомобильному транспорту в части снижения транспортной загрузки города, улучшения городской экологии и здоровья населения.

В северо-европейских городах велосипедное движение является равноправной подсистемой городского транспорта на всех стадиях функционирования городской инфраструктуры (градостроительное планирование, детальное проектирование, строительство, эксплуатация).

Большая степень развития велосипедного движения достигнута в городах с более мягким климатом и отсутствием морозной зимы.

Основными преимуществами развития велосипедного движения являются следующие принципы:

- велосипедное движение - один из принципиальных факторов устойчивого развития городского транспорта;
- велосипедное движение при должной организации существенно

экономит время;

– велосипедное движение - наименее энергоемкий из всех видов городского транспорта.

Так же при строительстве новых жилых районов необходимо на этапе проектирования предусмотреть строительство велотранспортной инфраструктуры для создания более разветвленной сети велодорожек.

К объектам, обеспечивающим велосипедное движение, относятся:

- велосипедные дорожки;
- места временного хранения велотранспорта (велопарковки).

В соответствии с планами по развитию Колпашевского городского поселения, отдельное строительство велосипедных дорожек не предусмотрено и предполагается, что для передвижения на велосипедах будет использоваться существующая улично-дорожная сеть. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

В перспективе при реконструкции и строительстве дорог предлагается предусматривать устройство пространства для велосипедного движения на этапе разработки документации по реконструкции/строительству. При строительстве новых жилых районов необходимо на этапе проектирования предусмотреть строительство велотранспортной инфраструктуры для создания более разветвленной сети велодорожек.

Также важно, чтобы велосипедистам были доступны удобные парковочные места вблизи объектов притяжения. Реализация этих решений приведет к большей стабильности транспортной системы, поощрению использования велотранспорта и, таким образом, будет содействовать достижению одной из основных целей Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года.

Предлагается установка велопарковок в местах массового отдыха и работы.

Средняя стоимость велопарковок по России 5-15 тысяч рублей в зависимости от конфигурации.



Рисунок 21. Примеры установки велопарковок в городской черте

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

Исходные данные необходимые для организации мероприятий по развитию сети дорог или участков дорог локально-реконструкционными мероприятиями содержат информацию об участках УДС, реконструкция которых повысит пропускную способность УДС и безопасность дорожного движения.

Решение о целесообразности и необходимости включения данного мероприятия в перечень мероприятий по организации дорожного движения в Колпашевском городском поселении принимается на основании выводов анализа характеристики сложившейся ситуации по ОДД на территории муниципального образования.

На первом этапе разработки настоящей КСОДД был проведен многокомпонентный анализ условий и параметров дорожного движения на УДС муниципального образования, основой которого явились документарные и натурные обследования транспортной обстановки.

Результаты анализа показали, что транспортная сеть городского поселения функционирует достаточно эффективно, типичных проблем на УДС (перегруженность дорог, заторы, увеличенные временные издержки при перемещениях и т.п.) не выявлено. К недостаткам организации дорожного движения следует отнести неудовлетворительное покрытие ряда улиц, отсутствие бортовых камней и дорожной разметки. Для устранения указанной проблемы предлагаются соответствующие мероприятия, входящие в перечень мероприятий в рамках данной КСОДД.

Строительство новых дорог обуславливается освоением новых территорий в рамках развития жилищного строительства, и служит целям удовлетворения потребностей жителей Колпашевского городского поселения в качественных и доступных транспортных услугах.

Программа взаимосвязанных мероприятий по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения на территории МО Колпашевское городское поселение представлена в табл. 35.

Таблица 35 – Программа взаимоувязанных мероприятий по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения

№ п/п	Наименование мероприятия	Срок реализации
1	Строительство тротуаров на: ул. Портовая, ул. Кирова, Ул. Пушкина, общая протяженность – 1,244 км.	2021г.
4	Строительства дублера существующей автодороги между Тогуром и Колпашево;	2036г.
5	Асфальтирование проезжих частей улиц, устройство тротуаров, озеленение, освещение, организация водоотводов с проезжих частей;	2021 г.
6	Строительство тротуаров общей площадью 5000 м2;	2023 г.
7	Обустройство и реконструкция автобусных остановок	2023 г.
8	Строительство ливневой канализации по территории МО Колпашевское городское поселение	2025 г.
9	Укладка бордюрного камня по линии дороги по территории МО Колпашевское городское поселение	2025 г.
10	Обустройство велосипедных дорожек	2023 г.
11	Изменение схемы дорожных знаков	2026 г.
12	Строительство автостоянки	2030 г.
13	Ремонт проездов, подъездов на территории частных одноэтажных домов	2026 г.
14	Устройство регулируемого пересечения ул. Победы - ул. Голещихина;	2020 г.
15	Устройство регулируемого пересечения ул. Красноармейская - пер. Сергея Лазо;	2020 г.
16	Устройство регулируемого пересечения Обская - ул. Пушкина - ул. Портовая.	2020 г.

В результате работы по созданию КСОДД разработана Программа взаимоувязанных мероприятий по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения на территории МО Колпашевское городское оселение. Программа разработана с укрупненным расчетом стоимости, указанием сроков и распределением ответственности за реализацию указанных мероприятий.

Исходя из целей разработки КСОДД, а также для оценки эффективности предложенных мероприятий по ОДД были приняты следующие целевые показа-

тели:

- протяжённость построенных и реконструированных автомобильных дорог общего пользования местного значения;
- увеличение количества машиномест на парковках общего пользования;
- протяжённость велосипедных дорожек;
- увеличение количества обустроенных пешеходных переходов;
- протяжённость установленных пешеходных ограждений;
- снижение социального (транспортного) риска (погибших).

При планировании ресурсного обеспечения Программы учитывались реальная ситуация в финансово-бюджетной сфере на муниципальном уровне, состояние организации и безопасности дорожного движения, социально-экономическая значимость проблемы в сфере организации и безопасности дорожного движения, а также исходя из реально возможных капиталовложений и материальных ресурсов.

### **3.22. Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств**

На территории МО Колпашевское городское поселение предложено устройство необходимых стоянок на муниципальных территориях, на основании положения правительственного постановления № 759 от 18.12.2003 г.

Федеральные рекомендации не устанавливают жестких рамок о принадлежности штрафстоянок органам местного самоуправления.

Организация муниципальных специализированных стоянок для хранения задержанных транспортных средств можно осуществить через проведение конкурса среди юридических лиц и индивидуальных предпринимателей на право создания обозначенных специализированных стоянок.

Создание специализированных стоянок для хранения ТС, задержанных уполномоченными лицами за нарушение ПДД, производится в рамках следующей законодательной базы:

- Федеральный закон № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;
- Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации»;
- Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
- КоАП РФ;
- Постановление Правительства РФ от 18.12.2003 № 759 «Об утверждении Правил задержания транспортного средства, помещения его на стоянку, хранения, а также запрещения эксплуатации».

Из анализа перечисленных документов следует, что вопросы безопасности дорожного движения, благоустройства дорог, строительства, содержания и реконструкции дорожных объектов относятся исключительно к компетенции федеральных органов власти.

Согласно ФЗ № 257 определяет статус специализированных стоянок: они не могут быть отнесены ни к одному объекту в составе автомобильных дорог.

По этой причине специализированные охраняемые стоянки не имеют непосредственного влияния на безопасность дорожного движения, в отличие, например, от пешеходных переходов и освещения.

*Требования к специализированным стоянкам:*

Данные требования разработаны с учетом нормативов к размещению и оборудованию плоскостных автомобильных стоянок (МГСН 1.01-99, СН 441-72, ВСН 01-89), а также требований противопожарной и санитарной безопасности (СНиП 2.07.01-89, СНиП 21-02-99, ППБ 01-03, НПБ 110-03, НПБ 88-2001).

Фактическая вместимость специализированных стоянок не должна превышать проектной мощности.

Площадь участка для стоянки одного автомобиля принимается равной 22,5 кв. метров.

Территория специализированной стоянки должна иметь помещения для обслуживающего персонала, охраны, ограждение, не допускающее проникновение посторонних лиц, искусственное освещение. В ограждении территории стоянки, на которой предусмотрено хранение 50 и более автомобилей, оборудуется не менее двух въездов (выездов).

Проем ворот в ограждении не менее 4,5 метра.

На открытой территории стоянки размещаются первичные средства пожаротушения, немеханизированный инструмент и пожарный инвентарь. На территории стоянки, не имеющей наружного противопожарного водоснабжения, или при удалении на расстояние более 100 метров от наружных пожарных водосточников, оборудуются пожарные щиты. Необходимое количество пожарных щитов, их тип и количество первичных средств пожаротушения определяются соответствующими нормативами в зависимости от площади открытых площадок.

Здания и сооружения (в том числе временные и "бытовки"), расположенные на территории специализированных стоянок и предназначенные для размещения постов охраны, приема посетителей, для оформления документов и оплаты, должны быть обеспечены телефонной связью, кнопкой экстренного вызова милиции, оснащены нормативным количеством первичных средств пожаротушения, иметь искусственное освещение. Комната для размещения охраны оснащается необходимым оборудованием и инвентарем для обеспечения дежурства.

На территории стоянки устанавливается кабина туалета и контейнер для сбора мусора.

Специализированная стоянка оснащается буксирными тросами.

На специализированной стоянке запрещается:

- допускать на территорию посторонних лиц;
- устанавливать транспортные средства в количестве, превышающем норму, нарушать их расстановки, уменьшать расстояние между автомобилями;
- загромождать выездные ворота и проезды;
- производить ремонтные, кузнечные, термические, сварочные, малярные и деревообделочные работы, а также промывку деталей с использованием ЛВЖ и ГЖ;
- держать транспортные средства с открытыми горловинами топливных баков;
- подзаряжать аккумуляторы внешними источниками питания;
- подогревать двигатели открытым огнем (костры, факелы, паяльные лампы), пользоваться открытыми источниками огня для освещения;
- устанавливать транспорт на крышках колодцев пожарных гидрантов.

### **3.23. Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения**

В соответствии с примечанием к п. 43 Административного регламента МВД России исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения (утверждён Приказом МВД России от 02.03.2009 № 185) в целях обеспечения контроля за дорожным движением в аварийно-опасных местах, а также в случаях осуществления контроля за дорожным движением с использованием средств фото-, видеофиксации нарушений правил дорожного движения патрульный автомобиль может размещаться в местах с видимостью, ограниченной естественными переломами рельефа местности, поворотами дороги, а также элементами обустройства улично-дорожной сети.

Как следует из п.п. 55-57 указанного Административного регламента, основанием для осуществления контроля за дорожным движением с использованием специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме и имеющих функции фото— и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото— и киносъемки, видеозаписи (далее — средства автоматической фиксации), является решение органа управления о применении таких технических средств.

При контроле за дорожным движением могут использоваться: стационарные средства автоматической фиксации, размещаемые на конструкциях дорожно-транспортной инфраструктуры или специальных конструкциях; мобильные

средства автоматической фиксации, размещаемые на участках дорог в зоне ответственности постов, маршрутов патрулирования.

Места установки и режим работы стационарных средств автоматической фиксации определяются дислокацией, утверждаемой руководителем органа управления. Места и время применения мобильных средств автоматической фиксации определяются решением руководителя подразделения о порядке несения службы сотрудником.

Правилами дорожного движения не предусмотрены дорожные знаки, которыми обозначаются места размещения средств автоматической фиксации. Действующее законодательство не устанавливает обязанности органов, осуществляющих контроль в сфере дорожного движения, по уведомлению водителей о местах размещения средств автоматической фиксации.

Что касается предупреждения водителей о данных приборах то ГИБДД обязано оповестить через СМИ водителей о получении таких комплексов и использовании их в своей работе. При этом должны быть разъяснены основные положения их технического устройства и изложены принципы их работы. Органы ГИБДД систематически должны информировать общественность о количестве выявленных с помощью данных средств фиксации нарушений Правил дорожного движения.

Так как значительное количество ДТП происходит на дорогах районного значения, то нет необходимости установки камер с целью контроля за скоростью движения ТС на территории городского поселения.

#### **4. Очередность реализации мероприятий**

##### **4.1 Реконструктивно-планировочные мероприятия**

К реконструктивно-планировочным мероприятиям относятся все мероприятия, связанные с изменением существующих параметров улично-дорожной сети, основными из которых являются:

- реконструкция и капитальный ремонт существующих улиц и дорог;
- строительство новых дорог, улиц и местных проездов;
- устройство дополнительных полос на примыканиях и пересечениях;
- устройство новых или реконструкция существующих остановок общественного транспорта;
- устройство элементов обустройства для повышения уровня безопасности (барьерное ограждение, дорожные знаки, разметка, знаки обратной связи с водителем, шумовые полосы и т.п.);
- устройство парковок;
- введение светофорного регулирования.

Разработка реконструктивно-планировочных мероприятий проводи-



лась на основе оценки и сопоставления интенсивности движения и пропускной способности существующей улично-дорожной сети, в ходе которого определялись коэффициенты загрузки элементов существующей сети транспортными потоками. Затем, на основании данных об уровне загрузки элементов улично-дорожной сети движением при существующем положении были определены основные направления совершенствования организации движения и реконструкции на них с оценкой их по конкретному обеспечению необходимой пропускной способности.

Основной целью разработки реконструктивно-планировочных и организационных мероприятий является обоснование предложений по организации дорожного движения в увязке с развитием улично-дорожной сети, обеспечивающих необходимую безопасность движения и пропускную способность на период до 2023 года и на перспективу до 2036 года.

Данные мероприятия применяются в том случае, когда физический лимит пропускной способности существующей улично-дорожной сети полностью исчерпан и применение организационных мероприятий никакого положительного эффекта уже не приносит, либо в целях перспективного развития территории, когда планируется увеличение населения, рабочих мест и мест тяготения населения, что в свою очередь может привести в будущем к дефициту дорожно-транспортной инфраструктуры.

## **4.2 Организационные мероприятия**

К организационным мероприятиям относятся все мероприятия, которые не связаны с изменением основных параметров имеющейся улично-дорожной сети, а позволяют упорядочить движение и наиболее оптимально и равномерно перераспределить на нее имеющуюся нагрузку и использовать заложенный в нее ранее физический лимит пропускной способности. К числу основных мероприятий относятся следующие:

- мероприятия по обеспечению безопасности на пассажироперевозящем транспорте;
- работы по актуализации Комплексной схемы организации дорожного движения;
- разработка отдельных программ или проектов по повышению уровня безопасности на дорогах;
- разработка проектов по реконструкции или капитальному ремонту отдельных участков улично-дорожной сети;
- организация схемы движения грузового транспорта;
- организация схемы движения общественного транспорта;
- образовательные мероприятия в школах и детских садах, направленные

ных на повышение культуры поведения на дороге и изучение правил дорожного движения, а именно:

- создание серии видеофильмов по безопасному поведению на дорогах и улицах для внеклассной работы с учащимися общеобразовательных учреждений и воспитанниками учреждений дополнительного образования;
  - разработка и тиражирование научно–методических материалов, образовательных программ, печатных и электронных учебных пособий по безопасному поведению на дорогах и улицах.
  - создание видео– и телевизионной информационно–пропагандистской продукции, организация тематической (социальной) наружной рекламы (баннеры, перетяжки), а также размещение материалов в средствах массовой информации, общественном транспорте, кинотеатрах и т.д.
- создание детских автогородков.

## **5. Оценку требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по ОДД**

Для достижения эффективности мероприятий по ОДД Колпашевского городского поселения необходимо решить задачи, связанные с повышением надежности и безопасности движения на автомобильных дорогах местного значения, а также обеспечением устойчивого функционирования дорожной сети. Это позволит сократить вредное воздействие автомобильного транспорта на окружающую среду и в целом обеспечить устойчивость функционирования транспортной инфраструктуры.

Комплекс беззатратных мероприятий по ОДД сформирован, исходя из цели и задач настоящей Программы по повышению БДД, и включает следующие мероприятия:

- проведение анализа по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер, направленных на их устранение;
- информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения БДД;
- обеспечение образовательных учреждений поселения учебно- методическими наглядными материалами по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;
- замена и установка ТСОДД, в том числе проектные работы;
- установка и обновление информационных панно с указанием телефонов спасательных служб и экстренной медицинской помощи;

При реализации настоящей Программы планируется осуществление следующих мероприятий:

- мероприятия по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер по их устранению;

- приобретение знаков дорожного движения, мероприятие направлено на снижение количества ДТП;

- установка и замена знаков дорожного движения, мероприятие направлено на снижение количества ДТП.

Из всего вышеперечисленного следует, что на расчетный срок основными мероприятиями развития транспортной инфраструктуры городского поселения должны стать:

на 2019-2024 года:

- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения;

- текущий ремонт дорожного покрытия существующей УДС;

- паспортизация всех бесхозных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения;

- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению;

- повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования за счет установки средств ОДД на дорогах (дорожных знаков), на 2025-2034 года:

- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения;

- текущий ремонт дорожного покрытия существующей УДС;

- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению;

- создание велодорожек и велосипедных маршрутов на территории;

- создание новых объектов транспортной инфраструктуры, отвечающих прогнозируемым потребностям предприятий и населения.

Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем не планируются.

Одним из путей экономии жидкого нефтяного топлива и снижения уровня загрязнения окружающей среды является замена (полная или частичная) бензинов и дизельных топлив другими энергоносителями, не нефтяного происхождения.

Среди альтернативных типов топлива привлекает внимание целый ряд продуктов различного происхождения: сжатый природный газ, сжиженные газы нефтяного происхождения и сжиженные природные газы, различные синтетические спирты, газовые конденсаты, водород, топлива растительного

происхождения и так далее. Известные способы защиты компонентов экосистем от вредного воздействия дорожно-транспортного комплекса сводятся к 4 направлениям:

1. Организационно-правовые мероприятия включают формирование нового эколого-правового мировоззрения, эффективную реализацию государственной экологической политики, создание современного экологического законодательства и нормативно-правовой базы экологической безопасности, а меры государственного, административного и общественного контроля функций по охране природы. Они направлены на разработку и исполнение механизмов экологической политики, природоохранного законодательства на транспорте, экологических стандартов, норм, нормативов и требований к транспортной технике, топливно-смазочным материалам, оборудованию, состоянию транспортных коммуникаций и другие.

2. Архитектурно-планировочные мероприятия обеспечивают совершенствование планирования всех функциональных зон поселения (промышленной, селитебной – предназначенной для жилья, транспортной, санитарно-защитной, зоны отдыха и другие) с учетом инфраструктуры транспорта и дорожного движения, разработку решений по рациональному землепользованию и застройке территорий, сохранению природных ландшафтов, озеленению и благоустройству.

3. Конструкторско-технические и эко-технологические мероприятия позволяют внедрить современные инженерные, санитарно-технические и технологические средства защиты окружающей среды от вредных воздействий на предприятиях и объектах транспорта, технические новшества в конструкции, как автотранспортных средств, так и объектов дорожного комплекса.

4. Эксплуатационные мероприятия осуществляются в процессе эксплуатации транспортных средств и направлены на поддержание их состояния на уровне заданных экологических нормативов за счет технического контроля и высококачественного обслуживания.

Перечисленные группы мероприятий реализуются независимо друг от друга и позволяют достичь определенных результатов. Максимальный эффект достигается при их комплексном применении.

Мониторинг контроля и работы транспортной инфраструктуры, качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности, движением большегрузного автомобильного транспорта, определение ущерба автомобильным дорогам, нанесенного тяжеловесными автотранспортными средствами осуществляет организация, оказывающая услуги в сфере транспортного обслуживания.

В ходе реализации КСОДД в последующие годы может возникнуть необходимость детальной проработки некоторых из входящих в Программу мер оптимизации организации дорожного движения. В таких случаях Приказ Минтранса РФ от 17.03.2015 № 43 предусматривает разработку проектов организации дорожного движения (ПОДД) без предварительной разработки КСОДД.

#### **6. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД**

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

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

Развитие улично-дорожной сети на территории МО Колпашевского городского поселения должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных. Улично-дорожная сеть МО Колпашевского городского поселения является элементом транспортной системы Томской области, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией улично-дорожной сети на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления.

Данные в КСОДД предложения по развитию улично- дорожной сети предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению

нию взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по развитию улично-дорожной сети.

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

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

Заказчиком КСОДД является администрация Колпашевского городского поселения Томской области. Ответственным за реализацию КСОДД в рамках подразделений администрации, является лицо, назначаемое постановлением главы администрации в соответствии с установленным порядком.

При реализации КСОДД назначаются координаторы КСОДД, обеспечивающие общее управление реализацией конкретных мероприятий, прописанных в Схеме. Координаторы Схемы несут ответственность за своевременность и эффективность действий по реализации мероприятий, прописанных в КСОДД, а также за достижение утвержденных значений целевых показателей эффективности развития улично-дорожной сети Колпашевского городского поселения.

Основными функциями администрации Колпашевского городского поселения по реализации КСОДД являются:

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

– осуществление мероприятий в сфере информационного освещения и сопровождения реализации КСОДД.

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

Общий контроль над ходом реализации КСОДД осуществляет глава администрации Колпашевского района Томской области.

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

Корректировка КСОДД осуществляется в случаях:

– отклонений в выполнении мероприятий КСОДД в предшествующий период;

– приведение объемов финансирования КСОДД в соответствие с фактическим уровнем цен и фактическими условиями бюджетного финансирования;

– снижения результативности и эффективности использования средств бюджетной системы;

– в случае изменения дорожно-транспортной ситуации;

– уточнения мероприятий, сроков реализации объемов финансирования мероприятий.

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

### **Актуализация КСОДД**

Каждые 3-5 лет должна быть выполнена актуализация КСОДД для уточнения необходимости и целесообразности реализации предлагаемых мероприятий, определения объемов работ и финансирования с учетом текущих нормативов и расценок. Часть мероприятий по ОДД и БДД разрабатывается только в краткосрочной перспективе и на следующий расчетный период они должны быть включены в программу на основе анализа текущей ситуации на УДС муниципального образования с учетом уточненных данных по имеющимся очагам аварийности.



## **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

В результате разработки комплексной схемы организации дорожного движения МО Колпашевское городское поселение решены задачи по сбору, систематизации и анализу исходных данных, на основе которых проведено транспортное макро- и микро моделирование на прогнозные периоды, предложены мероприятия по оптимизации развития улично- дорожной сети.

В результате выполнения работ по сбору исходных данных были получены следующие данные:

- интенсивность и состав транспортных потоков;
- загрузка ключевых узлов на дорожной сети района;
- уровень наполняемости общественного транспорта;
- пассажиропотоки на маршрутах общественного транспорта;
- социально-экономическое развитие;
- протяженность улично-дорожной сети.

После сбора и систематизации исходных данных для решения задач этапа были проведены следующие аналитические работы:

- анализ полученных данных и оценка существующих параметров дорожной сети и схемы организации дорожного движения;
- анализ статистики аварийности с выявлением причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, наличия резервов по снижению количества и тяжести последствий;
- анализ существующей системы пассажирского транспорта на территории муниципального района с учетом характера пассажиропотоков.

Анализ статистики аварийности показал ее низкий уровень. Анализ существующей системы пассажирского транспорта показал необходимость проведения мероприятий по ее оптимизации, обновления подвижного состава и обустройства остановочных пунктов.

В результате проведенного моделирования было воссоздано транспортное районирование на базе социально-экономической статистики, введены параметры улично-дорожной сети, транспортных инфраструктурных объектов. По итогам разработки транспортных макромоделей прогнозных лет на основании существующих планов и прогнозов социально-экономического развития и развития транспортной инфраструктуры муниципального образования не было выявлено существенных проблем, вызванных чрезмерной нагрузкой на дорожную сеть района.

Был проведен анализ транспортной ситуации в одном из ключевых узлов района. Было выявлено минимальное количество транспортно-дорожных проблем на исследуемом участке. Были сформированы картограммы скорости и

интенсивности ТП для исследуемого участка. Таблично представлены данные об отсутствии заторов и задержек на пересечении.

Комплекс предлагаемых мер предусматривает развитие УДС в совокупности с реализацией запланированных мероприятий целевых программ. В состав мероприятий вошли такие эффективные мероприятия по ОДД, как:

- установка элементов обустройства дорог и улично-дорожной сети;
- предложения по организации дорожного движения и безопасному движению пешеходов;
- предложения по реконструкции и капитальному ремонту улиц или отдельных конструктивных элементов.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Генеральный план Муниципального образования «Колпашевское городское поселение» Колпашевского муниципального района Томской области. Материалы обследования.
2. Генеральный план Муниципального образования «Колпашевское городское поселение» Колпашевского муниципального района Томской области. Положение о территориальном планировании.
3. Проект организации дорожного движения на муниципальных автомобильных дорогах общего пользования на территории муниципального образования «Колпашевское городское поселение».
4. Программы социально-экономического развития муниципального образования «Колпашевское городское поселение» на период 2013-2018г.г.
5. ВСН 45-68 «Инструкция по учету движения транспортных средств на автомобильных дорогах».
6. ОДН 218.0.006-2002 «Правила диагностики и оценки состояния автомобильных дорог».
7. Рекомендации по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах» № ОС-557-р от 24.06.2002г.
8. ГОСТ Р 50597-93. «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения».
9. ГОСТ Р 52398-2005. «Классификация автомобильных дорог. Параметры и требования».
10. ГОСТ Р 52399-2005. «Геометрические элементы автомобильных дорог»
11. ГОСТ Р 52765-2007. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация».
12. ГОСТ Р 52766-2007. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования».
13. ГОСТ Р 52767-2007. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Методы определения параметров».
14. ГОСТ Р 52607-2006. «Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей».
15. ГОСТ Р 51256-2011. «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования».
16. ГОСТ Р 52282-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы, основные параметры, общие технические».

17. ОДМ 218.2.020-2012 «Методические рекомендации по оценке пропускной способности автомобильных дорог». – М.: Информавтодор. - 143 с.
18. ОСТ 218.1.002-2003 «Автобусные остановки на автомобильных дорогах. Общие технические требования».
19. Якимов М.Р. Транспортное планирование: создание транспортных моделей городов: монография / М.Р. Якимов. – М.: Логос, 2013. – 188 с.