

УТВЕРЖДАЮ

Глава Новоузенского муниципального
района Саратовской области

Общество с ограниченной ответственностью
«Новые проекты Северо-Кавказских
предприятий жилищно-коммунального
хозяйства»

Глава администрации Новоузенского МР

Директор Общества с ограниченной
ответственностью «НП СК предприятий
ЖКХ»

_____/Опалько А.А.
«__» _____ 2020 г.

_____/Горешнев И.Н./
«__» _____ 2020 г.

ОТЧЕТ

ТОМ 1

о разработке комплексной схемы организации дорожного движения муниципального образования город Новоузенск Новоузенского муниципального района Саратовской области

в составе 2 (двух) томов:

Этап 1. Сбор и анализ исходных данных

**Этап 2. Разработка мероприятий в рамках комплексной схемы
организации дорожного движения муниципального образования город
Новоузенск на прогнозные периоды**

Ставрополь, 2020 год

ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЯ

Отчета о разработке комплексной схемы организации дорожного движения муниципального образования город
Новоузенск Новоузенского муниципального района Саратовской области

Разработано:

Директор ООО «НП СК предприятий ЖКХ»

Горешнев И.Н.

Исполнитель

Момотова Д.В.

Согласовано:

ФИО

Должность, наименование организации

Дата

Подпись

СОДЕРЖАНИЕ

№ п/п	наименование раздела	стр.
ТОМ 1		
Сбор и анализ исходных данных		
1	Паспорт КСОДД	5-7
Обозначения и сокращения		8
Введение		9-10
2	Характеристика существующей дорожно-транспортной ситуации на территории муниципального образования «город Новоузенск» Новоузенского муниципального района Саратовской области	11-99
2.1	Положение территории муниципального образования «город Новоузенск» Новоузенского муниципального района Саратовской области в структуре пространственной организации (прилегающих субъектов Российской Федерации)	11-14
2.2	Анализ имеющихся документов территориального планирования, планов и программ комплексного социально-экономического развития федерального, регионального и муниципального уровня, долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры, материалов инженерных изысканий	14-18
2.2.1	Ведение учета основных параметров дорожного движения	18-19
2.2.2	Содержание технических средств организации дорожного движения	19-21
2.2.3	Ведение реестра парковок общего пользования	21
2.2.4	Анализ организационной деятельности органов местного самоуправления по организации дорожного движения	22-23
2.2.5	Анализ нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД	23-28
2.2.6	Анализ имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования	28-35
2.3	Оценка социально-экономической и градостроительной деятельности на территории муниципального образования город Новоузенск Новоузенского муниципального района Саратовской области	35-44
2.4	Оценка сети дорог, оценка и анализ показателей качества содержания дорог, анализ перспектив развития дорог	44-46
2.5	Оценка существующей организации движения, включая организацию движения транспортных средств общего пользования, организацию движения грузовых транспортных средств, организацию движения пешеходов и велосипедистов	47-56
2.6	Оценка организации парковочного пространства	56-63
2.7	Анализ данных об эксплуатационном состоянии улично-дорожной сети и технических средств ОДД	63-85
2.8	Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации	85-86
2.9	Оценка и анализ параметров, характеризующих дорожное движение, параметров эффективности организации дорожного движения	86-93
2.10	Анализ состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий	93-95
2.11	Анализ состояния безопасности дорожного движения, результаты	95-97

	исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий	
2.12	Оценка финансирования деятельности по организации дорожного движения	97-99
ТОМ 2		
Разработка мероприятий в рамках комплексной схемы организации дорожного движения муниципального образования город Новоузенск Новоузенского муниципального района Саратовской области на прогнозные периоды		
1	по управлению распределением транспортных средств на дорогах, включая разделение движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределение их по времени движения	101-102
2	по повышению пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности, формирования кольцевых пересечений и примыканий дорог, реконструкции перекрестков и строительства транспортных развязок	102-105
3	по оптимизации светофорного регулирования, управлению светофорными объектами, включая адаптивное управление	105-107
4	по согласованию (координации) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определённых в документации по организации дорожного движения	107
5	по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов	107-109
6	по введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств	109-110
7	по развитию парковочного пространства (преимущественно за пределами дорог)	110-112
8	по введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств	113-115
9	по применению реверсивного движения и организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках	115-117
10	перечню пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования	117-118
11	по разработке, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением, ее функциям и этапам внедрения	118-121
12	по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий	121
13	по организации движения маршрутных транспортных средств	121-125
14	по организации или оптимизации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспорта, организации сбора и хранения документации по организации дорожного движения, принципам формирования и ведения баз данных, условиям доступа к информации, периодичности ее актуализации	125-127
15	по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения	127-129
16	по организации пропуска транзитных транспортных средств	129-130
17	по организации пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств,	130-132

	осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств	
18	по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах	132-134
19	по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов	134
20	по обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям	134-138
21	по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально - реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом	138-139
22	по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения	139-140
23	разработка очередности внедрения мероприятий и укрупненная оценка объемов финансирования мероприятий КСОДД	140-148
24	разработка системы показателей и прогнозная оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения	148-149
24.1	прогноз основных показателей безопасности дорожного движения	149-159
24.2	прогноз параметров, характеризующих дорожное движение	159
24.3	прогноз параметров эффективности организации дорожного движения	159-160
24.4	прогноз негативного воздействия объектов транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения	160-161
24.5	ожидаемый эффект от внедрения мероприятий по организации дорожного движения	161-168

Паспорт КСОДД

Наименование КСОДД	Комплексная схема организации дорожного движения муниципального образования город Новоузенск Новоузенского муниципального района Саратовской области
Основания для разработки	1.1. Федеральный закон от 10 декабря 1995 № 196 «О безопасности дорожного движения». 1.2. Градостроительный кодекс Российской Федерации. 1.3. Федеральный закон от 29.12.2017 года №443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»; 1.4. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 26 декабря 2018 № 480 «Об утверждении правил подготовки документации по организации дорожного движения».
Заказчик	Администрация Новоузенского муниципального района Саратовской области Юридический адрес: 413360, Саратовская область, город Новоузенск, улица Советская, дом 24 Фактический адрес: 413360, Саратовская область, город Новоузенск, улица Советская, дом 24
Ответственный исполнитель разработки КСОДД	Администрация Новоузенского муниципального района Саратовской области Юридический адрес: 413360, Саратовская область, город Новоузенск, улица Советская, дом 24 Фактический адрес: 413360, Саратовская область, город Новоузенск, улица Советская, дом 24
Соисполнители разработки КСОДД	Общество с ограниченной ответственностью «Спектр-С» Юридический адрес: 355042, Российская Федерация, Ставропольский край, г. Ставрополь, 50 лет ВЛКСМ, 63 Б, 320
Цели и задачи КСОДД	Цель проекта – выделение основных направлений совершенствования организации дорожного движения на улично-дорожной сети муниципального образования город Новоузенск, обеспечивающих повышение стабильности, бесперебойности, вариативности и безопасности работы транспортного комплекса города Новоузенска путем предупреждения возникновения заторовых ситуаций, снижения нагрузки на УДС, повышения безопасности дорожного движения, повышения качества транспортного обслуживания

	жителей города в условиях продолжающегося роста уровня автомобилизации, с минимальными издержками и максимальным снижением воздействия на окружающую среду. Задачи КСОДД – определение групп мероприятий, повышающих эффективность работы транспортного комплекса за счет роста его пропускных и провозных возможностей, повышения уровня координации в функционировании и развитии всех видов транспорта, обеспечения их рационального участия в перевозках для уменьшения транспортных издержек, сокращения времени пассажирских сообщений и доставки грузов потребителям, повышения качества транспортных услуг, комплексного развития ИТС на всех видах транспорта.								
Показатели оценки эффективности организации дорожного движения	- сокращение времени пребывания пассажиров в пути; - снижение транспортно-эксплуатационных затрат; - уменьшение выбросов загрязняющих веществ в атмосферу автомобильным транспортом; - снижение количества дорожно-транспортных происшествий (ДТП) в результате улучшения дорожных условий.								
Срок и этапы реализации КСОДД	Срок реализации программы – 2032 год, в один этап.								
Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по организации дорожного движения	- разработка проектно-сметной документации; - реконструкция существующих дорог; - ремонт и капитальный ремонт дорог; - безопасность дорожного движения.								
Объемы и источники их финансирования	Мероприятия реализуемые в рамках муниципальной программы «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования город Новоузенск Новоузенского муниципального района Саратовской области на 2017-2027 года»:								
	Источник финансирования	Объем финансирования по года (тыс.рублей)							
		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027

	Местный бюджет	63 000	82 360	76 060	135 500	136 000	132 000	114 080	148 240
	ВСЕГО	63 000	82 360	76 060	135 500	136 000	132 000	114 080	148 240

ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

В настоящем отчете применяют следующие обозначения и сокращения:

АППГ – аналогичный период прошлого года

АТП – автотранспортное предприятие

ГИБДД – государственная инспекция безопасности дорожного движения

ГСК – гаражно-строительный кооператив

ДТП – дорожно-транспортное происшествие

ИЖС – индивидуальное жилищное строительство

КСОДД – комплексная схема организации дорожного движения

МКД – многоквартирный жилой дом

ОДД – организация дорожного движения

ОМВД – отдел МВД

ООТ – остановка общественного транспорта

ОП – остановочный пункт

ОТ – общественный транспорт

пасс. – пассажиры

ПДК – предельно-допустимая концентрация

ПКРТИ – программа комплексного развития транспортной инфраструктуры

ПО – программное обеспечение

ПОДД – проект организации дорожного движения

р-н – район

СО – светофорный объект

СП – свод правил

ТП – транспортный поток

тр-т – транспорт

ТС – транспортное средство

ТСОДД – технические средства организации дорожного движения

УДС – улично-дорожная сеть

ВВЕДЕНИЕ

Низкие темпы развития УДС обусловлены недостаточностью финансирования, поскольку проекты в данной сфере являются чрезвычайно капиталоемкими. Поэтому оптимизация схем организации дорожного движения становится одним из основных способов решения транспортных проблем, что обуславливает актуальность данного проекта. В настоящее время не выработаны общепринятые методы и способы решения транспортных проблем путем разработки комплексных схем организации дорожного движения.

Озвученные проблемы относятся и к объекту исследования данной работы – транспортной системе муниципального образования «город Новоузенск» Новоузенского муниципального района Саратовской области.

Цель проекта – разработка Комплексной схемы организации дорожного движения на территории муниципального образования «город Новоузенск» Новоузенского муниципального района Саратовской области.

Целью Этапа 1 является сбор и анализ исходных данных, необходимых для разработки мероприятий направленных на сохранение, модернизацию и развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования с использованием комплексных решений по ОДД, реализующих долгосрочные стратегические направления развития и совершенствования деятельности в сфере ОДД, в том числе, направленные на снижение аварийности, негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения от автомобильного транспорта, развитие пешеходной и велосипедной инфраструктуры.

Задачами проекта на первом этапе являются:

- ✓ сбор и систематизация официальных документальных статических, технических и других данных, необходимых для разработки КСОДД;
- ✓ подготовка и проведение транспортных обследований на территории муниципального образования с целью сбора недостающих данных для разработки КСОДД;
- ✓ анализ данных и результатов обследований, оценка существующих параметров УДС и схемы ОДД муниципального образования;

✓ анализ существующей системы пассажирского транспорта на территории муниципального образования с учетом характера пассажиропотоков;

✓ оценка уровня транспортной доступности города с учетом транспортных корреспонденций с другими муниципальными образованиями и территориями.

Результаты решения задач первого этапа принципиально важны для достижения поставленной цели проекта: на них будет основано решение задач последующего этапа по разработке мероприятий, направленных на развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования «город Новоузенск» Новоузенского муниципального района Саратовской области.

Успешная реализация проекта позволит подойти к решению транспортных проблем города Новоузенска наиболее эффективным на настоящий момент образом – путем реализации комплексной схемы организации дорожного движения.

2. Характеристика существующей дорожно-транспортной ситуации на территории муниципального образования «город Новоузенск» Новоузенского муниципального района Саратовской области

2.1. Положение территории муниципального образования «город Новоузенск» Новоузенского муниципального района Саратовской области в структуре пространственной организации (прилегающих субъектов Российской Федерации)

Муниципальное образование город Новоузенск входит в состав Саратовской области РФ как самостоятельная административно-территориальная единица. Муниципальное образование наделено статусом городского поселения, с административным центром – город Новоузенск Законом Саратовской области от №93-ЗСО от 27.12.2004 г. (с изменениями от 01.02.2006 г.) «О муниципальных образованиях, входящих в состав Новоузенского муниципального района».

Муниципальное образование город Новоузенск расположено в левобережье Саратовской области в центральной части Новоузенского муниципального района на левом берегу реки Большой Узень при впадении в нее реки Чертанлы.

Новоузенск – город областного подчинения, центр одноименного района, железнодорожная станция на ветке Красный Кут – Александров-Гай в 234 км к юго-востоку от Саратова.

В состав муниципального образования город Новоузенск в соответствии с указанным законом области входят следующие населенные пункты:

- | | |
|------------------------|------------------------|
| - город Новоузенск; | - поселок Соляка; |
| - хутор Блинов; | - хутор Тимонин; |
| - хутор Мопровский; | - хутор Шестиворотный. |
| - хутор 2-я пятилетка; | - поселок Узенский; |

Площадь городского поселения (современное состояние) составляет 38,3 тыс. га. Население насчитывает 15,6 тыс. человек на конец 2019 года.

Основной автодорогой на территории поселения является федеральная дорога А-298 а/д Р-208 «Тамбов-Пенза» - Саратов-Пристанное-Ершов-Озинки-граница с Р. Казахстан (а/д Урбах-Ждановка). Дорога обеспечивает связь муниципального образования город Новоузенск с областным центром городом Саратов и смежными поселениями.

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 города Новоузеньска:

▪ **от 30 минут до 1 часов автотранспортная доступность до:**

✓ Отлив Саратовской области:

- через ул. Рабочая – 27,0 км/33 мин.;

- через ул. Красногвардейская – 28,5 км/43 мин.

✓ Крепость Узень Саратовской области:

- через ул. Рабочая – 29,7 км/26 мин. (самый быстрый маршрут);

- через ул. Красногвардейская – 31,2 км/38 мин.

✓ Куриловка Саратовской области:

- через ул. Рабочая – 32,4 км/31 мин. (самый быстрый маршрут);

- через ул. Красногвардейская – 33,8 км/42 мин.

✓ Камышин Саратовской области:

- через ул. Вокзальная – 31,0 км/31 мин. (самый быстрый маршрут, на маршруте есть платные дороги);

✓ Александров-Гай Саратовской области:

- через ул. Вокзальная – 50,9 км/46 мин. (самый быстрый маршрут, на маршруте есть платные дороги).

■ **2-4 часовая автотранспортная доступность до:**

✓ Усатово Саратовской области:

- через ул. Рабочая – 134 км/2 часа (самый быстрый маршрут);

- через ул. Краснокумская – 166 км/2ч.57 мин.

✓ Ершов Саратовской области:

- через ул. Рабочая – 123км/2 ч. 13 мин. (самый быстрый маршрут;

- через 63А-00001/Е38/А298¹ – 217 км/2 ч. 56 мин.

✓ город Саратов:

- через 63А-00001/Е38/А298 – 215 км/3 ч. 6 мин. (самый быстрый маршрут).

■ **5-6 часовая автотранспортная доступность до:**

✓ Красноармейский Саратовской области:

- через 63А-00001/Е38/А298 – 326 км/4 ч. 7 мин. (самый быстрый маршрут).

✓ Камышин Волгоградской области:

- через Р228² – 432 км/5 ч. 22 мин.

✓ Палласовка Волгоградская область:

- через Старая Полтавка-Палласовка – 306 км/4 ч. 33 мин.;

- через Р226³ – 407 км/5 ч. 23 мин.;

- через Р226 и ул. Краснокумская – 382 км/5 ч. 43 мин.

■ **7-10 часовая автотранспортная доступность до:**

✓ город Волгоград Волгоградская область:

- через Р226 – 466 км/7 ч. 6 мин. (самый быстрый маршрут предусматривает паромную переправу);

¹ **Автодорога А-298** — автомобильная дорога федерального значения в Саратовской, Пензенской и Тамбовской областях, ведущая от автодороги федерального значения **Р208** «Тамбов — Пенза» — через Кирсанов, Ртищево, Саратов, Энгельс, Ершов и Озинки до границы с Казахстаном на пограничном участке «Озинки — Таскала». Входит в состав европейского маршрута **Е 38** и азиатского маршрута **АН61**.

² **Автодорога Р-228** — дорога федерального значения на территории России. Начинается в Сызрани, проходит через Саратов и заканчивается в Волгограде.

Протяженность — 708 км.

³ **Автодорога Р-226** — дорога регионального значения на территории России. Начинается в городе Энгельс, проходит через Энгельс, Волжский и заканчивается в Волгограде.

Протяженность трассы — 800 км.

- через Р228 – 620 км/8 ч. 4 мин.;
- через Паласовка – 625 км/9 ч. 17 мин.
- ✓ Горьковское Волгоградской области:
- через Р226 – 486 км/7 ч. 21 мин. (самый быстрый маршрут, маршрут предусматривает паромную переправу);
- через Р228 – 631 км/8 ч. 10 мин.;
- через Паласовка – 640 км/9 ч. 39 мин.

2.2. Анализ имеющихся документов территориального планирования, планов и программ комплексного социально-экономического развития федерального, регионального и муниципального уровня, долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры, материалов инженерных изысканий

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.

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

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

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 чётко распределять обязанности и ответственность субъектов организации дорожного движения на всех уровнях, установить их функциональные связи, координировать их деятельность, рационально планировать осуществление комплексных мероприятий в данной сфере. Таким образом, местные власти, уполномоченные Федеральным законом «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» заниматься вопросами муниципального дорожного строительства, содержанием объектов транспортной инфраструктуры, а также созданием условий для предоставления

транспортных услуг населению и организации его транспортного обслуживания, остаются один на один с проблемами, порождёнными перегруженностью улично-дорожных сетей. При этом в основной массе, 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:

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

2) 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:

1) 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;

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

Для проведения современной политики в области ОДД используются следующие принципы.

Отношение к пропускной способности дорожных сетей как к ограниченному, но жизненно необходимому ресурсу, пользующемуся повышенным спросом. Его дефицит приводит к транспортным заторам, что эквивалентно очередям за дефицитным товаром. С дефицитом борются двумя путями – либо увеличением уровня предложения (наращивание пропускной способности УДС), либо уменьшением уровня спроса (ограничением доступа на дороги или введением платы за пользование). Таким образом, решение проблемы перегруженности 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.

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).

Качество выполнения КСОДД во многом зависит от исходных данных.

Поэтому необходимо произвести сбор и систематизацию исходных данных наиболее оптимальным способом, с описанием применяемых методов и средств их получения. А также дать сведения о территории и описать социально-экономическую ситуацию развития муниципального района, необходимую при планировании развития транспортной инфраструктуры для реализации на ней КСОДД.

2.2.1 Ведение учета основных параметров дорожного движения

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.

2.2.2 Содержание технических средств организации дорожного движения

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

Согласно Федеральному закону №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 52289-2019 «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 20 декабря 2019 г. № 1425-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).

2.2.3 Ведение реестра парковок общего пользования

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.

2.2.4 Анализ организационной деятельности органов местного самоуправления по организации дорожного движения

Уставом города Новоузенска с изменениями от 06 октября 2017 года №65 к вопросам местного значения муниципального образования относится дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения в границах муниципального района и обеспечение безопасности дорожного движения на них, включая создание и обеспечение функционирования парковок (парковочных мест), осуществление муниципального контроля за сохранностью автомобильных дорог местного значения в границах муниципального образования, а также осуществление иных полномочий в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности в соответствии с законодательством Российской Федерации;

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

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

Министерством Транспорта РФ 26 декабря 2018 года был выпущен Приказ № 480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения», который конкретизирует нормы Ф3-196 «О безопасности дорожного движения». Указанный Приказ устанавливает перечень документов, регламентирующих мероприятия по организации дорожного движения. Такими документами являются КСОДД и ПОДД. Перечень является исчерпывающим.

Администрацией Новоузенского муниципального района Саратовской области была инициирована разработка настоящего проекта. На основе утвержденного документа по итогам разработки, в целях физической реализации мероприятий КСОДД по организации дорожного движения, органы местного самоуправления Новоузенского района организовывать разработку ПОДД.

2.2.5 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, включены в дорожную деятельность Федеральным законом №257-ФЗ.

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 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 КСОДД МО город Новоузенск

России является единственным органом, осуществляющим комплексное воздействие практически на все элементы деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. В соответствии с Федеральным законом от 07.02.2011 №3-ФЗ «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, 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, 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 муниципального образования г. Новоузенск, вводимых на временной основе в целях обеспечения безопасного проведения различных мероприятий;

✓ обще информационный, предназначенный для ознакомления населения муниципального района о состоянии, проблемах и перспективах развития транспортной системы города Новоузенск, включающий в себя отчеты, доклады органов местного самоуправления по данной тематике, аналитические и справочные материалы и т.п.

В качестве инструментов информационного обеспечения деятельности местных органов власти муниципального образования г. Новоузенск в сфере организации дорожного движения используются следующие ресурсы:

Официальный сайт администрации в информационно-телекоммуникационной сети Интернет: novouzensk.ru.

КСОДД МО город Новоузенск

Использование средств теле- и радиовещания Новоузенского района 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 субъекта и муниципальных образований уделяется постоянное и пристальное внимание. Она ежегодно затрагивается в отчетах и докладах главы администрации Новоузенского муниципального района планах о результатах деятельности органов исполнительной власти Новоузенского района.

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

2.2.6 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 муниципального района, поселений, материалов

инженерных изысканий, результатов исследования существующих и прогнозируемых параметров дорожного движения, статистической информации.

Согласно Градостроительному кодексу Российской Федерации от 29.12.2004 №190-ФЗ (ред. от 03.08.2018 г.) документами территориального планирования муниципальных образований являются:

1) генеральные планы поселений; муниципальных районов:

Генеральным планом муниципального образования город Новоузенск Новоузенского муниципального района Саратовской области, утвержденного решением шестидесят первого очередного заседания совета муниципального образования город Новоузенск Новоузенского муниципального района Саратовской области шестого созыва от 14 декабря 2015 года №257, выделены следующие проектные предложения на перспективу в сфере транспортной инфраструктуры:

- капитальный ремонт автодороги регионального значения «Новоузенск-Промзона» (ул. Зелёный клин) от моста через реку Б. Узень до выхода на Александров Гай. Плохое состояние этого участка дороги вынуждает транзитный транспорт двигаться по селитебной территории города (ул. Хайкина, Вокзальная);

- строительство автомобильных дорог местного (районного) значения к хуторам Блинов, Мопровский, Тимонин, Шестиворотный, 2-я Пятилетка по параметрам V категории;

- выполнение комплекса работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог;

- массовые пассажирские перевозки, как и в настоящее время, так и на перспективу намечается осуществлять автобусным и легковым транспортом;

- строительство дороги от улицы Гражданкина по улице Орловкой и далее через балку до улицы Ярославской, которая свяжет два крупных жилых района (в целях разгрузки центральной городской магистрали);

- открытие новых внутригородских автобусных линий в районах нового жилищного и производственного строительства.

2) схемы территориального планирования (СТП).

В целях проведения анализа документов стратегического планирования в части, касающейся территории города Новоузенск, были рассмотрены соответствующие нормативные акты федерального, регионального и местного уровня.

Схемой территориального планирования Новоузенского муниципального района Саратовской области, утвержденной решением шестьдесят восьмого заседания собрания Новоузенского муниципального района Саратовской области четвертого созыва от 22 июля 2011 года №657 и внесенными изменениями в нее от 30 июля 2015 года №657 в сфере транспорта и дорожной сети определены ключевые проблемы:

- строительство сервисного центра, включающих станцию технического обслуживания легковых автомобилей, оборудованную современным ремонтно-диагностическим оборудованием, автомойку, автозаправочную станцию, мотель и автомагазин. Сервисный центр будет обслуживать парк легковых автомобилей всего Новоузенского района.

Стратегией социально-экономического развития Саратовской области до 2030 года, утвержденной постановлением правительства Саратовской области от 30 июня 2016 года №321-П (с изменениями на 29 мая 2019 года) задачами которой являются:

- сохранение существующей дорожной сети и повышение качества дорожного строительства, ремонта и обустройства дорог (ремонт и содержание автомобильных дорог и искусственных сооружений на них с целью улучшения их транспортно-эксплуатационного состояния дорог и пропускной способности);

- развитие объектов инфраструктуры дорожного сервиса;

- обеспечение потребности населения в общественном транспорте: формирование оптимальной маршрутной сети, улучшение качества

транспортного обслуживания населения, повышение транспортной доступности отделенных населенных пунктов района;

- повышение эффективности и безопасности функционирования пассажирского транспорта;

- развитие автоматизированной информационной системы на общественном транспорте;

- повышение действительности работы районной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения;

- содействие развитию внутреннего водного транспорта;

- снижение негативного влияния транспорта на окружающую среду.

Экологизация общественного транспорта;

- обеспечение разработки муниципальными образованиями района программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов, в соответствии с утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года №1440.

Показателями социально-экономического развития являются:

- снижение доли протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения с 91,6 в 2017 году до 83,3% к 2030 году;

- сохранение количества муниципальных маршрутов регулярных перевозок в 2030 году до 15 единиц.

Стратегическое планирование в Российской Федерации (далее - стратегическое планирование) осуществляется на основании норм Федерального закона от 28 июня 2014 года №172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации» на федеральном уровне, уровне субъектов Российской Федерации и уровне муниципальных образований.

Стратегией социально-экономического развития Саратовской области до 2030 года не предусматриваются мероприятия в сфере транспортной инфраструктуры на территории города Новоузенск.

К полномочиям органов местного самоуправления в сфере стратегического планирования относятся:

- ✓ определение долгосрочных целей и задач муниципального управления и социально-экономического развития муниципальных образований, согласованных с приоритетами и целями социально-экономического развития Российской Федерации и субъектов Российской Федерации;

- ✓ разработка, рассмотрение, утверждение (одобрение) и реализация документов стратегического планирования по вопросам, отнесенным к полномочиям органов местного самоуправления;

- ✓ мониторинг и контроль реализации документов стратегического планирования, утвержденных (одобренных) органами местного самоуправления;

- ✓ иные полномочия в сфере стратегического планирования, определенные федеральными законами и муниципальными нормативными правовыми актами.

Основным стратегическим документом, который определяет направление развития всего транспортного комплекса страны, является «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года» (утверждена распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. №1734-р с редакцией от 11 июня 2014 года №1032-р).

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

Цели Транспортной стратегии:

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

«Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года» (утверждена распоряжением Правительства РФ от 17 ноября 2008 года №1662-р) – это национальная социально-политическая государственная концепция, целью которой является проведение комплекса мероприятий по улучшению уровня жизни граждан страны, укреплению системы обороны, развития и унификации экономических методов производства.

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

В соответствии с этой целью в Концепции сформулированы:

- ✓ основные направления долгосрочного социально-экономического развития страны с учетом вызовов предстоящего периода;

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

На уровне города Новоузенск действуют:

✓ муниципальная программа «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования город Новоузенск Новоузенского муниципального района Саратовской области на 2017-2027 годы», задачей программы является:

- безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей МО г. Новоузенск;

- доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования МО г. Новоузенск;

- эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

Целевыми показателями (индикаторами) программы являются:

- снижения удельного веса дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции);

- увеличение протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием;

- достижение расчетного уровня обеспеченности населения услугами транспортной инфраструктуры.

Мероприятия запланированные действующей муниципальной программы и их финансирование по годам:

- разработка проектно-сметной документации;
- реконструкция существующих дорог;
- ремонт и капитальный ремонт дорог;
- безопасность дорожного движения.

Источниками финансирования является местный бюджет.

За период с 2017 года по конец 2019 года освоено – 78 334,965 тыс.рублей.

На период с 2020 года по 2027 годы прогнозное финансирование составит – 873 240 тыс.рублей, из них по годам:

- ✓ 2020 год – 63 000 тыс.рублей;
- ✓ 2021 год – 74 360 тыс.рублей;
- ✓ 2022 год – 80 060 тыс.рублей;
- ✓ 2023 год- 135 500 тыс.рублей;
- ✓ 2024 год – 136 000 тыс.рублей;
- ✓ 2025 год – 132 000 тыс.рублей;
- ✓ 2026 год – 116 960 тыс.рублей;
- ✓ 2027 год – 135 360 тыс.рублей.

✓ Государственная программа Саратовской области «Развитие транспортной системы», утвержденная постановлением правительства Саратовской области от 29 декабря 2018 года №773-П (с изменениями на 11 декабря 2019 года), в действующей государственной программе отсутствуют мероприятия на территории муниципального образования город Новоузенск в сфере развития транспортной инфраструктуры.

2.3. Оценка социально-экономической и градостроительной деятельности на территории муниципального образования город Новоузенск Новоузенского муниципального района Саратовской области

Состояние экономики и социальной сферы муниципального образования, представлено:

КСОДД МО город Новоузенск

- бытовым обслуживанием населения;
- почтовой и телефонной связью.

Градостроительная деятельность на территории поселения, включая деятельность в сфере транспорта характеризуется как низкая или ниже средней.

Состояние экономики и социальной сферы муниципального образования, представлено:

- розничной торговлю и общественным питанием;
- спортивные объекты;
- предприятия по переработке древесины;
- коммунальной сферы;
- организациями отдыха, развлечений и культуры.

Градостроительная деятельность на территории поселения, включая деятельность в сфере транспорта характеризуется как низкая или ниже средней.

В настоящее время границы населённых пунктов, входящих в состав муниципального образования город Новоузенск, точно не определены и нуждаются в уточнении в соответствии с положениями Земельного кодекса РФ.

Экономика муниципального образования в настоящее время представлена тремя весьма неравноценными секторами хозяйственной деятельности:

✓ первичный сектор (сельское и лесное хозяйство, добывающая промышленность). Все три составляющие представлены в городском поселении. Наиболее развитым в муниципальном образовании является сельское хозяйство.

✓ вторичный сектор (пищевая промышленность, строительство) — не достаточно развитый сектор экономики городского поселения, выполняющий также функции обслуживания других отраслей.

✓ третичный сектор (транспорт, связь, финансы, торговля, образование, здравоохранение, рекреационная деятельность и другие виды производственных и социальных услуг) — в основном обеспечивает функционирование первичного и вторичного секторов экономики муниципального образования.

Экономика муниципального образования город Новоузенск за годы рыночных преобразований превратилась в многоукладную, при значительной роли частного сектора не только по числу предприятий, но и по объемам производства товаров и услуг. Помимо частной здесь представлены государственная, муниципальная, собственность общественных организаций и другие формы собственности.

Неблагоприятные условия развития промышленности в городском поселении, как и в области и стране в целом, в первой половине 1990-х годов привели к резкому сокращению объёмов производства промышленной продукции практически всех отраслей. С конца 90-х годов наметились положительные в этом направлении сдвиги. В настоящее время рост объёмов промышленного производства обусловлен доминирующей ролью предприятий пищевой промышленности.

Промышленность является вспомогательной отраслью экономики муниципального образования город Новоузенск и представлена предприятиями пищевой промышленности и промышленности строительных материалов.

Промышленность городского поселения отличается значительной территориальной концентрацией. На долю центра района — города Новоузенска приходится практически все районное промышленное производство. Здесь расположены все ведущие промышленные предприятия:

- ✓ пищевая промышленность:
 - ОАО мясокомбинат «Новоузенский»;
 - ОАО маслодельный завод «Новоузенский»;
 - ООО «Хлебокомбинат».
- ✓ промышленность строительных материалов:
 - ЗАО «Волгоуралстрой»;
 - ОАО «Новоузенский райпромкомбинат»;
 - ООО «Дортехстрой»;
 - ООО «Дороги Заволжья».

Ключевыми проблемами развития промышленности в муниципальном образовании являются:

- ✓ дефицит высококвалифицированного управленческого персонала высокого и среднего звена;
- ✓ высокая степень физического и морального износа основного капитала, наличие предприятий с устаревшим технологическим укладом и низкой конкурентоспособностью выпускаемой продукции, не обладающих собственными инвестиционными ресурсами для обновления технологической базы;
- ✓ недостаточный уровень освоения новых видов наукоемкой конкурентоспособной продукции, незначительная доля инновационных предприятий;
- ✓ недостаточная инвестиционная активность большинства предприятий, инертность и «неумение» работать с инвесторами;
- ✓ слабое развитие экспортного потенциала промышленного комплекса, отсутствие агрессивного маркетинга;
- ✓ длительная недогрузка производственных мощностей предприятий, обусловившая во многом снижение их технологического и кадрового потенциала, потерю производственных навыков, опыта и квалификации персонала;
- ✓ финансовая задолженность предприятий и узкая налогооблагаемая база;
- ✓ недостаточное применение энерго- и ресурсосберегающих технологий.

Структура промышленного производства городского поселения отличается от региональной. В частности, велика доля пищевой промышленности и промышленности строительных материалов, при низкой доле топливно-энергетического комплекса и отсутствии машиностроения.

Пищевая промышленность в муниципальном образовании является традиционной, исторически сложившейся отраслью. За последние годы в

структуре промышленного производства городского поселения удельный вес пищевой промышленности несколько возрос. Она имеет классическую отраслевую структуру и работает преимущественно на собственном сырье. Данная отрасль лидирует как по объемам производства, так и по числу занятых на предприятиях.

Предприятия промышленности строительных материалов работают на собственном сырье. Они работают в настоящее время не на полную мощность, используется только 50% мощностей, так как существует проблема в отсутствии рынков сбыта. Производят керамический кирпич, главными потребителями являются жители района.

Для промышленного производства характерен невысокий уровень использования производственных мощностей.

Отличительной особенностью промышленности городского поселения является низкий уровень ее отраслевой диверсификации.

Стратегическая цель промышленной политики муниципального образования видится в формировании динамичного, диверсифицированного и конкурентоспособного агропромышленного комплекса, ориентированного на использование инноваций, что обеспечит интеграцию городского поселения в современные региональный, федеральный и глобальный рынки.

Сельское хозяйство является важнейшей, базовой сферой хозяйственного комплекса муниципального образования город Новоузенск.

Основу сельскохозяйственных угодий представляет наиболее ценная их составляющая — пашня, на долю которой приходится 45,4% сельхозугодий.

Из общей площади сельскохозяйственных угодий района 84% занимают сельскохозяйственные организации, 15,9% принадлежит крестьянским (фермерским) хозяйствам и незначительная доля находится в личном пользовании населения.

Несмотря на низкий удельный вес хозяйств населения в земельной площади и сельскохозяйственных угодьях они дают большую часть всей продукции сельского хозяйства в стоимостном выражении.

Происходящие в последние годы сдвиги в структуре сельскохозяйственного производства городского поселения по категориям хозяйств не имеют четко выраженной тенденции. Повышенным удельным весом по сравнению с другими категориями хозяйств выделяются хозяйства животноводства — 96,8% в 2011 г.

Природные условия городского поселения не благоприятны для возделывания большинства сельскохозяйственных культур умеренного климатического пояса. Поэтому, Новоузенское муниципальное образование является один из наиболее не сбалансированных в Саратовской области поселений по сочетанию зерновых, технических, овощебахчевых и кормовых культур.

В хозяйствах населения господствуют примитивные технологии возделывания относительно трудоемких, преимущественно потребительского назначения, земледельческих культур. Здесь сложилось фактически монокультурное производство картофеля и овощных культур.

В структуре растениеводства муниципального образования город Новоузенск, как и Саратовской области в целом, ведущим является зернопродуктовый подкомплекс. Его основу составляет мощное зерновое производство, традиционно сложившееся в Поволжье. На долю зерновых и зернобобовых в последние годы приходится большая часть всех посевных площадей городского поселения.

Озимые культуры в городском поселении представлены пшеницей и рожью. При этом, посевы озимой ржи сильно уступают соответствующим показателям озимой пшеницы.

Помимо пшеницы, ячменя и ржи в муниципальном образовании возделываются и другие зерновые культуры. Доминирующее положение в структуре возделывания зерновых культур городского поселения занимают пшеница и ячмень. На их долю приходится основная часть посевов зерновых и валового их сбора.

Важно отметить и то, что производство зерна почти полностью сконцентрировано в КФХ и крупных сельскохозяйственных организациях, обладающих возможностями для широкой механизации производственных процессов. Практически не возделываются зерновые культуры в хозяйствах населения.

Для многих хозяйств городского поселения характерно фактически монокультурное производство зерновых. Слабая диверсификация структуры зерновых делает их уязвимыми со стороны воздействия неблагоприятных природных условий, хотя и обеспечивает преимущества узкой специализации.

В последние годы наращиваются позиции технических культур в растениеводстве городского поселения, о чем свидетельствует и видовой спектр их возделывания. Они представлены не только группой масличных культур, среди которых доминирует подсолнечник.

Благодаря высокой урожайности подсолнечника в муниципальном образовании эта культура одна из рентабельных в хозяйствах рассматриваемой территории. Но, помимо высококачественного растительного масла подсолнечник дает хороший корм с высоким содержанием белков и углеводов для сельскохозяйственных животных. Кроме того, это прекрасный медонос — с 1 га площади посева можно собрать до 100 кг меда.

Как и зерновые культуры, подсолнечник не возделывается в товарных масштабах в хозяйствах населения.

Роль овощеводства в структуре растениеводства и сельского хозяйства городского поселения незначительна. Вместе с картофелем и бахчевыми на его долю в последние годы приходится 0,03% всех посевных площадей сельского поселения.

В структуре посевных площадей городского поселения низкое место занимают кормовые культуры — 18,6 тыс. га или 5% от общей посевной площади.

По стоимости произведенной продукции животноводство в муниципальном образовании превосходит растениеводство и играет важную

роль. Здесь представлены все основные виды отрасли: скотоводство, свиноводство, овцеводство.

Сложившуюся структуру животноводства, как по его видам, так и по категориям хозяйств никак нельзя признать оптимальной. Хозяйства населения, занимающие лидирующее положение по поголовью большинства видов животных, отличаются низкой товарностью производимой продукции и малоперспективны для дальнейшего эффективного развития отрасли. Более прогрессивными в этом отношении являются крестьянские (фермерские) хозяйства, а также сельскохозяйственные предприятия (при возрождении животноводства), отличающиеся более высокими показателями концентрации производства, финансовыми возможностями, механизацией и автоматизацией производственных процессов, товарностью производимой продукции и другими предпосылками для успешного развития животноводства.

При условии реализации всех возможностей сельское хозяйство муниципального образования город Новоузенск способно стать прибыльным и развивающимся, т.к. основными рынками сбыта для него есть и будет Саратовская зона урбанизации с достаточным платежеспособным спросом.

Новоузенский муниципальный район (с административный центром – город Новоузенск) на карте Саратовской области представлен на рисунке 1.

В соответствии с классификацией населенных пунктов муниципальное образование город Новоузенск относится к малым населенным пунктам (с населением от 10 до 50 тыс. чел.), с общей площадью территории – 43 км².



Рис.1 Новоузенский муниципальный район Саратовской области
(с административным центром – город Новоузенск)

2.4. Оценка сети дорог, оценка и анализ показателей качества содержания дорог, анализ перспектив развития дорог

Транспортная инфраструктура муниципального образования город Новоузенск интегрированная в транспортную сеть Саратовской области в европейской части России и представленная железнодорожным, автомобильным и трубопроводным транспортном.

В юго-западной части района с запада на юго-восток проходит участок железнодорожной линии «Саратов-Александров Гай», протяженностью в пределах района – 49,5 км. Дорога обеспечивает транспортную связь центральной части России и Поволжья с Южным Уралом Казахстаном.

Основной федеральной дорогой в районе является, автодорога А-298 а/д Р-208 «Тамбов-Пенза» - Саратов-Пристанное-Ершов-Озинки-граница с Р. Казахстан (а/д Урбах-Ждановка) (в пределах района), которая пересекает территорию района с северо-запада на юго-восток и обеспечивает связи города Новоузенска со смежными районами и областным центром.

Региональные дороги имеют усовершенствованное покрытие и построены по параметрам IV технических категорий. Большая часть местных автодорог не имеет твердого покрытия и представляет собой грунтовые дороги, что препятствует транспортному сообщению в ненастную погоду.

В целом обеспеченность дорогами как в районе, так и в муниципальном образовании можно признать неудовлетворительным. К недостаткам дорожной сети района так же следует отнести радиально-тупиковый принцип построения схемы дорог, в результате чего движение транспорта между периферийными поселениями района осуществляется со значительными перепробегами.

Внешние транспортно-экономические связи муниципального образования город Новоузенск с другими населенными пунктами Саратовской области осуществляются автомобильным (индивидуальным, общественным и грузовым) транспортом. Воздушный и водный транспорт не используются.

Железнодорожный транспорт

В южной части муниципального образования город Новоузенск проходит железнодорожная линия «Красный кут – Александров Гай». Дорога однопутная на тепловодной тяге.

Общая протяженность железнодорожной линии на территории муниципального образования город Новоузенск составляет – 2,7 км. На территории города расположена грузовая железнодорожная станция 4-го класса Новоузенск. Через станцию 3 раза в неделю проходит пригородный поезд Саратов – Александров Гай. В юго-восточной части города Новоузенска имеется неохраняемый железнодорожный переезд.

Велосипедный транспорт

Перемещение жителей муниципального образования города Новоузенска на велосипедном транспорте происходит по дорогам общего пользования, пешеходным дорожкам, тротуарам и тропинкам. Специально оборудованных веломаршрутов, с велодорожками, велополосами, велопарковками и велостоянками на территории городского поселения нет. Отсутствие велосипедной инфраструктуры вызывает сложности в использовании данного вида транспорта, что приводит к его неэффективному использованию.

Пешеходный ход

По территории муниципального образования город Новоузенск на автомобильных дорогах общего пользования местного значения (улица Советская, от улицы К.Маркса до улицы Саратовской), осуществляет пешеходное передвижение, все они не соответствуют новым национальным стандартом.

Автомобильный транспорт

Грузовые и пассажирские перевозки в муниципальном образовании город Новоузенск осуществляется организациями различных форм собственности и организационно-правовой формы и частными лицами.

Массовые пассажирские перевозки осуществляются ОАО «Новоузенское АТП». По территории муниципального образования город Новоузенск

проходит внутригородской, пригородные и междугородние автобусные маршруты.

Водный транспорт

На территории городского поселения отсутствует инфраструктура водного транспорта.

Воздушный транспорт

На территории городского поселения отсутствует инфраструктура воздушного транспорта.

Трубопроводный транспорт

По территории муниципального образования город Новоузенск проходит магистральный газопровод «Средняя Азия – Центр». Протяженность газопровода в пределах муниципального образования город Новоузенск составляет – 3,5 км.

Прокладка новых магистральных трубопроводов по территории муниципального образования город Новоузенск в ближайший период не планируется.

В транспортную систему муниципального образования город Новоузенск входит система автомобильных дорог:

- ✓ межмуниципального;
- ✓ регионального,
- ✓ местного значения,
- ✓ основные улицы,
- ✓ второстепенные улицы,
- ✓ подъезды.

Информация представлена по состоянию на 01.01.2019 год.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, находящихся в собственности муниципального образования, из них:

- всего – 47,7 км.;
- с твердым покрытием – н/д км.

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

Пассажирский транспорт общего пользования - важная социальная составляющая любого поселкового хозяйства, удовлетворяющая потребности его населения в перевозках.

Система транспортного обслуживания жителей муниципального образования город Новоузенск включает в себя:

- ✓ дорожное и путевое хозяйство, остановочные пункты и т.д.;
- ✓ предприятия и индивидуальных предпринимателей, которые работают на рынке транспортных услуг.
- ✓ систему управления (муниципальный административный орган и органы управления транспортными предприятиями).

Маршрутная схема муниципального образования города Новоузенска сформирована как совокупность 9 (деяти) отдельных маршрутов. Маршрутная межмуниципальная сеть представлена в таблице в таблице 1.

Таблица 1

РЕЕСТР⁴

муниципальных маршрутов регулярных перевозок пассажиров автомобильным транспортом
общего пользования Новоузенского муниципального района Саратовской области

Порядковый номер маршрута регулярных перевозок	Регистрационный номер маршрута регулярных перевозок	Наименование маршрута регулярных перевозок	Наименование промежуточных остановочных пунктов по маршруту регулярных перевозок или наименования поселений, в границах которых расположены промежуточные остановочные пункты	Наименование улиц, автомобильных дорог, по которым предполагается движение транспортных средств между остановочными пунктами по маршруту регулярных перевозок	Протяжённость маршрута регулярных перевозок, км.	Вид регулярных перевозок	Виды транспортных средств и классы транспортных средств, которые используются для перевозок по маршруту регулярных перевозок, максимальное количество транспортных средств каждого класса	Дата начала осуществления регулярных перевозок	Наименование, место нахождения юридического лица, фамилия, имя, отчество индивидуального предпринимателя, осуществляющих перевозки по маршруту регулярных перевозок	Время рейса, час/мин Режим работы Количество рейсов в неделю
Городские маршруты										

⁴ Утвержденный постановлением администрации Новоузенского муниципального района от 27.02.2020 года №27

1	1	Памятник – Ж/Д Вокзал	Памятник, Церковь, автостанция, Кронштадская, Поликлиника, Центр, Узенный, Больница, Детсад, Училище, Береговой, ул. Мира, Хлебный городок, Мирный, Ж/Д Вокзал.	ул. Рабочая, ул. Московская. ул. Революции, ул. Трутнева, ул. Северная, ул. Молодежная, ул. Мира, ул. Хайкина.	8,5	По не регулируемым тарифам	Автобусы, Класс транспортных средств- Малый класс транспортных средств – 6 единиц, Особо малый класс транспортных средств- 0 единиц.	10.01. 2019 г.	ООО «Рассвет», 431440, РМ, город Рузаевка ул. Бедно-Демьяновская, д. 3	0,42 час. (25 мин) Ежедневно 1378
2	1А	«Центр-Микрорайон»	Центр, Узенный, Больница, Детсад, 2-й микрорайон.	ул. Революции, ул. Трутнева, 2-й микрорайон.	3	По не регулируемым тарифам	Автобусы, Класс транспортных средств- Малый класс транспортных средств – 3 единицы, Особо малый класс транспортных	-	-	0,2 час. (12 мин.), Ежедневно 1833

							ых средств- 0 единиц.			
Пригородные маршруты										
3.	191	Новоузенск - Алгайский	Новоузенск Памятник, Церковь, Автостанция, Кронштадская , поликлиника, Центр, Узенная, Больница, детсад, училище, Береговой, Хлебный городок, Мирный, Ж\д Вокзал, Вокзальная, п.Алгайский	ул.Рабочая, по ул.Московская, по ул. Базарная, по ул. Революции, по ул. Трутнева, ул. Хайкина, ул. Вокзальная, далее 300м по автодороге «Урбах – Ал.Гай», 300м по автодороге Новоузенск – ГПЗ «Алгайский»	10,4	По не регулиру емым тарифам	Автобусы, Класс транспортн ых средств- Малый класс транспортн ых средств – 1 единица, Особо малый класс транспортн ых средств - 0 единиц.	10.01. 2019 г.	ООО «Рассвет», 431440, РМ, город Рузаевка ул. Бедно- Демьяновск ая, д. 3	0,5 час. (30 мин) Ежедневно 248
4.	192	Новоузенск – с. Дмитриев ка	г. Новоузенск Центр, п. Узенский, с. Кубанка, с. Дмитриевка, с. Крепость Узень, с. Куриловка	по ул. Революции, ул. Московская, ул. Рабочая, далее с 3км по дороге «Урбах-Ал-Гай», с 28 км автоподъезд с. Дмитриевка, с 28 км автоподъезд с. Куриловка, автоподъезд п. Узенский	43,5	По не регулиру емым тарифам	Автобусы, Класс транспортн ых средств- Малый класс транспортн ых средств – 1	10.01. 2019 г.	ООО «Рассвет», 431440, РМ, город Рузаевка ул. Бедно- Демьяновск ая, д. 3	1,20 час (72 мин) понедельн ик, пятница, 8

							единица, Особо малый класс транспортн ых средств – 0 единиц.			
5.	194	Новоузенс к - Радищево	Новоузенск Памятник Автостанция, Кронштадская , поликлиника, Центр, Узенная, Больница, детсад, училище, Береговой, Хлебный городок, Мирный, Ж\д Вокзал, Мирный, Хлебный городок, Радищево	ул. Рабочая, по ул. Московская, по ул. Базарная, по ул. Революции, по ул. Трутнева, по ул. Северная, по п. Береговой, по ул. Молодежная, далее по ул. Хайкина до ж\д вокзала, далее по ул. Хайкина с 131-100км «Урбах –Ал.Гай» автоподъезд до п. Радищево.	15,0	По не регулиру емым тарифам	Автобусы, Класс транспортн ых средств- Малый класс транспортн ых средств – 1 единица, Особо малый класс транспортн ых средств – 0 единиц.	10.01. 2019 г.	ООО «Рассвет», 431440, РМ, город Рузаевка ул. Бедно- Демьяновск ая, д. 3	0,67 час. (40 мин.) Ежедневно , 132
6.	292	Новоузенс к - Лохмотов	Новоузенск Вокзальная, с. Петропавловк	От автостанции г. Новоузенск по ул. Рабочая, ул. Московская,	45,0	По не регулиру емым	Автобусы, Класс транспортн	10.01. 2019 г.	ООО «Рассвет», 431440, РМ,	1,17 час. (1 час. 10 мин)

		ка	а, с. Лохмотовка	ул. Революции, ул. Трутниева, ул. Хайкина, ул. Вокзальная.		тарифам	ых средств- Малый класс транспортн ых средств – 1 единица, Особо малый класс транспортн ых средств – 0 единиц.		город Рузаевка ул. Бедно- Демьяновск ая, д. 3	понедельн ик, пятница 8
7.	350	Новоузенс к - Погранич ное	г. Новоузенск Центр, с. Солянка, х. Силев, с. Пограничное.	От центра г. Новоузенск, по ул. Революции, ул. Целинная, далее по автодороге «Новоузенск –п. Основной» с 23км автоподъезд к с. Пограничное, по автодороге «Новоузенск –п. Основной» с 7км автоподъезд 2км к с. Солянка	43	По не регулиру емым тарифам	Автобусы, Класс транспортн ых средств- Малый класс транспортн ых средств – 1 единица, Особо малый класс транспортн ых средств – 0 единиц.	10.01. 2019 г.	ООО «Рассвет», 431440, РМ, город Рузаевка ул. Бедно- Демьяновск ая, д. 3	1,2 час (72 мин.) понедельн ик, пятница 8
8.	259	Новоузенс	Автостанция	От автовокзала г.	49,7	По	Автобусы,	10.01.	ООО	1 час.

		к - Дюрский	с. Солянка, х. Силев, х. Тимонин, х. Блинов, х. Лопухов, п. Дюрский	Новоузенск по ул . Рабочая, ул . Московская, ул. Революции, ул. Целинная далее по автодороге «Новоузенск – п. Основной» с 48 км автоподъезд в п. Дюрский		нерегули руемым тарифам	Класс транспортн ых средств – Малый класс транспортн ых средств – 1 единица, Особо малый класс транспортн ых средств – 0 единиц.	2019 г.	«Рассвет», 431440, РМ, город Рузаевка ул. Бедно- Демьяновск ая, д. 3	(1 час) среда, 4
9.	620	Новоузенс к - Бессоновк а	Автостанция- х. Ближний, п. Черталла, х. Хлебороб, с. Олоновка, с. Бессоновка	От автовокзала г. Новоузенск по ул. Рабочая, ул. Московская, ул. Революции, ул. Целинная, х. Ближний, п. Черталла, х. Хлебороб, с. Олоновка, с. Бессоновка	49,9	По не регулиру емым тарифам	Автобусы, Класс транспортн ых средств- Малый класс транспортн ых средств – 1 единица, Особо малый класс транспортн ых средств – 0 единиц.	10.01. 2019 г.	ООО «Рассвет», 431440, РМ, город Рузаевка ул. Бедно- Демьяновск ая, д. 3	1,5 час. (1 час 30 мин) среда 4

Общая протяженность маршрутов составляет – 268 км.

Не на всем протяжении автобусных маршрутов имеется асфальтобетонное покрытие, дорогам присвоена IV и V техническую категорию, ширина проезжей части составляет – 6 – 7,5 метров. Расстояние между остановочными пунктами варьируется от 200 до 1200 метров. Остановочные площадки, по типу сооружения – металлические, площадью 20 м².

Грузовые и пассажирские перевозки в муниципальном образовании город Новоузенск осуществляются организациями различных форм собственности и организационно-правовой формы и частными лицами.

Массовые пассажирские перевозки осуществляются ООО «Ершовтрансавто», которое насчитывает 27 автобусов.

Основные показатели пассажирских перевозок ООО «Ершовтрансавто» приведены ниже в таблице 2.

Таблица 2

№ п/п	Показатели	Единица измерения	Количество
1	Количество перевезенных пассажиров, всего, в том числе на:	тыс.пасс.	706,4
	- внутригородских линиях		299,2
	- пригородных линиях		350,8
	- междугородних линиях		56,4
2	Средняя дальность поездки, всего, в том числе на:	км.	22,8
	- внутригородских линиях		6,11
	- пригородных линиях		18,5
	- междугородних линиях		137,5
3	Годовая работа транспорта, всего, в том числе на:	тыс. пасс. км.	16075,0
	- внутригородских линиях		1828,1
	- пригородных линиях		6489,6
	- междугородних линиях		7757,3

По территории муниципального образования город Новоузенск проходят внутригородской, пригородные и междугородние автобусные маршруты, которые осуществляются компаниями «Ершовтрансавто» и «Властелин». Основные характеристики маршрутов приведены в таблице 3.

Таблица 3

№ п/п	Наименование маршрута	Протяженность, км	Кол-во рейсов в неделю	Сезонность
Городское				
1	Памятник – ЖД Вокзал	9,2	4	постоянный
Пригородные				
1	Новоузенск - Узенский	15,0	6	постоянный
2	Новоузенск - Солянка	12,0	4	постоянный
Междугородные				
1	Саратов - Новоузенск	217,0	28	постоянный
Транзитные				
1	Саратов – Новоузенск – Александров Гай	274,0	28	постоянный

Предприятия автосервиса в городе представлены автозаправочными станциями и станциями технического обслуживания.

Перечень автозаправочных станций, расположенных на территории города, приведен в таблице 4.

Таблица 4

№ п/п	Дислокация	тип АЗС	кол-во колонок
1	АЗК №20, микрорайон - 2	АЗС	3
2	АЗС №72, улица Рабочая	АЗС	3
3	АЗС №2	АЗС	3
4	АЗС №11, улица Рабочая 113	АЗС	6
5	АГЗС (при въезде)	АГЗС	1

СТО представляют собой мелкие авторемонтные мастерские, не оборудованы современным диагностическим и ремонтным оборудованием и нуждаются в коренной модернизации.

В соответствии со «Схемой территориального планирования Новоузенского муниципального района Саратовской области» в городе Новоузенске намечается строительство сервисного центра, включающего станцию технического обслуживания легковых автомобилей, оборудованную современным ремонтно-диагностическим оборудованием, автомойку, автозаправочную станцию, мотель и автомагазин. Сервисный центр будет обслуживать парк легковых автомобилей всего Новоузенского муниципального

района. Необходимая для размещения сервисного центра площадь составляет 1,0-1,5 га. Размещение центра планируется на въезде в город со стороны Александрово-Гая.

Проведённые исследования позволили сформировать следующие выводы:

- ✓ автобусную маршрутную сеть предлагается сформировать в трёхуровневой структуре: сеть скоростного автобусного транспорта большой вместимости для скоростных маршрутов; сеть первого уровня (подвозочно - развозочная) с автобусами средней вместимости; сеть второго уровня (рабочая) с автобусами малой вместимости. В работе сети второго уровня не исключается использование легковых такси разной вместимости;
- ✓ для повышения пропускной способности дорожной сети рекомендуется разработать системы подстройки под режим регулирования транспортных средств с использованием конкретных технических средств;
- ✓ провести классификацию маршрутов по сложности, что позволит количественно оценить условия эксплуатации подвижного состава, скорректировать нормативы их технического обслуживания и текущего ремонта, а также оценивать эксплуатационные расходы;
- ✓ с использованием показателя удельной производительности пассажирского транспорта общего пользования разработать метод комплексной оценки через удельные показатели его функционирования одновременно во времени и пространстве, связанные через скорость передвижения жителей муниципального района.

2.6. Оценка организации парковочного пространства

В ходе проведения работ собрана и систематизирована информация о существующем парковочном пространстве в наиболее важных районах муниципального образования город Новоузенск. Информация о существующих парковочных мощностях была получена на основании геоинформационных

сервисов в сети интернет и данных, предоставленных Администрацией муниципального образования город Новоузенск.

На первом этапе данного проекта собрана и систематизирована информация о существующем парковочном пространстве в наиболее важных районах муниципального образования. Анализ полученной информации позволил оценить степень удовлетворения спроса на парковочное пространство и порождаемую им нагрузку на дорожную сеть.

Натурное обследование мест для стоянки и остановки транспортных средств, проводилось на магистральных улицах, а также улицах местного значения, примыкающих к ним, на участках с наиболее плотным движением транспорта, вблизи сосредоточения объектов притяжения (труда, отдыха, проживания людей).

Для стоянки индивидуального транспорта на улично-дорожной сети муниципального образования город Новоузенск имеются:

- ✓ наземные парковки для индивидуального транспорта количество не предоставлено разработчику;
- ✓ гаражи индивидуального транспорта.

Перечень парковочных мест в границах муниципального образования город Новоузенск не может быть представлен в настоящей Программе, так как не был представлен разработчику. При последующей актуализации необходимо доработать данный раздел.

В соответствии с нормами СП 42.13330.2011 обеспеченность местами для постоянного хранения легкового индивидуального автотранспорта должна быть 350 машино-мест на 1000 жителей.

Следовательно, необходимое количество мест для постоянного хранения автомобилей на сегодняшний день, при населении на 01.01.2019 год составит – 5 483 машино-мест.

В настоящее время данные по количеству зарегистрированных транспортных средств на территории муниципального образования город Новоузенск составляет:⁵

- легковой автотранспорт – 9 478 единиц;
- грузовой автотранспорт – 1 482 единицы;
- автобусы – 184 единицы;
- мотто транспорт – 258 единиц;
- прицепы – 579 единиц.

По данным Генерального плана рост уровня автомобилизации на Расчетный срок не планируется.

Спрос на парковки в зонах повышенного притяжения пассажиропотока уже сегодня превышает емкость парковочного пространства. Припаркованный на проезжей части автотранспорт является существенным фактором замедления движения транспортных потоков.

На территории муниципального образования город Новоузенск не все парковки оборудованы необходимыми техническими средствами организации дорожного движения для выделения стояночных мест автомобилей маломобильных групп населения.

Не менее остро стоит проблема с местами хранения автотранспорта в «спальных» районах. Из-за нехватки парковочного пространства владельцы автотранспортных средств оставляют их на газонах, тротуарах, детских и спортивных площадках и прочих территориях, не предназначенных для данных целей.

Главной целью регулирования парковочного пространства является формирование комфортной и доступной городской среды.

Отсутствие организованного парковочного пространства вынуждает граждан устраивать бесконтрольные хаотичные парковки транспортных

⁵ По данным межмуниципального отдела Министерства внутренних дел Российской Федерации «Новоузенский» Саратовской области (реализующие функции и задачи органов внутренних дел на территории Новоузенского, Александрово-Гайского и Питерского районов МО МВД России «Новоузенский» Саратовской области) от 06.03.2020 года.

средств, при этом пропускная способность большинства улиц, проходящих в местах тяготения, уменьшается вследствие того, что встречные транспортные потоки испытывают затруднения при разъезде. Кроме того, бесконтрольные парковки снижают безопасность дорожного движения, причиняют вред элементам организации дорожной сети и прилегающим территориям.

Парковки, организованные не в соответствии с требованиями ГОСТ и СНиП порождают дополнительную нагрузку на дорожную сеть и приводят к возникновению заторов.

Поэтому оптимизация парковочного пространства позволит не только более полно удовлетворить спрос граждан, но и улучшить дорожно-транспортную ситуацию.

Качественное решение данной задачи возможно только при системном подходе: управление парковками должно осуществляться во взаимосвязи с организацией дорожной сети и маршрутов транспортных перевозок, с учетом результатов транспортного планирования, а также созданием привлекательной среды и повышением качества предоставления услуг пассажирским общественным транспортом.

На дворовых территориях многоквартирных жилых домов муниципального района парковочное пространство не организовано должным образом и носит хаотичный характер. Требуется приведение к нормативному состоянию каждого машино-места размещенного на дворовых территориях с использованием георешетки для парковки – это одно из наиболее современных и практичных решений для создания удобного проезда или автомобильной стоянки. Георешетка повысит устойчивость покрытия автостоянки и к специфическим продуктам (машинному маслу и различным нефтепродуктам). Учитывая направленность хаотичной парковки на дворовых территориях муниципального района в сторону использования зеленых зон и газонов. Применение георешетки для создания газонной парковки является наиболее актуальным.

В целом по результатам анализа парковочного пространства на территории муниципального образования город Новоузенск, можно сделать вывод о том, что в целом дефицит парковочных мест, оборудованных в соответствии с действующими нормативами, отмечается у объектов притяжения (здравоохранения, образования, культуры, спорта, магазинов и промышленных объектов) и вдоль улично-дорожной сети. В зоне жилой застройки требуется преобразование существующей хаотичной парковки в организованную «зеленую» эко-парковку и приведения существующего парковочного пространства к нормативному состоянию.

Задача эффективной организации парковочного пространства в настоящее время имеет высокую актуальность. Усредненные статистические данные показывают, что обеспеченность местами для парковки по месту проживания жителей в городах России не превышает 40%. В местах тяготения статистика еще хуже: 25% от необходимого количества.

При организации парковочного пространства следует учитывать следующие факторы:

- ✓ для сокращения заторов на дорогах и повышения качества поселкового пространства чрезвычайно важно сокращать уровень ежедневного автомобиле пользования;
- ✓ в текущей ситуации недопустимо увеличивать предложение бесплатных парковочных мест, так как это приведёт к ускорению роста автомобилизации, но не приведёт к сокращению автомобиле пользования;
- ✓ для приведения спроса и предложения к точке равновесия необходимо планомерно сократить спрос;
- ✓ единственный и главный способ воздействия на спрос – это регулирование стоимости парковочных лотов;
- ✓ платная парковка не будет пользоваться спросом (в том числе многоуровневые паркинги), пока не отточены механизмы контроля за нарушением правил парковки;

✓ невозможно навести порядок с парковкой по всему городу сразу, поэтому целесообразно начать с пилотного проекта платной парковки в местах с наибольшим спросом.

В результате исследования парковочного пространства на территории муниципального образования город Новоузенск и анализа исходных данных были выявлены следующие недостатки:

- ✓ недостаток парковок у мест проживания, мест приложения труда и отдыха;
- ✓ хаотичная парковка индивидуальных автомобилей в спальных районах;
- ✓ слабый контроль существующего парковочного пространства.

Предлагаемые пути решения выявленных проблем:

- ✓ увеличение числа парковочных мест во дворах;
- ✓ усиление борьбы с незаконной парковкой на газонах и тротуарах во дворах;
- ✓ установка пешеходных столбиков для защиты дворовых тротуаров от парковки;
- ✓ наведение контроля за нарушениями дворовой парковки:
 - а) задействование различных органов власти для тотального пресечения нарушений правил парковки на тротуарах и газонах во дворах;
 - б) борьба с самозахватами парковочных мест во дворах;
 - в) борьба с автохламом;
- ✓ увеличение числа стоянок либо путём создания платных муниципальных, либо стимулированием бизнеса к созданию таких стоянок;
- ✓ изменения градостроительных требований к застройщикам (ведение нормативов на количество парковочных мест при строительстве многоквартирных домов и торгово-офисных центров).

Ниже перечислены предлагаемые пути решения проблем в парковочной системе муниципального образования.

Инвентаризация парковочной сети и приведение её к существующему положению в сфере ОДД:

- ✓ создание парковочной карты (обозначение мест запрета парковок на УДС);
- ✓ установка запретов парковки перед/после перекрёстков для увеличения пропускной способности перекрёстков;
- ✓ избавление от лишних запретов парковки, а также от самозахватов УДС;
- ✓ использование жёлтой разметки для обозначения наиболее важных мест запрета стоянки и остановки;
- ✓ минимизация парковок на магистральных улицах;
- ✓ нанесение разметки для параллельной парковки.

Развитие системы общественного транспорта:

- ✓ создание привлекательной среды городских пассажирских перевозок (создание перспективной альтернативы передвижениям на индивидуальном транспорте).

Формирование сети платных стоянок в шаговой доступности от мест проживания жителей и от зон притяжения трудовых корреспонденций:

- ✓ создание дополнительных внеуличных платных паркингов на малоиспользуемых территориях;
- ✓ организация платных парковочных пространств шаговой доступности в спальных микрорайонах.

Усиление контроля за нарушением правил парковки:

- ✓ выделить опорную улично-дорожную сеть, где остановка будет запрещена;
- ✓ произвести закупку новых устройств типа «Паркон» и провести интенсификацию их использования;
- ✓ оптимизировать процесс эвакуации;
- ✓ использовать блокираторы (там, где предыдущие два варианта применить невозможно);

✓ устранять любые парковки на тротуарах, остановках общественного транспорта и перед пешеходными переходами, посредством частых рейдов ГИБДД.

2.7. Анализ данных об эксплуатационном состоянии улично-дорожной сети и технических средств ОДД

Улично-дорожная сеть муниципального образования город Новоузенск имеет исторически сложившуюся сложную схему, что во многом определено рельефом и гидрогеологическими условиями местности.

Въезд в город со стороны областного центра город Саратов осуществляется по улице Рабочей, которая вместе с улицами Московской, Базарной, Революции, Хайкина и Вокзальной относится к магистралям общегородского значения.

Транзитный транспорт в сторону Александрово-Гая проходит по западной объездной дороге и далее по территории города по улицам Хайкина и Вокзальной. Это происходит потому, что восточная объездная дорога (улица Зеленый Клин), предназначенная для пропуска транзитного транспорта, находится в неудовлетворительном состоянии.

Магистральными улицами районного значения являются улицы (или части улиц): Максима Горького, Свердлова, Крестьянская, Дарвина, Радищева, Колхозная, Ломоносова, Ярославская, К.Шилина, Шражданкина, Гоголя, Целинная, Елецкая, Трудовая, К.Маркса, Астраханская, Саратовская, Советская, Молодежная, Мира. По магистральным улицам проходят основные потоки транспорта.

Сеть магистральных улиц дополняют местные (жилые) улицы и проезды.

Участок улицы Советской от улицы К.Маркса до улицы Саратовской является пешеходными.

К недостаткам улично-дорожной сети города Новоузеньска следует отнести перегруженность центральной городской магистрали, проходящей по улицам

Рабочей, Московской, Базарной, Революции плохое состояние восточной обьезной дороги (ул. Зеленый клин), отсутствие тротуаров.

Внешние связи муниципального образования город Новоузенск происходят посредством автомобильных дорог регионального и местного значения, представленных в таблице 5.

Таблица 5⁶

№ п/п	Идентификационный номер	Наименование автомобильных дорог	Общее протяжение, км.
2	63-000-000 ОП РЗ 63 К-00511	Автоподъезд к с. Дмитриевка от автомобильной дороги «Урбах-Ждановка-Новоузенск-Александров Гай»	6,040
3	63-000-000 ОП РЗ 63 К-00512	Автоподъезд к п. Узенский от автомобильной дороги «Урбах-Ждановка-Новоузенск-Александров Гай»	3,860
4	63-000-000 ОП РЗ 63 К-00513	Автоподъезд к с. Куриловка от автомобильной дороги «Урбах-Ждановка-Новоузенск-Александров Гай»	7,000
5	63-000-000 ОП РЗ 63 К-00515	Автомобильная дорога «Дмитриевка-Кубанка» на участке км 0-км 2+660	2,660
6	63-000-000 ОП РЗ 63 К-00517	Автомобильная дорога «Новоузенск-Основной»	57,920
7	63-000-000 ОП РЗ 63 К-00518	Автоподъезд к п. Дюрский от автомобильной дороги «Новоузенск-Основной»	2,000
8	63-000-000 ОП РЗ 63 К-00519	Автоподъезд к с. Пограничное от автомобильной дороги «Новоузенск-Основной»	15,040
9	63-000-000 ОП РЗ 63 К-00520	Автоподъезд к х. Чилижский от автомобильной дороги «Новоузенск-Основной»	6,500
10	63-000-000 ОП РЗ 63 К-00521	Автоподъезд к с. Солянка от автомобильной дороги «Новоузенск-Основной»	2,490
11	63-000-000 ОП РЗ 63 К-00522	Автоподъезд к х. Степной от автомобильной дороги «Новоузенск-Основной»	3,030
12	63-000-000 ОП РЗ 63 К-00524	Автоподъезд к с. Олоновка – с. Бессоновка от автомобильной дороги «Новоузенск-Основной»	46,510
13	63-000-000 ОП РЗ 63 К-00525	Новоузенск-Промзона	6,123
14	63-000-000 ОП РЗ 63 К-00523	Новоузенск-птицефабрика	2,210

⁶ Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, расположенных на территории Новоузенского муниципального района Саратовской области, утвержденный постановлением Правительства Саратовской области от 6 мая 2008 года №175-П (с учетом изменений, внесенных в постановление Правительства Саратовской области от 29.08.2019 года №618-П)

№ п/п	Идентификационный номер	Наименование автомобильных дорог	Общее протяжение, км.
15	63-000-000 ОП РЗ 63 К-00527	Алгайский – МТФ (молочно-товарная ферма)	2,095
16	63-000-000 ОП РЗ 63 К-00526	Автоподъезд к п. Чертанла от автомобильной дороги «Новоузенск-Основной»	2,360
17	63-000-000 ОП РЗ 63 К-00528	Автоподъезд к п. Алгайский от автомобильной дороги «Новоузенск-Ленинский»	2,000
18	63-000-000 ОП РЗ 63 К-00529	Автомобильная дорога «Новоузенск-Радищево»	5,960
19	63-000-000 ОП РЗ 63 К-00530	Автомобильная дорога «Алгайский-Мирный»	6,800
20	63-000-000 ОП РЗ 63 К-00531	Автомобильная дорога «Основной-Шукеев»	4,200
21	63-000-000 ОП РЗ 63 К-00532	Автомобильная дорога «Новоузенск-Ленинский-Петропавловка»	26,120
22	63-000-000 ОП РЗ 63 К-00533	Автомобильная дорога «Петропавловка-Лохматово»	10,000
23	63-000-000 ОП РЗ 63 К-00040	Автопоезд к п. Луков Кордон от автомобильной дороги «Урбах-Ждановка-Новоузенск-Александров Гай» (в пределах района)	8,720
ВСЕГО:			229,638

Общая протяженность автомобильных дорог на территории муниципального образования город Новоузенск составляет – 277,38 км, в том числе местного значения – 47,7421 км, регионального значения – 229,638 км.

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения, находящихся на территории муниципального образования город Новоузенск представлен в таблице 6.

Таблица 6

№ п/п	Учетный номер дороги	Наименование автомобильной дороги	Идентификационный номер дороги	Наименование объекта (автомобильных дорог/улиц)	Протяженность (м.)	Тип покрытия	Техническая категория
1	001	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-001	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Казанская	1020	н/д	н/д
2	002	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-002	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Калачевская	2214	н/д	н/д
3	003	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-003	Саратовская область, г. Новоузенск, пер. Калачевский	343	н/д	н/д
4	004	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-004	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Л. Толстого	211	н/д	н/д
5	005	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-005	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Н. Московская	470	н/д	н/д
6	006	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-006	Саратовская область, г. Новоузенск, пер. Н. Московский	150	н/д	н/д
7	007	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-007	Саратовская область, г. Новоузенск, пер. Новый	105	н/д	н/д
8	008	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-008	Саратовская область, г. Новоузенск, пер. Рабочий	200	н/д	н/д
9	009	Автомобильная	63-230-501 ОП МП Н-009	Саратовская область, г.	172	н/д	н/д

№ п/п	Учетный номер дороги	Наименование автомобильной дороги	Идентификационный номер дороги	Наименование объекта (автомобильных дорог/улиц)	Протяженность (м.)	Тип покрытия	Техническая категория
		дорога		Новоузенск, пер. Тульский			
10	010	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-010	Саратовская область, г. Новоузенск, пер. Узенный	313	н/д	н/д
11	011	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-011	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Первомайская	300	н/д	н/д
12	012	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-012	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Советская	923	н/д	н/д
13	013	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-013	Саратовская область, г. Новоузенск, пер. Советский	310	н/д	н/д
14	014	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-014	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Уфимская	112	н/д	н/д
15	015	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-015	Саратовская область, г. Новоузенск, пер. Уфимский	209	н/д	н/д
16	016	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-016	Саратовская область, г. Новоузенск, пер. Зеленый Клин	273	н/д	н/д
17	017	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-017	Саратовская область, г. Новоузенск, пер. Астраханский	211	н/д	н/д
18	018	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-018	Саратовская область, г. Новоузенск, пер. Безымянный	117	н/д	н/д

№ п/п	Учетный номер дороги	Наименование автомобильной дороги	Идентификационный номер дороги	Наименование объекта (автомобильных дорог/улиц)	Протяженность (м.)	Тип покрытия	Техническая категория
19	019	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-019	Саратовская область, г. Новоузенск, пер. Пролетарский	102	н/д	н/д
20	020	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-020	Саратовская область, г. Новоузенск, пер. Гагарина	218	н/д	н/д
21	021	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-021	Саратовская область, г. Новоузенск, Хлебный городок	1645	н/д	н/д
22	022	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-022	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Волгоградская	380	н/д	н/д
23	023	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-023	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. З. Космодемьянской	428	н/д	н/д
24	024	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-024	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Мелиораторов	414	н/д	н/д
25	025	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-025	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Мира	1200	н/д	н/д
26	026	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-026	Саратовская область, г. Новоузенск, пер. Мира	163	н/д	н/д
27	027	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-027	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Молодежная	1000	н/д	н/д

№ п/п	Учетный номер дороги	Наименование автомобильной дороги	Идентификационный номер дороги	Наименование объекта (автомобильных дорог/улиц)	Протяженность (м.)	Тип покрытия	Техническая категория
28	028	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-028	Саратовская область, г. Новоузенск, пер. Молодежный	333	н/д	н/д
29	029	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-029	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Огородная	397	н/д	н/д
30	030	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-030	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Парковая	411	н/д	н/д
31	031	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-031	Саратовская область, г. Новоузенск, пер. Парковый	170	н/д	н/д
32	032	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-032	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Пионерская	217	н/д	н/д
33	033	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-033	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Северная	1770	н/д	н/д
34	034	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-034	Саратовская область, г. Новоузенск, пер. Северный 1	164	н/д	н/д
35	035	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-035	Саратовская область, г. Новоузенск, пер. Северный 2	164	н/д	н/д
36	036	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-036	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. ГОУ ПУ-65	45	н/д	н/д
37	037	Автомобильная	63-230-501 ОП МП Н-037	Саратовская область, г.	400	н/д	н/д

№ п/п	Учетный номер дороги	Наименование автомобильной дороги	Идентификационный номер дороги	Наименование объекта (автомобильных дорог/улиц)	Протяженность (м.)	Тип покрытия	Техническая категория
		дорога		Новоузенск, ул. Строительная			
38	038	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-038	Саратовская область, г. Новоузенск, пер. Стрительный	169	н/д	н/д
39	039	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-039	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Студенческая	380	н/д	н/д
40	040	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-040	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Урожайная	446	н/д	н/д
41	041	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-041	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Чапаева	445	н/д	н/д
42	042	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-042	Саратовская область, г. Новоузенск, пер. Чапаева	166	н/д	н/д
43	043	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-043	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Большакова	400	н/д	н/д
44	044	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-044	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Вокзальная	805	н/д	н/д
45	045	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-045	Саратовская область, г. Новоузенск, пер. Вокзальный	340	н/д	н/д
46	046	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-046	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Жидкова	817	н/д	н/д

№ п/п	Учетный номер дороги	Наименование автомобильной дороги	Идентификационный номер дороги	Наименование объекта (автомобильных дорог/улиц)	Протяженность (м.)	Тип покрытия	Техническая категория
47	047	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-047	Саратовская область, г. Новоузенск, пер. Жидкова	130	н/д	н/д
48	048	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-048	Саратовская область, г. Новоузенск, пер. Зеленый	87	н/д	н/д
49	049	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-049	Саратовская область, г. Новоузенск, пер. Курский	526	н/д	н/д
50	050	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-050	Саратовская область, г. Новоузенск, пер. Мирный	441	н/д	н/д
51	051	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-051	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Мичурина	405	н/д	н/д
52	052	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-052	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Нижняя	166	н/д	н/д
53	053	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-053	Саратовская область, г. Новоузенск, пер. Нижний	183	н/д	н/д
54	054	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-054	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Смолоника	774	н/д	н/д
55	055	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-055	Саратовская область, г. Новоузенск, пер. Смолоника	128	н/д	н/д
56	056	Автомобильная	63-230-501 ОП МП Н-056	Саратовская область, г.	619	н/д	н/д

№ п/п	Учетный номер дороги	Наименование автомобильной дороги	Идентификационный номер дороги	Наименование объекта (автомобильных дорог/улиц)	Протяженность (м.)	Тип покрытия	Техническая категория
		дорога		Новоузенск, ул. Тимошенко			
57	057	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-057	Саратовская область, г. Новоузенск, пер. Тимошенко	387	н/д	н/д
58	058	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-058	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Юбилейная	561	н/д	н/д
59	059	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-059	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Воровского	255	н/д	н/д
60	060	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-060	Саратовская область, г. Новоузенск, пер. Воровского	230	н/д	н/д
61	061	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-061	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. М. Горького	582	н/д	н/д
62	062	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-062	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Омская	320	н/д	н/д
63	063	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-063	Саратовская область, г. Новоузенск, пер. Омский	179	н/д	н/д
64	064	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-064	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Свердлова	980	н/д	н/д
65	065	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-065	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Цветкова	127	н/д	н/д

№ п/п	Учетный номер дороги	Наименование автомобильной дороги	Идентификационный номер дороги	Наименование объекта (автомобильных дорог/улиц)	Протяженность (м.)	Тип покрытия	Техническая категория
66	066	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-066	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. 1-ая Набережная	650	н/д	н/д
67	067	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-067	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. 2-ая Набережная	405	н/д	н/д
68	068	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-068	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Дарвина	287	н/д	н/д
69	069	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-069	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Крестьянская	193	н/д	н/д
70	070	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-070	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Львовская	307	н/д	н/д
71	071	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-071	Саратовская область, г. Новоузенск, пер. Львовский	227	н/д	н/д
72	072	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-072	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Никитина	330	н/д	н/д
73	073	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-073	Саратовская область, г. Новоузенск, пер. Никитинский	175	н/д	н/д
74	074	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-074	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Псковская	371	н/д	н/д

№ п/п	Учетный номер дороги	Наименование автомобильной дороги	Идентификационный номер дороги	Наименование объекта (автомобильных дорог/улиц)	Протяженность (м.)	Тип покрытия	Техническая категория
75	075	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-075	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Радищева	855	н/д	н/д
76	076	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-076	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Салтыкова	255	н/д	н/д
77	077	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-077	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. К. Либкнехта	400	н/д	н/д
78	078	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-078	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Костромская	405	н/д	н/д
79	079	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-079	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Некрасова	250	н/д	н/д
80	080	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-080	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Фрунзе	360	н/д	н/д
81	081	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-081	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Вольская	400	н/д	н/д
82	082	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-082	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Колхозная	506	н/д	н/д
83	083	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-083	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Кузнечная	0,3	н/д	н/д
84	084	Автомобильная	63-230-501 ОП МП Н-084	Саратовская область, г.	210	н/д	н/д

№ п/п	Учетный номер дороги	Наименование автомобильной дороги	Идентификационный номер дороги	Наименование объекта (автомобильных дорог/улиц)	Протяженность (м.)	Тип покрытия	Техническая категория
		дорога		Новоузенск, пер. Кузнечный			
85	085	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-085	Саратовская область, г. Новоузенск, пер. Камышинский	0,1	н/д	н/д
86	086	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-086	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Лесная	600	н/д	н/д
87	087	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-087	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Ломоносова	776	н/д	н/д
88	088	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-088	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Пугачевская	200	н/д	н/д
89	089	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-089	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Р. Люксембург	267	н/д	н/д
90	090	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-090	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Чернышевского	350	н/д	н/д
91	091	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-091	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Шмидта	507	н/д	н/д
92	092	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-092	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Ярославская	590	н/д	н/д
93	093	Автомобильная	63-230-501 ОП МП Н-093	Саратовская область, г.	400	н/д	н/д

№ п/п	Учетный номер дороги	Наименование автомобильной дороги	Идентификационный номер дороги	Наименование объекта (автомобильных дорог/улиц)	Протяженность (м.)	Тип покрытия	Техническая категория
		дорога		Новоузенск, ул. Тобольская			
94	094	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-094	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. 40 лет Октября	637	н/д	н/д
95	095	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-095	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Пушкина	300	н/д	н/д
96	096	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-096	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Ст. Разина	190	н/д	н/д
97	097	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-097	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Степная	340	н/д	н/д
98	098	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-098	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Лермонтова	318	н/д	н/д
99	099	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-099	Саратовская область, г. Новоузенск, пер. Орловский	207	н/д	н/д
100	100	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-100	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Садовая	220	н/д	н/д
101	101	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-101	Саратовская область, г. Новоузенск, пер. Садовый	215	н/д	н/д
102	102	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-102	Саратовская область, г. Новоузенск, пер. Смоленский	210	н/д	н/д

№ п/п	Учетный номер дороги	Наименование автомобильной дороги	Идентификационный номер дороги	Наименование объекта (автомобильных дорог/улиц)	Протяженность (м.)	Тип покрытия	Техническая категория
103	103	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-103	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Трудовая	825	н/д	н/д
104	104	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-104	Саратовская область, г. Новоузенск, пер. Трудовой	273	н/д	н/д
105	105	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-105	Саратовская область, г. Новоузенск, ул.Комсомольская	421	н/д	н/д
106	106	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-106	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Новоузенская	425	н/д	н/д
107	107	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-107	Саратовская область, г. Новоузенск, пер. Революции	90	н/д	н/д
108	108	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-108	Саратовская область, г. Новоузенск, пер. Тихий	364	н/д	н/д
109	109	Сооружение - автоподъезд	63-230-501 ОП МП Н-109	Саратовская область, г. Новоузенск, автоподъезд к Кордонскому кладбищу	961	н/д	н/д
110	110	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-110	Саратовская область, г. Новоузенск, Микрорайон 1 от д. № 26 до д. № 28	130,6	н/д	н/д
111	111	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-111	Саратовская область, г. Новоузенск, Микрорайон 1 от	101	н/д	н/д

№ п/п	Учетный номер дороги	Наименование автомобильной дороги	Идентификационный номер дороги	Наименование объекта (автомобильных дорог/улиц)	Протяженность (м.)	Тип покрытия	Техническая категория
				д. № 29 до д. № 34			
112	112	Сооружение - автоподъезд	63-230-501 ОП МП Н-112	Саратовская область, г. Новоузенск, Микрорайон 2, автоподъезд к МДОУ № 4 "Дружба"	161	н/д	н/д
113	113	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-113	Саратовская область, г. Новоузенск, пер. Чернышевского	281	н/д	н/д
114	114	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-114	Саратовская область, г. Новоузенск, пер. Гоголя	255	н/д	н/д
115	115	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-115	Саратовская область, г. Новоузенск, пер. Лесной	179	н/д	н/д
116	116	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-116	Саратовская область, г. Новоузенск, пер. Ломоносова	174	н/д	н/д
117	117	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-117	Саратовская область, г. Новоузенск, пер. Целинный	91,1	н/д	н/д
118	118	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-118	Саратовская область, г. Новоузенск, ул. Базарная площадь	163	н/д	н/д
119	119	Автомобильная	63-230-501 ОП МП Н-119	Саратовская область, г.	424	н/д	н/д

№ п/п	Учетный номер дороги	Наименование автомобильной дороги	Идентификационный номер дороги	Наименование объекта (автомобильных дорог/улиц)	Протяженность (м.)	Тип покрытия	Техническая категория
		дорога		Новоузенск, ул. Железнодорожная			
120	120	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-120	Саратовская область, Новоузенский район, пос. Солянка, ул. Трудовая	550	н/д	н/д
121	121	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-121	Саратовская область, Новоузенский район, пос. Солянка, ул. Дружбы	600	н/д	н/д
122	122	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-122	Саратовская область, Новоузенский район, пос. Солянка, ул. Мира	150	н/д	н/д
123	123	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-123	Саратовская область, Новоузенский район, пос. Солянка, ул. Колхозная	150	н/д	н/д
124	124	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-124	Саратовская область, Новоузенский район, пос. Узенский, ул. Узенная	300	н/д	н/д
125	125	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-125	Саратовская область, Новоузенский район, пос. Узенский, ул. Степная	240	н/д	н/д

№ п/п	Учетный номер дороги	Наименование автомобильной дороги	Идентификационный номер дороги	Наименование объекта (автомобильных дорог/улиц)	Протяженность (м.)	Тип покрытия	Техническая категория
126	126	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-126	Саратовская область, Новоузенский район, пос. Узенский, ул. Центральная	120	н/д	н/д
127	127	Автомобильная дорога	63-230-501 ОП МП Н-127	Саратовская область, Новоузенский район, пос. Узенский, ул. Новая	200	н/д	н/д
128	128	Сооружение - автоподъезд	63-230-501 ОП МП Н-128	Саратовская область, Новоузенский район, автоподъезд к х. Майский	4000	н/д	н/д
129	129	Сооружение – автомобильная дорога с кадастровым номером: 64:22:000000:2250	63-230-501 ОП МП Н-129	Саратовская область Новоузенский р-н, г. Новоузенск, ул. 2-ой Микрорайон	2300	н/д	н/д
130	130	Сооружение – автомобильная дорога с кадастровым номером: 64:22:000000:2254	63-230-501 ОП МП Н-130	Саратовская область Новоузенский р-н, г. Новоузенск, ул. 1-ый Микрорайон	3165	н/д	н/д
131	131	Сооружение – автомобильная	63-230-501 ОП МП Н-131	Саратовская область Новоузенский р-н, х.	450	н/д	н/д

№ п/п	Учетный номер дороги	Наименование автомобильной дороги	Идентификационный номер дороги	Наименование объекта (автомобильных дорог/улиц)	Протяженность (м.)	Тип покрытия	Техническая категория
		дорога		Шестиворотный, ул. Степная			
132	132	Сооружение – автоподъезд	63-230-501 ОП МП Н-132	Саратовская область Новоузенский р-н, х. Шараповский	5715	н/д	н/д
133	133	Сооружение – автоподъезд	63-230-501 ОП МП Н-133	Саратовская область Новоузенский р-н, х. Блинов	1700	н/д	н/д
134	134	Сооружение – автоподъезд	63-230-501 ОП МП Н-134	Саратовская область Новоузенский р-н, п. Тимонин	800	н/д	н/д
135	135	Сооружение – автоподъезд	63-230-501 ОП МП Н-135	Саратовская область Новоузенский р-н, х. Мопровский	6000	н/д	н/д
136	136	Сооружение – автоподъезд	63-230-501 ОП МП Н-136	Саратовская область Новоузенский р-н, х. Шестиворотный	6000	н/д	н/д
137	137	Сооружение – автоподъезд	63-230-501 ОП МП Н-137	Саратовская область Новоузенский р-н, х. 2-я Пятилетка	950	н/д	н/д
138	138	Сооружение – автоподъезд	63-230-501 ОП МП Н-138	Саратовская область Новоузенский р-н, бригада № 1 (ЗАО "Красный Партизан")	2500	н/д	н/д

№ п/п	Учетный номер дороги	Наименование автомобильной дороги	Идентификационный номер дороги	Наименование объекта (автомобильных дорог/улиц)	Протяженность (м.)	Тип покрытия	Техническая категория
139	139	Сооружение – автоподъезд	63-230-501 ОП МП Н-139	Саратовская область Новоузенский р-н, х. Майский	4000	н/д	н/д
ВСЕГО:					86 444,1	-	-

Автомобильным дорогам общего пользования местного значения на территории муниципального образования город Новоузенск присвоена IV и V технические категории.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающая нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения не может быть приведена в данном проекте КСОДД муниципального образования город Новоузенск Саратовской области, так как отсутствует информация по типу покрытия.

Улично-дорожная сеть является одним из важнейших элементов районной инфраструктуры, а уровень комфорта проживания на территории муниципального образования находится в прямой зависимости от качества ее состояния.

Информация представлена по состоянию на 01.01.2019 год.

В основе формирования улично-дорожной сети муниципальное образование город Новоузенск лежат: основная улица, второстепенные улицы, проезды:

- всего – 86,441 км.;
- с твердым покрытием – н/д.

2.8. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации

По данным Федеральной службы государственной статистики, число собственных легковых автомобилей по субъектам Российской Федерации (на 1000 человек населения) в Саратовской области на 2018 год составляло – 310,7 на 1000 человек населения.

По данным межмуниципального отдела Министерства внутренних дел Российской Федерации «Новоузенский» Саратовской области (реализующее функции и задачи органов внутренних дел на территории Новоузенского,

Александрово-Гайского и Питерского районов МО МВД России «Новоузенский» Саратовской области), количество зарегистрированных транспортных средств на 2019 год составило – 11 981⁷ единиц, из них:

- легковой автотранспорт – 9 478 единиц;
- грузовой автотранспорт – 1 482 единицы;
- автобусы – 184 единицы;
- мотто транспорт – 258 единиц;
- прицепы – 579 единиц.

Таким образом численность собственных легковых автомобилей города Новоузенск на 2019 год составляет 605 на 1000 человек населения, что значительно превышает показатель в отношении субъекта РФ (Саратовская область).

При этом стоит отметить, что ежегодно количество автотранспортных средств у населения муниципального образования город Новоузенск растет.

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

Основным параметром, характеризующим дорожное движение, является интенсивность движения.

Интенсивность движения N: Количество транспортных средств, проходящие в единицу времени через определенное сечение дороги.

Состав движения: Качественный показатель транспортного потока, характеризующий наличие в нем различных типов транспортных средств.

На территории муниципального образования город Новоузенск действует ограничение максимальной скорости движения до 20 км/ч на пешеходных переходах, находящихся вблизи дошкольных и общеобразовательных учреждений. По улицам населенных пунктов городского поселения разрешено движение со скоростью не более 60 км/ч.

⁷ Данные по автомобилизации на территории Новоузенского муниципального района предоставлены разработчику Администрацией Новоузенского муниципального района Саратовской области

Плотность движения

Плотность движения q : Число автомобилей на 1 км дороги.

Плотность движения связана с основными характеристиками движения потока автомобилей формулой:

$$N = Vq, \quad (1)$$

где N - интенсивность движения, авт./ч;

V - скорость, км/ч;

q - плотность потока, авт./км.

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

$$z = N/P, \quad (2)$$

где N - интенсивность движения, авт./ч;

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

Характеристика уровней удобства движения на дорогах представлена в таблице 7.

Таблица 7

Уровень удобства движением	Коэффициент загрузки дороги, z	Характеристика потока автомобилей	Состояние потока	Эмоциональная нагрузка водителя	Удобство работы водителя	Экономическая эффективность работы дороги
А	<0,2	Автомобили движутся в свободных условиях, взаимодействие между автомобилями отсутствует	Свободное	Низкая	Удобно	Неэффективная
Б	0,2-0,45	Автомобили движутся группами совершается много обгонов	Частично связанное	Нормальная	Мало удобно	Мало эффективная
В	0,45-0,7	В потоке еще существуют большие интервалы между автомобилями, обгоны затруднены	Связанное	Высокая	Неудобно	Эффективная
Г-а	0,7-1	Сплошной поток автомобилей, движущихся с малыми скоростями	Насыщенное	Очень высокая	Очень неудобно	Неэффективная
Г-б	£1	Поток движется с остановками, возникают заторы	Плотное насыщенное	То же	То же	То же

Большинство автомобильных дорог соответствуют условиям, при которых отсутствует взаимодействие между автомобилями. Максимальная интенсивность движения не превышает 20% от пропускной способности. Водители свободны в выборе скоростей. Скорость практически не снижается с ростом интенсивности движения.

Внутри города Новоузенска основные проезды, обеспечивают подъезд транспорта к группам зданий различного назначения. Второстепенные проезды обеспечивают подъезд транспорта к отдельным зданиям (жилым домам).

Интенсивность движения на улицах муниципального образования не велика.

Параметры движения маршрутного транспорта

Пригородный и межмуниципальный маршрутный транспорт по территории муниципального образования город Новоузенск передвигается в общем потоке транспортных средств согласно расписанию по установленным маршрутам без задержек.

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

Организация дорожного движения на территории муниципального образования город Новоузенск осуществляется с помощью следующих основных методов:

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

Ограничение скоростного режима

Ограничение скоростного режима способствует повышению уровня безопасности дорожного движения, но наряду с этим повышает время

совершения транспортных корреспонденций, снижая транспортную доступность территории населенного пункта.

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

Дорожные знаки 3.24 ПДД «Ограничение максимальной скорости» установлены перед искусственными дорожными неровностями.

Средства фото (видеофиксации) нарушений на территории муниципального образования город Новоузенск не используются.

Одностороннее движение

Одностороннее движение применяется для повышения пропускной способности, а также для исключения конфликта встречных транспортных потоков при недостаточной ширине проезжей части. Наряду с описанными преимуществами, режим одностороннего движения обладает рядом недостатков, прежде всего режим вынуждает участников дорожного движения совершать перепробеги, иногда весьма существенные. Это особенно актуально для жителей, проживающих на этих улицах, поскольку им приходится совершать перепробеги ежедневно. При слабом контроле соблюдения этого режима со стороны органов ГИБДД, именно жители в первую очередь становятся нарушителями.

Запрет движения может вводиться на улицах с узкой проезжей частью, где движение ТС возможно только в одном направлении, а также обозначать зону, не предназначенную для движения транспортных средств. Однако существуют проблемы контроля за соблюдением данного режима в связи с рядом случаев, на которые требования знака не распространяются.

Запрет въезда применяется для предотвращения движения во встречном направлении на дороге с односторонним движением, а также может быть установлен при въезде на обособленную территорию.

Одностороннее движение как метод организации движения на территории муниципального образования город Новоузенск не применяется.

Запрет стоянки и остановки транспортных средств

Метод запрета стоянки и остановки транспортных средств применяется при недостаточной ширине проезжей части дороги, а также при высокой интенсивности движения ТС. Введение данного метода позволяет повысить пропускную способность автомобильной дороги и безопасность дорожного движения. При введении данного метода следует учитывать альтернативную возможность совершения парковки на близлежащей территории, а при недостаточных размерах территории или высоком спросе на парковочные места (места притяжения в населенных пунктах сельских поселений) проводить мероприятия по организации платных парковок.

Запрет остановок и стоянок транспортных средств на участках УДС муниципального образования не применяется.

Дорожные знаки 3.27. «Остановка запрещена» не установлены.

Светофорное регулирование

Метод светофорного регулирования позволяет разделять транспортные потоки во времени, что снижает аварийность, но вместе с тем снижает пропускную способность пересечения.

По всей территории муниципального образования город Новоузенск отсутствуют светофорные объекты (СО).

Организация пешеходного и велосипедного движения

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

Пешеходное движение на территории муниципального образования город Новоузенск происходит как по дорожкам и тротуарам, пешеходным переходам, так и в отсутствии организованных пешеходных дорожек и тротуаров.

Данные о пешеходных переходах на автомобильных дорогах общего пользования местного значения муниципального образования город Новоузенск отсутствуют.

Вблизи таких учреждений как дошкольного, общеобразовательного и дополнительного образования организованы пешеходные переходы, по таким улицам как:

- г. Новоузенск, микрорайон 2, дом 4;
- г. Новоузенск, улица Московская, дом 58;
- г. Новоузенск, улица Елецкая, дом 43;
- г. Новоузенск, улица Вокзальная, дом 20;
- г. Новоузенск, ул. Молодежная, д. 14;
- г. Новоузенск, ул. Советская, д. 30 А;
- г. Новоузенск, Копылова 38 «А»;
- г. Новоузенск, микрорайон- 2, д. 11;
- г. Новоузенск, ул. Елецкая, д.62;
- г. Новоузенск, микрорайон-2, д.11 «а»;
- г. Новоузенск, ул. Пролетарская, д.6;
- г. Новоузенск, микрорайон-1, д.15;
- г. Новоузенск, ул. 30 лет Победы, д.5;
- г. Новоузенск ул. Пролетарская, 8 а;
- г. Новоузенск ул. Советская 8.

Данные пешеходные переходы оснащены дорожными знаками 1.23 «Дети», 5.19.1. (5.19.2) «Пешеходный переход», 5.20 «Искусственная неровность» в двух направлениях по ходу движения автотранспорта, нанесена соответствующая дорожная разметка – 1.14.1.

Реестр тротуаров, их протяженность и место расположения на территории муниципального образования город Новоузенск отсутствует.

Велосипедное движение является наиболее эффективными, но для существующей ситуации исключительно перспективным видом транспорта в

виду его малозатратности, полезности для здоровья, отсутствия вредного влияния на окружающую среду.

Организация велосипедных маршрутов создает безопасную среду для велосипедных передвижений, что в свою очередь делает территории населенных пунктов муниципального образования более удобным и комфортным для жителей и гостей.

Для оптимальной организации велотранспортной инфраструктуры необходимо устройство: велополос или велодорожек, велопарковок, технических средств, повышающих удобство движения велосипедистов.

Велотранспортная инфраструктура на территории муниципального образования город Новоузенск отсутствует. Организация велосипедного движения находится на относительно низком уровне. Существует потребность в развитии велотранспортной и совершенствовании пешеходной инфраструктуры.

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

Безопасность движения на дорогах во многом определяется уровнем их инженерного оборудования, установкой энергоемких дорожных ограждений, травмобезопасных конструкций опор массивных дорожных знаков, опор наружного освещения, линий связи, защитой наиболее опасных массивных инструкций, находящихся в непосредственной близости от проезжей части, изменением геометрических параметров насыпей и водоотводных сооружений.

Анализ статистических данных о дорожно - транспортных происшествиях и режимах движения показывает, что при достижении необходимого уровня пассивной безопасности автомобильных дорог можно значительно снизить тяжесть последствий и материальный ущерб от ДТП. Однако во многих случаях выполнение мероприятий по повышению пассивной безопасности связано с экономическими и конструктивными трудностями. Применение

ударобезопасных конструкций дорожных ограждений, опор крупногабаритных знаков, и опор освещения, способствуют снижению тяжести последствий, но вызывает значительное увеличение капитальных и эксплуатационных затрат. Поэтому все решения по обеспечению пассивной безопасности дорог должны быть экономически обоснованы.

Также анализ статистических данных по ДТП выявил, что к основным сопутствующим дорожным условиям совершению ДТП на территории муниципального образования город Новоузенск относятся:

- ✓ отсутствие элементов обустройства остановочных пунктов общественного транспорта;
- ✓ отсутствие освещения или неисправное освещение;
- ✓ отсутствие дорожных знаков в необходимых местах.

Обеспечение пассивной безопасности дорог (столкновение, наезд) на территории муниципального образования город Новоузенск, во многом связаны с отсутствием данных об опасности различных элементов дороги. Очевидно, что необходимо дальнейшее проведение исследований с привлечением специалистов, что позволит конкретизировать и усовершенствовать требования к инженерному обеспечению пассивной безопасности автомобильных дорог в границах населенного пункта.

Состояние и причины аварийности дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах и улицах муниципального образования и по данным представленных межмуниципального отдела Министерства внутренних дел Российской Федерации «Новоузенский» Саратовской области (реализующей функции и задачи органов внутренних дел на территории Новоузенского Александрово-Гайского и Питерского районов МО МВД России «Новоузенский» Саратовской области) за последние 3 (три) года, представлено, что на улично-дорожной сети города Новоузенска зарегистрировано: всего – 368 ДТП из них: с погибшими – 3, с пострадавшими – 23, с несовершеннолетними – 6. Наибольшее количество ДТП в том числе с пострадавшими было зарегистрировано на улице Рабочая, улица Московская,

улица Революции, улица Хайкина, улица Елецкая, 1-МКР (Магнит, Пятёрочка), улица Трутнева, улица Зеленый Клин, улица К.Маркса, улица Центральная, улица 30 лет Победы.

2.11. Оценка и анализ уровня негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду, безопасность и здоровье населения

Автомобильный транспорт и инфраструктура автотранспортного комплекса относится к главным источникам загрязнения окружающей среды. Основной причиной высокого загрязнения воздушного бассейна выбросами автотранспорта является увеличение количества автотранспорта, его изношенность и некачественное топливо.

Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания содержат вредные вещества и соединения, в том числе канцерогенные. Нефтепродукты, продукты износа шин, тормозных накладок, хлориды, используемые в качестве антиобледенителей дорожных покрытий, загрязняют придорожные полосы и водные объекты.

Главный компонент выхлопов двигателей внутреннего сгорания (кроме шума) - окись углерода (угарный газ) – опасен для человека, животных, вызывает отравление различной степени в зависимости от концентрации. При взаимодействии выбросов автомобилей и смесей загрязняющих веществ в воздухе могут образоваться новые вещества, более агрессивные. На прилегающих территориях к автомобильным дорогам вода, почва и растительность является носителями ряда канцерогенных веществ.

Уровень негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду оценивается посредством расчета среднесуточного выброса оксида углерода (CO) и оксида азота (NO₂) транспортными средствами на территории муниципального образования город Новоузенск.

Несколько повышенный уровень загрязнения атмосферы может создаваться в летнее время, вследствие уменьшения количества осадков,

снижения скоростей ветра и естественной запыленности. Рельеф территории влияние на распространение примесей не оказывает.

Причины высокого уровня загрязнения атмосферного воздуха обусловлены тем, что значительная часть эксплуатируемого технологического оборудования и транспортных средств не отвечает современным экологическим требованиям, низок уровень оснащённости производств современным очистительным оборудованием. Выбросы загрязняющих веществ от стационарных и передвижных источников на территории Саратовской области в 2018 году составили 377,2⁸ тыс. т, в том числе:

- ✓ от стационарных источников – 118,0 тыс. т;
- ✓ от автотранспорта – 259,2 тыс. т.

Вклад передвижных источников (автотранспорта) в суммарный выброс загрязняющих веществ в атмосферный воздух области составил 68,7%.

По сравнению с предыдущим годом выбросы от стационарных источников уменьшились на 4,6 тыс. т (на 3,8%), а выбросы от автотранспорта увеличились на 10,4 тыс. т (на 4,2%).

На протяжении последних лет основными вкладчиками в промышленные выбросы области являются предприятия транспортировки и хранения (магистральные трубопроводы, проходящие по территории районов области, станции подземного хранения газа и др.) и предприятия обрабатывающего производства.

На предприятиях транспортировки и хранения произошло увеличение выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух на 4,3%. На предприятиях остальных основных видов экономической деятельности произошло снижение выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух.

Увеличение выбросов загрязняющих веществ в атмосферу от автотранспорта произошло во всех крупных городах области, что связано с увеличением количества зарегистрированных автотранспортных средств.

⁸ По данным Межрегионального Управления Росприроднадзора по Саратовской и Пензенской областям

По данным Доклада о состоянии окружающей среды и природопользовании на территории Саратовской области в 2018 году, в рамках социально-гигиенического мониторинга, проводились исследования атмосферного воздуха. По результатам исследования было выявлено, что на территории муниципального района, содержание вредных примесей по содержанию углерода оксида и взвешенным веществам не превысило 1 ПДК.

Главным источником шумового «загрязнения» является автомобильный транспорт. Основу автомобильной сети муниципального образования – город Новоузенск составляют автомобильной дороги:

- ✓ «Урбах-Ждановка-Новоузенск-Александров Гай»;
- ✓ восточная объездная дорога «улица Зеленый Клин»;
- ✓ «Новоузенск-Основной»».

и поэтому защита от транспортного шума является важной задачей.

Учитывая сложившуюся планировочную структуру муниципального образования – город Новоузенск и характер дорожно-транспортной сети, отсутствие дорог с интенсивным движением в районах жилой застройки на территории города, а также 90% ветреных дней в году, можно сделать вывод о сравнительно благополучной экологической ситуации в части воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека.

На основании расчета уровень транспортного шума на территории муниципального образования – город Новоузенск достигает 55 дБА, что находится в пределах нормы по Российской Федерации.

Также расчет транспортного шума показал, что уровень шума зависит не столько от интенсивности движения, сколько от состояния дорожной сети. Кроме того, уровень шума в настоящее время примерно равен уровню шума при перспективной интенсивности.

2.12. Оценка финансирования деятельности по организации дорожного движения

Главой 6 «Финансирование дорожной деятельности» Федерального закона от 08.11.2007 года №257-ФЗ (в редакции от 02.08.2019 года) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» определен порядок осуществления финансового обеспечения расходных обязательств Российской Федерации, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований по осуществлению дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог федерального, регионального, межмуниципального и местного значений, а также частных дорог.

В соответствии со статьей 32 Федерального закона №257-ФЗ, дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог федерального значения осуществляется за счет средств федерального бюджета, иных предусмотренных законодательством Российской Федерации источников финансирования, а также средств юридических лиц и физических лиц, в том числе средств, привлеченных в порядке и на условиях, которые предусмотрены законодательством Российской Федерации о концессионных соглашениях.

В соответствии со статьей 33 Федерального закона №257-ФЗ, дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения осуществляется за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации, иных предусмотренных законодательством Российской Федерации источников финансирования, а также средств юридических лиц и физических лиц, в том числе средств, привлеченных в порядке и на условиях, которые предусмотрены законодательством Российской Федерации о концессионных соглашениях.

Статьей 34 Федерального закона №257-ФЗ определено, что дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения осуществляется за счет средств местных бюджетов, иных предусмотренных законодательством Российской Федерации источников финансирования, а также средств физических или юридических лиц, в том числе средств,

привлеченных в порядке и на условиях, которые предусмотрены законодательством Российской Федерации о концессионных соглашениях.

Формирование расходов федерального бюджета, бюджета субъекта Российской Федерации, местного бюджета на очередной финансовый год и плановый период на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог федерального, регионального, межмуниципального и местного значений осуществляется в соответствии с правилами расчета размера ассигнований федерального бюджета, бюджета субъекта Российской Федерации или местного бюджета на указанные цели на основании нормативов финансовых затрат на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог федерального, регионального, межмуниципального и местного значений с учетом необходимости приведения транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог федерального, регионального, межмуниципального и местного значений в соответствие с требованиями технических регламентов.

✓ Муниципальная программа «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования город Новоузенск Новоузенского муниципального образования Саратовской области на 2017-2027 годы», утвержденная Постановлением от 23.12.2016 года №154;

✓ Комплексная программа развитие отдаленных районов Саратовской области на 2019-2021 годы, утвержденная Постановлением Правительства Саратовской области от 06.12.2019 года №81-П;

✓ Государственная программа Саратовской области «Развитие транспортной системы», утвержденной Постановлением Правительства Саратовской области от 29.12.2018 года №773-П (с изменениями на 29.11.2019 года). В данной программе отсутствуют мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования город Новоузенск Новоузенского муниципального района Саратовской области.

ОТЧЕТ

ТОМ 2

о разработке комплексной схемы организации дорожного движения муниципального образования город Новоузенск Новоузенского муниципального района Саратовской области

Этап 1. Сбор и анализ исходных данных

Этап 2. Разработка мероприятий в рамках комплексной схемы организации дорожного движения муниципального образования город Новоузенск на прогнозные периоды

Ставрополь, 2020 год

1. по управлению распределением транспортных средств на дорогах, включая разделение движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределение их по времени движения

Создание однородных транспортных потоков способствует выравниванию скорости движения, повышению пропускной способности магистралей (полос), а также ликвидирует «внутренние» конфликты в потоке. Выравнивание транспортных потоков осуществляется по типам транспортных средств, направлению дальнейшего движения на пересечении и цели движения.

Примерами формирования однородных транспортных потоков по типам транспортных средств являются разделение полос для легковых и грузовых автомобилей на магистралах с многорядным движением и выделение отдельных полос для маршрутного пассажирского транспорта.

Формирование однородных транспортных потоков по направлению дальнейшего движения на пересечении обеспечивается специализацией полос движения на подходе к пересечениям по признаку дальнейшего направления и является типичной мерой выравнивания состава транспортного потока.

При высокой интенсивности движения и наличия в составе транспортного потока большой доли медленно движущихся автомобилей, примером локального выравнивания состава транспортных потоков по скоростному признаку является устройство с правой стороны проезжей части дополнительных полос для движения автомобилей с низкими динамическими качествами в сторону подъема.

Наиболее существенный эффект формирования однородных транспортных потоков по цели движения дает устройство обходной дороги - для разделения местного и транзитного движения.

Эффективность использования обходных дорог может быть достигнута, если они имеют достаточную пропускную способность и обустроены автозаправочными станциями, предприятиями торговли и питания, средствами связи, пунктами технического обслуживания автомобилей.

Местное движение должно организовываться на параллельных дорогах с выходом на транзитную дорогу на специально оборудованных пересечениях.

Основные транспортные потоки по территории муниципального образования город Новоузенск осуществляются по улице Рабочей, которая вместе с улицами Московской, Базарной, Революции, Хайкина и Вокзальной относятся к магистралям общегородского значения – въезд в город со стороны областного центра город Саратов. Основу транспортной сети муниципального образования город Новоузенск, помимо указанных магистралей, составляет восточная объездная дорога – улица Зеленый Клин, предназначенная для пропуска транзитного транспорта. По этим улицам проходят основные потоки транспорта.

Для сокращения травматизма на дорогах проектом предлагается:

- ✓ создание постоянного освещения в пределах муниципального образования в темное время суток вдоль всех автомобильных дорог;
- ✓ создание (восстановление) светофоров на территории муниципального образования в пределах автодорог, автотранспортный поток на которых превышает 500 ед./сутки.

Предложения по распределению транспортных потоков, путем изменения параметров действующей транспортной сети, в рамках КСОДД не предусматриваются, а планируемые на расчетные сроки мероприятия позволят избежать проблем с перегрузкой улично-дорожной сети в среднесрочной и долгосрочной перспективах.

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

Реализация мероприятий по оптимизации скорости передвижения ТС на участках автодорожной сети с учетом типов и назначений автотранспортных

путей, контроль над соблюдением установленного скоростного режима позволят достичь ощутимых улучшений в сфере безопасности дорожного движения, уменьшив число ДТП и тяжесть их последствий.

Первоочередное значение для предотвращения конфликтных ситуаций на дорогах имеет качество транспортной инфраструктуры, указывающей на действующие скоростные ограничения и правила поведения участников движения на участках УДС. Исходя из этого, говорить о целесообразности введения новых ограничений скоростного режима для ТС на определенных участках в пределах отдельных зон муниципального образования город Новоузенск возможно лишь при условии выполнения требуемых работ по модернизации, реконструкции критичных объектов УДС и её оснащению ТСОДД. Существующие бюджетные ограничения побуждают к поиску простых и экономичных, но в тоже время действенных способов снижения рисков ДТП на аварийно-опасных участках автотранспортной сети.

Обеспечить эффективное физическое регулирование скоростного режима на УДС муниципального образования позволяют следующие меры:

- ✓ организация кольцевых пересечений автодорог;
- ✓ создание возвышенных пешеходных переходов и перекрестков, размежевание различных участков дороги: пешеходных переходов, остановок общественного транспорта и др. при помощи нанесения дорожного покрытия разного цвета и типа;
- ✓ нанесение искусственных рельефных поверхностей, шумовых полос, сужение проезжей части автодорог, изменение их траектории, организации канализированного движения (разделение встречных потоков ТС барьерами, разделительными полосами и др.), строительство обособленных пешеходных зон с ограничением к ним доступа ТС;
- ✓ зонирование УДС (создание пешеходных, пришкольных, жилых и других зон в зависимости от наличия тех или иных инфраструктурных объектов вблизи автомобильных дорог).

Для снижения числа конфликтных ситуаций в дорожном движении, предотвращения ДТП и снижения тяжести их последствий за счет изменения скоростных режимов движения, Министерством транспорта РФ были опубликованы методические рекомендации по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения.

В соответствии с данными рекомендациями организация пространства улиц должна обеспечивать приоритет движения пешеходов и велосипедистов, стимулировать снижение скорости движения транспортных средств. Таким образом, зоны успокоения усиливают дифференциацию элементов УДС по выполняемым функциям, режимам и скорости движения.

В рамках оптимизации системы ОДД на территории муниципального образования город Новоузенск, рекомендованы: следующие методы успокоения движения на проектный период:

метод успокоения движения на проектный период путем регулирования скорости движения шириной полосы для снижения скорости до нужного значения за счет применения типовых схем с конструктивным сужением проезжей части (симметричное, асимметричное, с мощением обочины), а также с сужением ширины динамического коридора и изменением эффективной ширины проезжей части за счет дорожной разметки и световозвращателей;

метод успокоения движения на проектный период путем успокоения движения зигзагообразным движением (шиканы) за счет использования различных направляющих островков (шиканы) для изменения траектории движения автомобилей на участке УДС. Следует рассмотреть ситуации с сохранением и уменьшением числа полос, с устройством парковочных карманов;

метод успокоения движения на проектный период путем предупреждения водителя поперечными световыми и светозвуковыми полосами. Световые, звуковые и светозвуковые полосы рекомендуются в качестве визуального и тактильного воздействия на водителя для предупреждения при приближении к границе полосы движения, пешеходному

переходу, искусственному сооружению (мост, путепровод) и аварийно-опасному участку.

метод успокоения движения на проектный период путем канализирования движения и использование кольцевого движения, которое рассмотрено в качестве создания безопасных для пешеходов зон, свободных от движения транспорта. Канализирование достигается путем устройства островков безопасности, возвышающихся над проезжей частью или нанесенных соответствующей разметкой, что позволит решить задачи разделения транспортных потоков: выделения обособленных путей для движения пешеходов. При разработке оптимального плана реконструкционных и модернизационных работ для каждого рассматриваемого участка (объекта) УДС следует руководствоваться проектами планировки и организации дорожного движения, принимая во внимание особенности местных условий.

метод успокоения движения на проектный период путем устройства искусственных неровностей;

метод успокоения движения на проектный период путем установки дорожных знаков.

Также анализ условий дорожного движения муниципального образования город Новоузенск показал, что основным опасным фактором является неудовлетворительное состояние дорожного покрытия, в связи, с чем основным направлением снижения помех движению и факторов опасности будет ремонт улично-дорожной сети.

3. по оптимизации светофорного регулирования, управлению светофорными объектами, включая адаптивное управление

Светофоры предназначены для поочередного пропуска участников движения через определенный участок улично-дорожной сети, а также для обозначения опасных участков дорог. В зависимости от условий светофоры

применяются для управления движением в определенных направлениях или по отдельным полосам данного направления:

- ✓ в местах, где встречаются конфликтующие транспортные, а также транспортные и пешеходные потоки (перекрестки, пешеходные переходы);
- ✓ по полосам, где направление движения может меняться на противоположное;
- ✓ на железнодорожных переездах, разводных мостах, причалах, паромках, переправах;
- ✓ при выездах автомобилей спецслужб на дороги с интенсивным движением;
- ✓ для управления движением маршрутных транспортных средств.

Светофоры – это мощное средство организации дорожного движения, предназначенное для увеличения уровня безопасности дорожного движения и улучшения качества движения, а также улучшения экологической ситуации. Но светофорное регулирование имеет ряд недостатков, таких как снижение пропускной способности и увеличение задержек проезда пересечения.

Светофорное регулирование выполняет ряд основных функций в организации дорожного движения:

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

Для светофорных объектов, вводимых в эксплуатацию и для проектируемых светофорных объектов также необходимо разработать схему и режим работы. Расчёт режима работы светофорных объектов выполняется в соответствии с ОДМ 218.2.020-2012.

С целью эффективного управления потоками ТС в периоды максимальной интенсивности движения (час «пик»), рекомендуется обустройство светофорного регулирования. В периоды умеренной загруженности целесообразно проводить отключение светофорной сигнализации либо ее

перевод на желтый мигающий сигнал. Для реализации данного предложения требуется оборудовать светофорные объекты системой многопрограммного управления.

4. по согласованию (координации) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определённых в документации по организации дорожного движения

В связи с отсутствием по всей территории муниципального образования город Новоузенск светофорных объектов, необходимо провести мероприятия по их установке на загруженных направлениях УДС, данные направления в координации движения являются приоритетными по сравнению с менее загруженными.

Любой светофорный объект, входящий в систему координированного регулирования движения, имеет возможность работать в индивидуальном автоматическом режиме, независимо от работы других светофорных объектов.

В соответствии с интенсивностью движения на различных участках в разное время суток вводятся следующие режимы регулирования:

- ✓ жёсткое (светофор циклически повторяет постоянно заданное количество времени зелёного сигнала);
- ✓ полугибкое (светофор высвечивает зелёный сигнал, пока обнаружено транспортное средство или если пешеход нажал на кнопку, детекторы транспорта установлены не на главной улице);
- ✓ гибкое регулирование (детекторы транспорта установлены на всех подходах к пересечению).

Суточные программы рассчитаны с учётом колебаний интенсивности движения автотранспорта на протяжении суток.

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

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

В качестве основных мероприятий по созданию привлекательной среды и повышению безопасности пешеходных перемещений можно выделить следующие:

- ✓ устройство тротуаров и пешеходных дорожек;
- ✓ повышение удобства пешеходного движения путем приведения в нормативное состояние существующих тротуаров и пешеходных дорожек, а также других объектов транспортной инфраструктуры;
- ✓ устройство пешеходных переходов;
- ✓ обустройство пешеходных переходов ограждениями, искусственными неровностями, светофорами типа Т.7 вблизи учебных заведений, а также в местах высокой интенсивности пешеходных потоков;
- ✓ повышение видимости переходов посредством оборудования пешеходных переходов современными техническими средствами ОДД;
- ✓ формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования;
- ✓ обустройство пешеходной зоны техническими средствами для обеспечения доступности территории для маломобильных групп населения.

С учетом предлагаемых мероприятий предлагается выполнить комплекс мер для снижения количества и тяжести последствий ДТП на территории муниципального образования город Новоузенск:

- ✓ обустройство пешеходных тротуаров – устройство пешеходного ограждения;
- ✓ обустройство наземных пешеходных переходов;
- ✓ установка знаков 5.19.1 и 5.19.2 «Пешеходный переход» на флуоресцентной основе;
- ✓ установка знаков 6.2 «Рекомендуемая скорость» на флуоресцентной основе;
- ✓ установка ТСОДД;
- ✓ устройство линий искусственного освещения.

6. по введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств

При увеличении интенсивности транспортных потоков задача повышения скорости и безопасности маршрутного пассажирского транспорта становится особенно актуальной и вместе с тем трудноразрешимой. Ее решение требует предоставления определенных преимуществ маршрутным транспортным средствам, которые обеспечиваются соответствующими положениями Правил дорожного движения Российской Федерации, предусмотренными ГОСТ Р 52289 - 2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств». Правила дорожного движения и государственные стандарты предусматривают ряд преимуществ для маршрутных транспортных средств:

- ✓ не распространяют действия запрещающих знаков 3.1 - 3.3; 3.18.1; 3.18.2; 3.19; 3.27, а также предписывающих знаков 4.1.1 - 4.1.6 на транспортные средства общего пользования, движущиеся по установленным маршрутам. Это позволяет организаторам движения пропускать пассажирские транспортные средства общего пользования по закрытым для других видов транспортных средств направлениям и дорогам;

- ✓ обязывают всех водителей не создавать помех троллейбусам и автобусам при отъезде их от обозначенных остановок в населенных пунктах;
- ✓ устанавливают специальную разметку 1.17 для обозначения зоны остановочных пунктов (желтая зигзагообразная линия у края проезжей части). В сочетании с запрещением остановки и стоянки ближе 15 м от указателей остановок автобуса, троллейбуса, трамвая такая разметка обеспечивает условия для сокращения задержек маршрутного пассажирского транспорта.

Ограничения, направленные на предотвращение задержек маршрутного пассажирского транспорта и повышение безопасности его движения, могут быть самыми различными. Так, с этой целью всем остальным транспортным средствам может быть запрещен поворот направо на пересечении, если перед ним расположен остановочный пункт.

На отдельных участках интенсивного движения маршрутного пассажирского транспорта можно дополнительно при помощи знаков запрещать остановку или стоянку других транспортных средств. Дороги и перекрестки, по которым проходят автобусные маршруты, могут обозначаться знаками 2.1 «Главная дорога».

На перспективу при введении новых межмуниципальных и муниципальных маршрутов общественного транспорта, необходимо будет применить обычный режим движения, который предполагает обязательную остановку автобусов и маршрутных такси на всех остановочных пунктах.

7. по развитию парковочного пространства (преимущественно за пределами дорог)

Формирование 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 проведения работ собрана и систематизирована информация о существующем парковочном пространстве на территории муниципального образования город Новоузенск. Информация о существующих парковочных мощностях была получена на основании обследований. Анализ полученной информации позволил оценить степень удовлетворения спроса на парковочное пространство и порождаемую им нагрузку на дорожную сеть.

У основных объектах притяжения наблюдается отдельные парковочные площадки, большая часть из которых не удовлетворяет существующие потребности жителей.

Обеспеченность местами для постоянного хранения легкового индивидуального автотранспорта на 1000 жителей в соответствии с нормами СП 42.13330.2011 составляет 350 машино-мест. При численности населения муниципального образования город Новоузенск на 01.01.2019 год – 15 665 необходимое количество мест для постоянного хранения автомобилей должно составлять 5 483 машино - мест.

Вдоль улично-дорожной сети, оборудованы парковочные места в соответствии с действующими нормативами.

Однако парковки, организованные не в соответствии с требованиями ГОСТ и СНиП порождают дополнительную нагрузку на дорожную сеть и приводят к возникновению заторов.

В связи с вышеизложенным, оптимизация парковочного пространства позволит не только более полно удовлетворить спрос граждан, но и улучшить дорожно-транспортную ситуацию.

Мероприятия, выполнение которых необходимо реализовать:

- ✓ обеспечение административными мерами устройства необходимого количества парковочных мест в соответствии с проектной вместимостью зданий общественного назначения на участках, отводимых для их строительства;
- ✓ устройство парковочных карманов рядом с торговыми центрами и общественно-культурными заведениями и заведениями общепита;

✓ дополнительно обустроить парковки рядом с больницами, поликлиниками и школами.

При строительстве новых жилых кварталов и других объектов, необходимо предусматривать нормативное обеспечение жителей парковочными местами для автомобилей.

Размеры земельных участков стоянок автомобилей следует выбирать в зависимости от конфигурации земельного участка, условий въезда и выезда, а также в соответствии с требованиями нормативных документов для стоянок автомобилей.

На селитебных территориях и на прилегающих к ним производственных территориях следует предусматривать гаражи и открытые стоянки для постоянного хранения не менее 90% расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей при пешеходной доступности не более 800 м.

Вместимость стоянок автомобилей определяют по расчету и указывают в задании на проектирование.

Площадь гаражно-строительных кооперативов, расположенных как в селитебной, так и в промышленной зоне, на Расчётный срок действия генерального плана муниципального образования город Новоузенск Саратовской области не имеется возможным рассчитать, так как данные о существующем состоянии гаражно-строительных кооперативов не было представлено разработчику.

Генеральным планом муниципального образования город Новоузенск Новоузенского муниципального района Саратовской области отсутствуют мероприятия о размещении автомобилей на одноуровневых и крытых и открытых гаражах – стоянках.

Необходимо предусматривать устройство нормативных гостевых автостоянок в жилой и общественно-деловой застройке и закрепить в местных нормативах градостроительного проектирования необходимость обеспечения новой и реконструируемой жилой застройки машино-местами в гаражах и на стоянках в пределах 500 м.

8. по введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств

Федеральным законом от 8 ноября 2007 года №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» предусматривается возможность введения временных ограничений или прекращения движения:

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

Постановлением Правительства Саратовской области «Об утверждении Положения о порядке осуществления временных ограничения или прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам регионального или межмуниципального, местного значения в Саратовской области», утвержденный от 21 декабря 2011 года №726-П (с изменениями на 9 сентября 2019 года), утвержден Порядок осуществления временных ограничений или прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам регионального или межмуниципального, местного значения в Саратовской области.

В свою очередь, владельцы автомобильных дорог обязаны информировать пользователей автомобильными дорогами путем установки знаков дополнительной информации, размещения на сайтах в сети Интернет, а также в

средствах массовой информации сведений о причинах и сроках таких ограничений, а также о возможных маршрутах объезда.

Решение о введении временных ограничений или прекращении движения транспортных средств по автомобильным дорогам принимает Администрация муниципального образования город Новоузенск Новоузенского муниципального района Саратовской области.

Акт о введении ограничения при реконструкции, капитальном ремонте и ремонте автомобильных дорог принимается на основании:

- ✓ утвержденной в установленном порядке проектной документации, которой обосновывается необходимость введения ограничения или прекращения движения;
- ✓ схемы организации дорожного движения, согласованной с органами государственной инспекции безопасности дорожного движения.

Временные ограничения или прекращение движения осуществляются:

- ✓ с закрытием движения на участке автомобильной дороги и обеспечением объезда по автомобильным дорогам общего пользования по согласованию с владельцами автомобильных дорог;
- ✓ путем устройства временной объездной дороги;
- ✓ с устройством реверсивного или одностороннего движения;
- ✓ с закрытием движения в течение определенных периодов времени, но не более 8 часов в сутки.

Период временных ограничений или прекращения движения устанавливается в соответствии с проектной документацией. Изменение срока действия ограничений допускается в случаях неблагоприятных погодных условий, чрезвычайных и аварийных ситуаций, обстоятельств непреодолимой силы, о чем вносятся изменения в акт о введении ограничений.

Временные ограничения или прекращение движения обеспечиваются организациями, указанными в акте о введении ограничения, посредством установки соответствующих дорожных знаков или иными техническими

средствами организации дорожного движения, а также распорядительно-регулирующими действиями.

Мероприятий по ограничению и прекращению движения транспортных средств на территории муниципального образования город Новоузенск не планируется.

9. по применению реверсивного движения и организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках

Необходимость применения реверсивного движения возникает только при регулярно появляющихся «маятниковых потоках» с ярко выраженной неравномерностью интенсивности по направлениям. Эти потоки формируются, как правило, в часы «пик» на подходах к крупным городам (пятница – воскресенье), на магистральных улицах и дорогах (утро, вечер), улицах и дорогах местного движения, связывающих пассажиров с крупными объектами массового притяжения. Также в большинстве случаев реверсивное движение используется временно, на период проведения дорожных работ. Регулируется либо временными светофорами, либо сотрудниками ДПС или дорожными рабочими.

Генеральным планом муниципального образования город Новоузенск Новоузенского муниципального района Саратовской области отсутствуют мероприятия о применении реверсивного движения.

Главное достоинство одностороннего движения заключается в сокращении числа конфликтных точек и, прежде всего, в устранении конфликта встречных транспортных потоков, конфликтные точки встречного движения являются наиболее опасными. Особенно ощутимо число конфликтных точек на пересечениях дорог.

Преимущества одностороннего движения

К преимуществам одностороннего движения следует отнести:

- ✓ возможности более рационального использования полос проезжей части и осуществление выравнивания состава потоков на каждой из них (специализация полос);

- ✓ резкое улучшение условий координации светофорного регулирования между пересечениями;

- ✓ облегчение условий перехода пешеходами проезжей части в результате четкого координированного регулирования и упрощения их ориентировки, так как нет встречного транспортного потока;

- ✓ повышение безопасности движения в темное время вследствие ликвидации ослепления водителей светом фар встречных транспортных средств.

Существенным преимуществом является также то, что при введении одностороннего движения увеличивается число полос, работающих в одном направлении, и появляется возможность разрешить временную стоянку автомобилей хотя бы на одной из крайних полос. Введение одностороннего движения обеспечивает повышение скорости транспортных потоков и увеличение пропускной способности улиц.

Недостатки одностороннего движения

Препятствиями для внедрения одностороннего движения являются значительное осложнение при пользовании пассажирским транспортом, из-за увеличения дальности пешеходных подходов, а также увеличение пробега автомобилей к объектам тяготения. Проявление этих недостатков зависит от геометрической схемы расположения улиц. Оно является минимальным при наличии прямоугольной сетки улиц и расстояния между параллельными путями до 250 - 300 м. Поэтому в интересах пассажиров, при переходе на одностороннее движение, в ряде случаев сохраняют встречное движение автобусов, осуществляя, таким образом, неполное (частичное) одностороннее движение.

Причинами проявлений других недостатков одностороннего движения являются некоторые затруднения с ориентировкой водителей и пешеходов в первый период после введения такой схемы движения, повышение скорости транспортного потока, опасное для улиц с жилой застройкой, которые могут

быть в значительной мере предупреждены. Для этого необходимо обеспечить надлежащий надзор за движением в период их адаптации к новым условиям.

Перепробег при организации одностороннего движения допустим, и приводит к положительным результатам при коротких «плечах», т.е. на относительно коротких отрезках. Но в случае, если перепробег будет исчисляться несколькими километрами, это приведет к дополнительной транспортной нагрузке на близлежащие магистрали и, как следствие, к заторам на них.

Режим одностороннего движения вводится путем установки дорожных знаков 5.5, 5.6, 5.7, 3.1, в соответствии с ГОСТ Р 52290.

Данные о существующем одностороннем движении на участках УДС на территории муниципального образования город Новоузенск не было представлено разработчику, поэтому не может быть описана в данном разделе КСОДД.

При актуализации КСОДД необходимо внести выше описанные данные, для полной картины УДС на территории муниципального образования город Новоузенск.

Генеральным планом муниципального образования город Новоузенск Новоузенского муниципального района Саратовской области отсутствуют мероприятия об обустройстве одностороннего движения.

10. перечню пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования

В генеральном плане муниципального образования город Новоузенск Новоузенского муниципального района Саратовской области отсутствуют мероприятия по устройству светофорных объектов.

В связи с отсутствием на территории муниципального образования город Новоузенск, необходимо проведение мероприятий по определению (конкретизации) участков дорог где существует необходимость по установлению

светофоров, в соответствии с нормативами ГОСТ Р 52289 – 2004 «ТСОДД. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств», таких как места наибольшего скопления населения, перед детскими дошкольными учреждениями, общеобразовательными учреждениями, учреждениями здравоохранения.

11. по разработке, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением, ее функциям и этапам внедрения

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

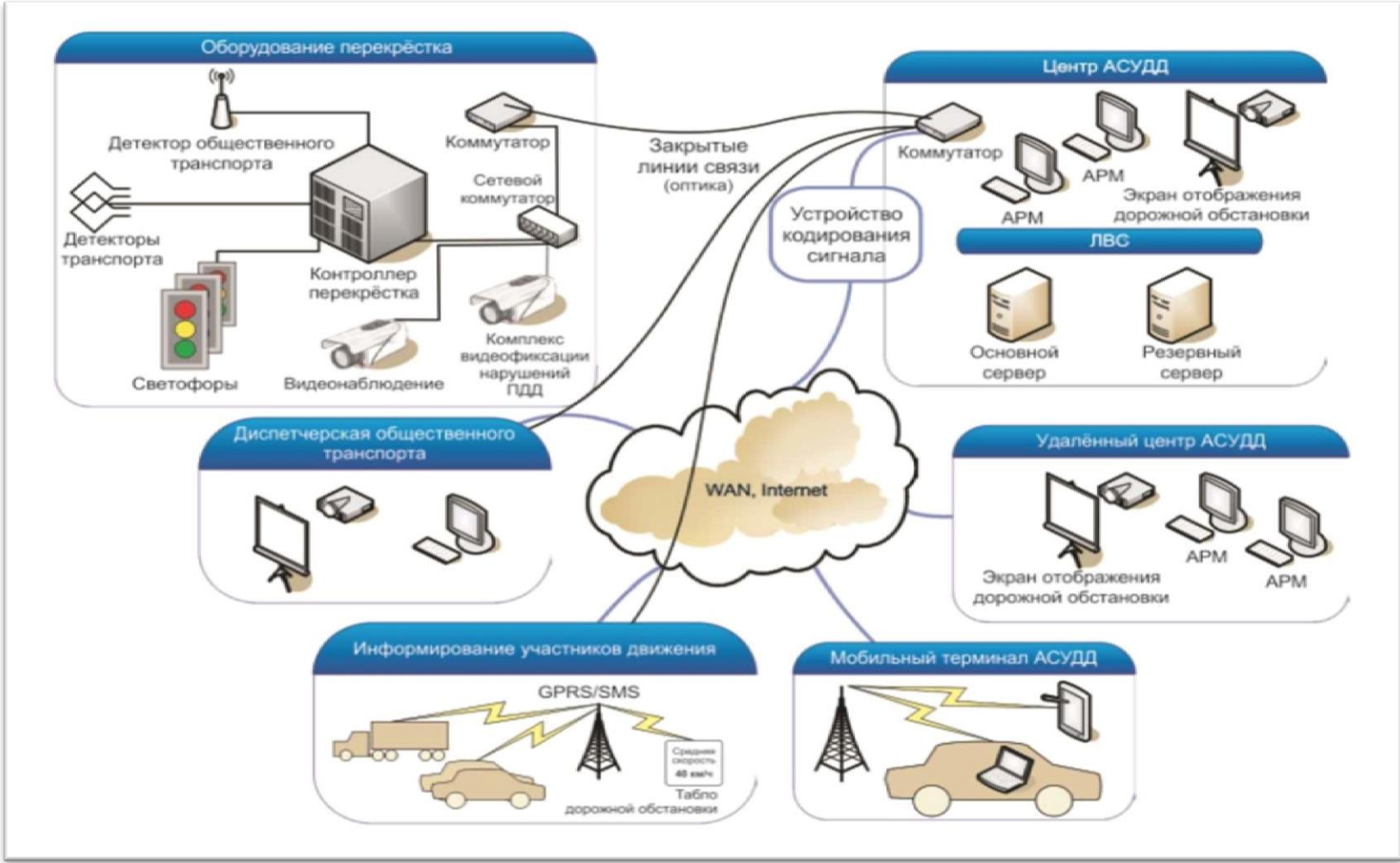
Предназначены АСУДД для обеспечения эффективного регулирования потоков транспорта с помощью средств световой сигнализации.

Структурно АСУДД представлены 3 (три) основными элементами:

- ✓ центральный управленческий пункт (ЦУП);
- ✓ каналы связи, в том числе специализированные контроллеры;
- ✓ периферийное оборудование.

Схема построения АСУДД приведена на рисунке 1.

Рисунок 1



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

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

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

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

Автоматизированные системы управления дорожным движением обеспечивают:

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

В рамках КСОДД на территории муниципального образования город Новоузенск участков улично-дорожной сети, на которых необходимо внедрение автоматизированной системы управления дорожным движением не выявлено.

12. по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий

Транспортная сеть муниципального образования город Новоузенск должна обеспечивать скорость, комфорт и безопасность передвижения между функциональными зонами населенного пункта, связь с объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами федерального значения.

Для повышения транспортной и пешеходной связанности необходимо выполнение ряда мероприятий, позволяющие решить следующие задачи:

- ✓ повышение транспортной доступности центральной части города для жителей прилегающих домов;
- ✓ снижение нагрузки на улицы;
- ✓ увеличение транспортной доступности общеобразовательных учреждений и детских садов, расположенных внутри придомовых территорий;
- ✓ повышение безопасности дорожного движения при совершении местных корреспонденций.

13. по организации движения маршрутных транспортных средств

Согласно Приказа Минтранса РФ от 26.01.2012 №20 «Об утверждении Порядка оснащения транспортных средств, находящихся в эксплуатации, включая специальные транспортные средства, категории М, используемых для коммерческих перевозок пассажиров, и категории N, используемых для перевозки опасных грузов, аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS» (зарегистрированного в Минюсте РФ 21.02.2012 №23281) транспортные средства подлежат обязательному оснащению данной аппаратурой в целях повышения эффективности управления движением транспортных средств, уровня безопасности перевозок пассажиров и опасных грузов. Роль систем спутникового мониторинга заключается в непрерывном контроле в режиме реального времени за передвижением и состоянием транспортных средств.

Рекомендуется создание центра по контролю за диспетчеризацией, в части соблюдения перевозчиками условий выданного свидетельства, соблюдения интервалов, графика работы (преждевременный сход водителей с линии), установка на автобусах системы ГЛОНАСС. Условием выданного свидетельства, перевозчики ограничены в использовании автобусов только малого класса с экологическими характеристиками не ниже ЕВРО-2.

Для повышения качества транспортного обслуживания населения необходимо предусмотреть:

- ✓ проведение аудита остановочных пунктов и оборудование остановок дорожными знаками 5.16. «Место остановки автобуса и (или) троллейбуса»;
- ✓ обеспечение наличия на остановочных пунктах информационных табличек с расписанием движения и (или) изменения маршрутов движения пассажирского транспорта;
- ✓ создание и распространение карт-схем с указанием внутри муниципальных и межмуниципальных маршрутов и режимах работы в открытом доступе информационной сети Интернет.

Необходимо обустроить остановочные павильоны общественного транспорта в соответствии нормативами, в части:

1. Остановочная площадка и посадочная площадка:
 - ✓ устройство, а/б покрытия 42 м^2 (д=13, ш=3, 4 м^2 -под павильон);
2. Площадка ожидания:
 - ✓ устройство а/б покрытия 13 м^2 ;
3. Заездной «карман»:
 - ✓ устройство а/б покрытия - $165 \text{ м}^2 \times 2 \text{ стороны} = 330 \text{ м}^2$;
 - ✓ установка бордюрного камня $90 \text{ м} \times 2 \text{ стороны}$;
4. Боковая разделительная полоса шириной ширина 0,75м (для дорог I - III категорий);
5. Тротуары и пешеходные дорожки:
 - ✓ устройство а/б покрытия $\sim 75 \text{ м}^2$ (Ш-1.5 м, д-50м);
 - ✓ установка бордюрного камня $\sim 103 \text{ м} \times 2 \text{ стороны}$;

6. Пешеходный переход:

- ✓ нанесение разметки 24 м²;
- ✓ установка 2 знаков 5.19.1 и 2 знаков 5.19.2 всего 4 шт.;

7. Автопавильон (1 шт.);

8. Скамьи (2 шт.);

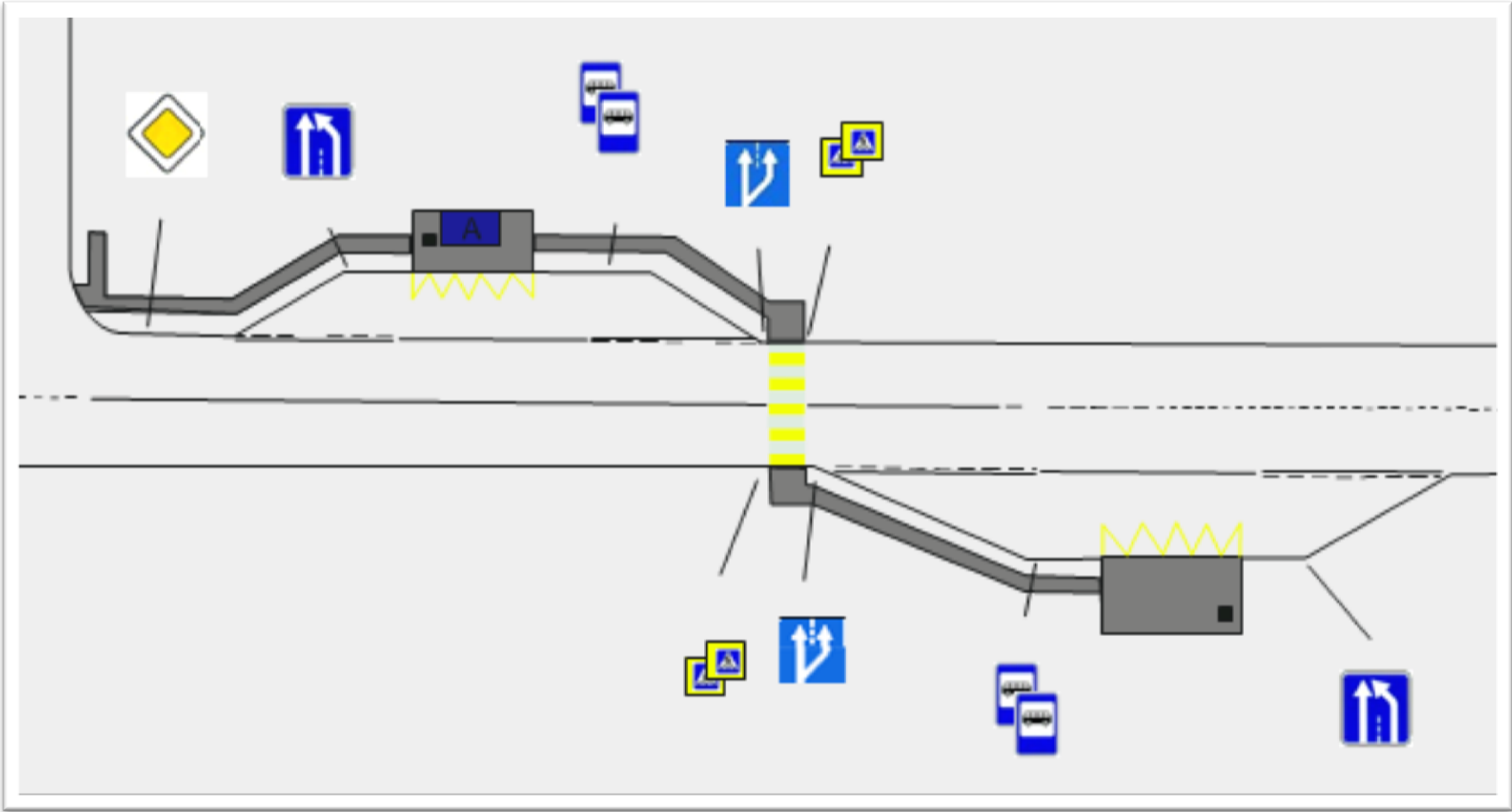
9. Урны для мусора (2 шт.);

10. Технические средства организации дорожного движения (дорожные знаки (4 знака 5.16), разметка (1.1-40 м, 1.11-140м), ограждения);

11. Освещение (при расстоянии до места возможного подключения к распределительным сетям не более 500 м).

При реконструкции, в зависимости от расположения остановочного комплекса, обустройство следует выполнять в соответствии со схемой, приведенной на рисунке 2.

Рисунок 2



14. по организации или оптимизации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспорта, организации сбора и хранения документации по организации дорожного движения, принципам формирования и ведения баз данных, условиям доступа к информации, периодичности ее актуализации

Под мониторингом дорожного движения понимается сбор, обработка и накопление данных о параметрах движения транспортных средств (скорости движения, интенсивности, уровне загрузки, интервалах движения, дислокации и состоянии технических средств организации дорожного движения) на автомобильных дорогах, улицах, отдельных их участках, транспортных узлах, характерных участках транспортной сети муниципальных образований с целью контроля соответствия транспортно-эксплуатационных характеристик улично-дорожной сети потребностям транспортной системы.

Мониторинг дорожного движения осуществляется на автомобильных дорогах и объектах улично-дорожной сети всех форм собственности с целью получения исходных данных для разработки документации по организации дорожного движения, для оценки соответствия параметров движения транспортных потоков транспортно-эксплуатационным характеристикам автомобильных дорог и УДС, выработки управляющих воздействий по организации и регулированию дорожного движения, прогнозирования объемов дорожного движения.

Актуальность формирования системы мониторинга организации дорожного движения неразрывно связана с общими тенденциями развития страны на современном этапе. В общем виде, мониторинг можно рассматривать как один из видов управленческой деятельности, представляющей собой сбор информации об управляемых объектах с целью проведения оценки их состояния и прогнозирования дальнейшего развития. Однако до настоящего времени на федеральном уровне не сформирована единая методология и методические рекомендации в области организации мониторинга дорожного движения.

Для регулирования отношений в указанной сфере, Правительством РФ издан подзаконный нормативный правовой акт – «Правила диагностики и оценки состояния автомобильных дорог. Основные положения. ОДН 218.0.006-2002», утвержденный Распоряжением Минтранса РФ от 03.10.2002г. №ИС-840-Р), содержащий руководящие указания при выполнении диагностики, оценке транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог общего пользования и планировании дорожно-ремонтных работ. Правила определяют порядок выполнения работ по диагностике и оценке состояния дорог, раскрывают методологию оценки каждого показателя состояния дороги и формирования банка данных, рассматривают принципы планирования и оценки эффективности дорожно-ремонтных работ по результатам диагностики.

Мониторинг дорожного движения осуществляется на автомобильных дорогах федерального значения, автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения, автомобильных дорогах местного значения, объектах улично-дорожной сети, соответственно федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере дорожного хозяйства, высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации, органом местного самоуправления, собственниками частных автомобильных дорог.

Основу любого мониторинга составляет сбор исходной информации. В настоящее время существуют и применяются различные способы и методы сбора информации об интенсивности транспортных потоков. Сбор такой информации проводят с различными целями. Так, информация об интенсивности движения транспортных средств на перегоне является основой для расчета характеристик дорожной одежды при реконструкции УДС, а информация об интенсивности движения транспортных потоков на перекрестке с различных направлений движения является основой создания

проектов ОДД, в том числе с использованием различных технических средств регулирования.

Информацию об интенсивности транспортных потоков получают с помощью транспортных детекторов. Транспортный детектор или датчик представляет собой техническое средство, которое регистрирует количество автомобилей, проходящих через сечение дороги. Кроме этого детектор транспорта определяет различные параметры транспортных потоков.

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

15. по совершенствованию 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 плотно и четко налажено информирование водителей об условиях и требуемых режимах движения, тем более точными и безошибочными являются действия водителей.

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).

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 смягчить 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 случае внезапных остановок при необходимости узнать о расположении нужного объекта и недозволенного маневрирования с нарушением правил для скорейшего выезда на правильное направление.

Предполагается, что водители транспортных средств пользуются современными навигационными системами, которые в свою очередь развиваются и охватывают все больше территории.

В целях совершенствования системы информационного обеспечения участников дорожного движения, предлагается разработка недостающих проектов ОДД и их последующая актуализация каждые 3 (три) года.

Разработка и реализация ПОДД позволит привести оснащенность существующей улично-дорожной сети на территории муниципального образования город Новоузенск средствами ТСОДД к нормативному состоянию.

16. по организации пропуска транзитных транспортных средств

Основную часть транзитного транспорта составляют грузовые автомобили. Поэтому во всех странах мира принимаются меры по выводу транзитного транспорта за пределы населенных пунктов и путем строительства обходных магистралей или выделения его из общих потоков.

На территории муниципального образования город Новоузенск, где отсутствуют обходные магистрали, транзитные потоки следует пропускать по специально выделенным для этих целей улицам в обход центральной части населенного пункта. Для транзитного движения необходимо выбирать улицы за пределами жилой застройки, минуя сложные транспортные узлы. Такие улицы должны оборудоваться соответствующими указателями, обеспечивая быструю ориентацию водителя.

Все магистрали, предназначенные для пропуска транзитного транспорта, должны отвечать следующим требованиям:

- ✓ беспрепятственно пропускать транзитный транспорт без помех для движения;
- ✓ обеспечивать безопасные условия движения для транспорта и пешеходов.

Генеральным планом муниципального образования город Новоузенск Новоузенского муниципального района Саратовской области, отсутствуют мероприятия по организации пропуска транзитных транспортных средств.

17. по организации 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

С учетом условий безопасности движения на каждом виде транспорта установлены массовые и габаритные нормативные ограничения, способствующие нормальному функционированию транспортных средств. Минимальные и максимальные ограничения массовых и габаритных параметров дорог позволяют отнести груз либо транспортное средство с грузом или без него к особой категории, а именно к крупногабаритным и/или тяжеловесным.

Согласно правилам дорожного движения перевозка негабаритных грузов и движение транспортного средства, габаритные параметры которого с грузом

или без груза, превышают по ширине 2,55 м, по высоте 4 м от поверхности дороги, по длине (включая один прицеп) 20 м, либо движение ТС с грузом, выступающим за заднюю точку габарита транспортного средства более чем на 2 м, а также движение автопоездов с двумя и более прицепами осуществляются в соответствии со специальными правилами, изложенными:

- ✓ в правилах дорожного движения РФ;
- ✓ в инструкции по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом по дорогам Российской Федерации от 1996 г.;
- ✓ в техническом регламенте «О безопасности колесных транспортных средств» (окончательная редакция 22.12.2012 г.);
- ✓ в правилах перевозок грузов автомобильным транспортом (в ред. Постановления Правительства РФ от 30.12.2011 г. №1208);
- ✓ в федеральном законе от 1998 г. №127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушения порядка их выполнения»;
- ✓ в приказе Минтранса России от 24.07.2012 г. №258 «Об утверждении Порядка выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов»;
- ✓ в правилах обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов, автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом от 15.01.2014 г.

Организация пропуска грузовых транспортных средств по территории муниципального образования город Новоузенск выполняется в соответствии с установленными правилами и нормами РФ.

Знак 3.4 применяют, чтобы разгрузить дорогу и создать однородные транспортные потоки на наиболее напряженных транспортных магистралях, изолировать от грузового движения отдельные районы муниципального образования, а также, чтобы запретить доступ тяжелых и крупногабаритных

грузовых автомобилей на отдельные улицы и дороги со стесненными условиями движения.

Знак 3.32 применяют для запрещения движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных грузов, которые в соответствии с действующим законодательством должны быть обозначены опознавательными знаками (информационными табличками «Опасный груз»).

Для оптимизации проезда грузового транспорта (и транспорта с опасными грузами) по территории муниципального образования город Новоузенск и для информирования водителей грузового транспорта о разрешенных маршрутах движения предлагается произвести установку на въезде в город Новоузенск и на основных транспортных пересечениях информационные щиты с указанием возможных маршрутов движения транзитного большегрузного транспорта.

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

18. по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах

Превышение скорости (то есть вождение выше ограничения скорости) и неправильный выбор скоростного режима 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.

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 на дорогах муниципального образования.

Особую актуальность данный вопрос имеет в силу законодательно установленного «не штрафуемого» 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 населенного пункта, характеризующимися порой весьма насыщенным пешеходным движением, является смертельно опасным. Вероятность смертельного исхода для пешехода в данном случае составляет порядка 90 %.

В настоящее время на территории муниципального образования город Новоузенск ограничение скоростного режима до 40 км/ч введено в местах скопления детей. В связи с этим в зоне расположения школьных и дошкольных учреждений необходима установка знака 1.23 «Дети» и средств принудительного снижения скорости.

Существующая схема ограничения скоростного режима должна учитывать места скопления людей (рынки, вокзалы), места притяжения людей (спортивные, развлекательные и учебные объекты).

На данный момент на территории муниципального образования город Новоузенск действует скоростное ограничение, регламентируемое правилами

дорожного движения РФ, а именно движение транспортных средств ограничено максимальной разрешенной скоростью 40 км/час. Данный скоростной режим рационален и обеспечивает наибольшую пропускную способность УДС.

Также согласно проведенного анализа используемых средств ОДД, у детских и юношеских учебно-воспитательных учреждений установлены искусственные дорожные неровности, часть учреждений расположена на улицах с крайне низкой интенсивностью движения ТС и пешеходов.

19. по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов

В качестве мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов рекомендуется, наземные нерегулируемые пешеходные переходы, оснастить техническими средствами визуальной и/или тактильной информации по ГОСТ Р 51671–2000, ГОСТ Р 51261–99 и ГОСТ Р 52131–2003, а в местах регулярного использования инвалидами по зрению – радиоинформаторами системы информирования и ориентирования маломобильных групп населения в соответствии с положениями СП 136.13330.2012.

20. по обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям

Законодательство устанавливает жесткие требования к обустройству к обустройству пешеходных зон, которые находятся в непосредственной близости от учебно-образовательных учреждений. В целях обеспечения маршрутов безопасного движения детей к образовательным учреждениям, образовательными организациями должны быть разработаны и утверждены Паспорта дорожной безопасности.

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»).

Целью создания максимально безопасных и комфортных условий движения участников дорожного движения на участках улично-дорожной сети, примыкающих к образовательным организациям, является обеспечение безопасности движения транспортных и пешеходных потоков.

Основными задачами по достижению указанной цели являются:

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

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

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

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

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

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

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

Параметры развития улично-дорожной сети установленные Генеральным планом муниципального образования город Новоузенск Новоузенского муниципального района Саратовской области строительство новых дорог не запланировано.

На первом этапе разработки КСОДД был проведен анализ условий и параметров дорожного движения на УДСМО города Новоузенск, основой которого явились документарные и натурные обследования транспортной обстановки.

Результаты анализа показали, что транспортная сеть муниципального образования функционирует достаточно эффективно, однако следует отметить наличие выявленных типичных проблем на УДС (перегруженность дорог, заторы, увеличенные временные издержки при перемещениях и т.п.). К недостаткам организации дорожного движения следует отнести неудовлетворительное покрытие отдельных участков автомобильных дорог.

Для устранения указанной проблемы предлагаются соответствующие мероприятия, входящие в перечень следующих Программ:

✓ Муниципальная программа «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования город Новоузенск Новоузенского муниципального района Саратовской области на 2017-2027годы», утвержденная Постановлением от 23.12.2016 года №154;

✓ Государственная программа Саратовской области «Развитие транспортной системы», утвержденная Постановлением Правительством Саратовской области от 29.12.2018 года №773-П (с изменениями от 29.11.2019 года). В данной программа отсутствуют мероприятия в сфере транспортной

инфраструктуры на территории муниципального образования город Новоузенск;

✓ Комплексная программа «Развитие отдельных районов Саратовской области на 2019-2021 года», утвержденная Постановлением Правительства Саратовской области от 06.02.2019 года №81-П.

22. по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения

Решение о целесообразности мероприятий по установке средств фото- и видеофиксации принимается согласно исходных данных о наиболее вероятных местах нарушений правил дорожного движения и о результатах анализа причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (ДТП). Источниками этих данных являются органы местного самоуправления, а также натурные обследования дорожной сети.

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

Так как значительное количество ДТП происходит на дорогах федерального, регионального и межмуниципального значения, то необходима установка камер с целью контроля за скоростью движения ТС.

Оборудование должно обеспечивать автоматическую фиксацию следующих нарушений ПДД:

- ✓ превышение скорости;
- ✓ выезд на встречную полосу движения;
- ✓ выезд на тротуар;
- ✓ выполнение поворота из второго ряда;
- ✓ не включенный ближний свет фар или дневные ходовые огни;
- ✓ не предоставление преимущества пешеходам на пешеходных переходах.

Выбор мест установки камер автоматической фиксации нарушений ПДД обуславливается особенностями градостроительной и областной расположенности.

На основании результатов анализа параметров и условий дорожного движения, а также причин и условий возникновения ДТП на дорожной сети муниципального образования город Новоузенск, существует необходимость установки стационарных камер фото- и видеофиксации нарушений ПДД.

23. разработка очередности внедрения мероприятий и укрупненная оценка объемов финансирования мероприятий КСОДД

Формирование Программы мероприятий по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения завершает, по существу, разработку Комплексной схемы организации дорожного движения на территории муниципального образования город Новоузенск Новоузенского муниципального района Саратовской области.

В ходе реализации настоящего Документа возникнет необходимость детальной проработки некоторых мероприятий, входящих в программу мер оптимизации организации дорожного движения. В таких случаях, Федеральный закон №443 от 29.12.2017 года «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» предусматривает разработку проектов

организации дорожного движения (ПОДД) без предварительной разработки КСОДД.

Источниками финансирования мероприятий являются средства федерального бюджета, бюджета Саратовской области, средства муниципального дорожного фонда.

Ресурсное обеспечение за счет всех источников финансирования, планируемое с учетом действующих расходных обязательств и необходимых дополнительных средств, подлежит ежегодному уточнению в рамках бюджетного цикла.

Содержание и ремонт муниципальных дорог осуществляется по договорам, заключаемым по результатам проведения аукционов. Капитальный ремонт дорог выполняется в плановом порядке на основании договоров, заключенным по результатам проведения аукционов в объеме выделенных денежных средств.

Указанные в КСОДД средства, необходимые на реализацию мероприятий КСОДД, рассчитаны для ремонтов автомобильных дорог общего пользования местного и регионального значений и улично-дорожной сети, уровень состояния которых требует дополнительных финансовых вложений к возможностям местного бюджета для изготовления проектной документации и реконструкции дорог улично-дорожной сети.

Реальная ситуация с возможностями федерального и областного бюджетов пока не позволяет обеспечить конкретное планирование мероприятий такого рода даже в долгосрочной перспективе. Таким образом, возможности органов местного самоуправления муниципального образования город Новоузенск Новоузенского муниципального района Саратовской области должны быть сконцентрированы на решении посильных задач на доступной финансовой основе (содержание, текущий ремонт дорог).

Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации.

Данные программы предусматривают развитие связанности территории муниципального образования с учетом особенностей развития и территориальной разрозненности территории муниципального района, обеспечение безопасности дорожного движения, реконструкцию и усовершенствование организации дорожного движения на улично-дорожной сети муниципального образования город Новоузенск Новоузенского муниципального района Саратовской области.

Перечень мероприятий по развитию транспортной и пешеходной инфраструктуры на территории муниципального образования город Новоузенск представлен ниже.

В рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и государственной программы Саратовской области «Развитие транспортной системы», утвержденной постановлением Правительства Саратовской области от 29 декабря 2018 года №773-П, планируется приведение в нормативное состояние (строительство, реконструкция, капитальный ремонт/ремонт и восстановление работы изношенных верхних слоев) на территории муниципального образования город Новоузенск в 2019-2020 годах планируется проведение работ по восстановлению изношенных верхних слоев автомобильных дорог «Урбах-Ждановка-Новоузенск-Александров-Гай-граница с республикой Казахстан» протяженностью – 16 км (58,2 млн.рублей).

Таблица 1

**Перечень автомобильных дорог, рекомендуемых к строительству и реконструкции
по муниципальному образованию город Новоузенск Новоузенского муниципального района**

№ п/п	наименование автомобильной дороги (участков) и значение	протяжен ность (всего/в т.ч.МО)/ км	в том числе (в границах МО)		ширина земляного полотна	ширина проезжей части	категория	строительство/ реконструкция	период	Сумма, тыс.рублей
			твердое покрытие	грунтовое покрытие						
а/п от а/д «Урбах – Ждановка – Новоузенск – Александров Гай										
1	к хутору Шестиворотный	6,0/6,0		6,0	8	6	V	строительство	2027	120000
2	к хутору Мопровский	6,0/6,0		6,0	8	6	V	строительство	2025	120000
3	Радищево – 2-я Пятилетка	5,0/1,0		1,0	8	6	V	строительство	2026	20000
4	а/п к хутору Блинов	1,7/1,7		1,7	8	6	V	строительство	2022	34000
5	а/п к хутору Тимонин	0,8/0,8		0,8	8	6	V	строительство	2023	16000
6	а/п к поселку Береговой	1,8/1,8	1,8		8	6	IV	реконструкция	2020	18000
7	а/п к поселку Красный Партизан	2,2/3	2,3		8	6	IV	реконструкция	2020	23000
Итого местных дорог									2020-2027	351 000
Улично-дорожная сеть										
1	ул. Достоевского	0,136		0,136	7	5	V	строительство	2022	2720
2	ул. Калачевская	2		2	7	5	V	строительство	2021	40000
3	ул. Каляевка	0,247		0,247	7	5	V	строительство	2023	4940
4	ул. Первомайская	0,4		0,4	7	5	V	строительство	2024	8000
5	ул. Смежная	0,118		0,118	7	5	V	строительство	2027	2360

№ п/п	наименование автомобильной дороги (участков) и значение	протяжен ность (всего/в т.ч.МО)/ км	в том числе (в границах МО)		ширина земляного полотна	ширина проезжей части	категория	строительство/ реконструкция	период	Сумма, тыс.рублей
			твердое покрытие	грунтовое покрытие						
6	ул. Сусликова	0,506		0,506	7	5	V	строительство	2023	10120
7	ул. Уфимская	0,2		0,2	7	5	V	строительство	2022	4000
8	ул. Волгоградская	0,6		0,6	7	5	V	строительство	2020	12000
9	ул. Гагарина	1,25		1,25	7	5	V	строительство	2023	25000
10	ул. Зои Космодемьянской	0,4		0,4	7	5	V	строительство	2025	8000
11	ул. Комсомольская	0,4		0,4	7	5	V	строительство	2021	8000
12	ул. Мелиораторов	0,5		0,5	7	5	V	строительство	2026	10000
13	ул. Новоузенская	0,2		0,2	7	5	V	строительство	2026	4000
14	ул. Огородная	0,5		0,5	7	5	V	строительство	2024	10000
15	ул. Парковая	0,5		0,5	7	5	V	строительство	2020	10000
16	ул. Пионерская	0,4		0,4	7	5	V	строительство	2026	8000
17	ул. Северная	1,5		1,5	7	5	V	строительство	2024	30000
18	ул. ГОУ ПУ – 65	0,2		0,2	7	5	V	строительство	2023	4000
19	ул. Строительная	0,5		0,5	7	5	V	строительство	2023	10000
20	ул. Студенческая	0,3		0,3	7	5	V	строительство	2026	6000
21	ул. Чапаева	0,4		0,4	7	5	V	строительство	2021	8000
22	ул. Большакова	0,4		0,4	7	5	V	строительство	2027	8000
23	ул. Жидкова	0,7		0,7	7	5	V	строительство	2024	14000
24	ул. Мичурина	0,4		0,4	7	5	V	строительство	2026	8000
25	ул. Нижняя	0,25		0,25	7	5	V	строительство	2023	5000
26	ул. Смолоника	0,7		0,7	7	5	V	строительство	2024	14000
27	ул. Тимошенко	0,2		0,2	7	5	V	строительство	2023	4000

№ п/п	наименование автомобильной дороги (участков) и значение	протяжен ность (всего/в т.ч.МО)/ км	в том числе (в границах МО)		ширина земляного полотна	ширина проезжей части	категория	строительство/ реконструкция	период	Сумма, тыс.рублей
			твердое покрытие	грунтовое покрытие						
28	ул. Юбилейная	0,6		0,6	7	5	V	строительство	2024	12000
29	ул. Омская	0,25		0,25	7	5	V	строительство	2023	5000
30	ул. Свердлова	0,65		0,4	7	5	V	строительство	2023	8000
31	ул. 1-я Набережная	0,4		0,5	7	5	V	строительство	2021	10000
32	ул. Дарвина	0,45		0,45	7	5	V	строительство	2021	9000
33	ул. Никитина	0,3		0,3	7	5	V	строительство	2023	6000
34	ул. Псковская	0,5		0,5	7	5	V	строительство	2024	10000
35	ул. Салтыкова	0,3		0,3	7	5	V	строительство	2024	6000
36	ул. Костромская	0,3		0,3	7	5	V	строительство	2022	6000
37	ул. Фрунзе	0,25		0,25	7	5	V	строительство	2023	5000
38	ул. Вольская	0,4		0,4	7	5	V	строительство	2023	8000
39	ул. Пугачевская	0,2		0,2	7	5	V	строительство	2023	4000
40	ул. Р.Люксембург	0,2		0,2	7	5	V	строительство	2025	4000
41	ул. Чернышевского	0,4		0,4	7	5	V	строительство	2024	8000
42	ул. Л.Шмидта	0,4		0,4	7	5	V	строительство	2024	8000
43	ул. Ярославская	0,4		0,2	7	5	V	строительство	2022	4000
44	ул. Тобольская	0,4		0,4	7	5	V	строительство	2024	8000
45	ул. 40 лет Октября	0,4		0,2	7	5	V	строительство	2023	4000
46	ул. Елецкая	1,033		0,4	7	5	V	строительство	2024	8000
47	ул. Самарская	0,468		0,468	7	5	V	строительство	2026	9360
48	ул. Свободы	0,368		0,368	7	5	V	строительство	2021	7360
49	ул. Ст.Разина	0,1		0,1	7	5	V	строительство	2027	2000
50	ул. Степная	0,3		0,3	7	5	V	строительство	2026	6000

№ п/п	наименование автомобильной дороги (участков) и значение	протяжен ность (всего/в т.ч.МО)/ км	в том числе (в границах МО)		ширина земляного полотна	ширина проезжей части	категория	строительство/ реконструкция	период	Сумма, тыс.рублей
			твердое покрытие	грунтовое покрытие						
51	ул. Гражданкина	0,766		0,3	7	5	V	строительство	2026	6000
52	ул. Кольцова	0,502		0,502	7	5	V	строительство	2023	10040
53	ул. Красногвардейская	0,836		0,836	7	5	V	строительство	2026	16720
54	ул. Лермонтова	0,15		0,15	7	5	V	строительство	2027	3000
55	ул. Октябрьская	1		1	7	5	V	строительство	2026	20000
56	ул. Орловская	1,267		1,267	7	5	V	строительство	2022	25340
57	ул. Садовая	0,25		0,25	7	5	V	строительство	2027	5000
58	ул. Смоленская	0,394		0,394	7	5	V	строительство	2027	7880
59	ул. Трудовая	0,32		0,32	7	5	V	строительство	2023	6400
ВСЕГО										516 440

Механизм реализации КСОДД включает в себя системы мероприятий, проводимых по обследованию, содержанию, строительству, ремонту, паспортизации автомобильных дорог общего пользования местного значения, мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения, мероприятия по организации транспортного обслуживания населения.

Перечень мероприятий реализации КСОДД по ремонту дорог формируется администрацией муниципального образования город Новоузенск по итогам обследования состояния дорожного покрытия не реже одного раза в год, в начале осеннего или в конце весеннего периодов и с учетом решения первостепенных проблемных ситуаций, в том числе от поступивших обращений (жалоб) граждан.

Вследствие проведенных мероприятий по ремонту автомобильных дорог произойдет обеспечение сохранности и улучшение технико-эксплуатационного состояния автомобильных дорог, снижение дорожной составляющей в общем количестве дорожно-транспортных происшествий и тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий.

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

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

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

Заказчиком КСОДД является Администрация Новоузенского муниципального района Саратовской области. Ответственным за реализацию КСОДД в рамках подразделений администрации, является лицо, назначаемое постановлением главы района в соответствии с установленным порядком.

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

Общий контроль над ходом реализации КСОДД осуществляет Глава Новоузенского муниципального района Саратовской области.

Таким образом, ожидаемыми результатами реализации запланированных мероприятий предусмотренных КСОДД объектов улично-дорожной сети в целях развития современной и эффективной транспортной инфраструктуры муниципального образования город Новоузенск, повышение уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.

24. разработка системы показателей и прогнозная оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения

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

- ✓ прогноз показателей безопасности дорожного движения;
- ✓ прогноз параметров, характеризующих дорожное движение;

- ✓ прогноз параметров эффективности организации дорожного движения;
- ✓ прогноз экологических показателей.

24.1. прогноз основных показателей безопасности дорожного движения

Для определения экономической эффективности затрат и выгоды от реализации мероприятий рассматриваются и оцениваются в сравнении с так называемым «нулевым вариантом», предусматривающим отказ от их реализации.

При проведении расчета эффективности определилось следующее последствие реализации мероприятий:

Незначительное повышение общего числа дорожно-транспортных происшествий, при этом снижение дорожно-транспортных происшествий в результате которых погибли или были ранены люди.

Одним из главных направлений демографической политики, в соответствии с Концепцией демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года, обозначено снижение смертности населения, прежде всего высокой смертности мужчин в трудоспособном возрасте от внешних причин, в том числе в результате дорожно - транспортных происшествий. Достаточно сказать, что средний возраст погибающих в ДТП составляет 20-40 лет, т.е. жертвами становятся граждане наиболее продуктивного возраста. В Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период одной из заявленных целей государственной политики в сфере развития транспорта является создание условий для повышения конкурентоспособности экономики и качества жизни населения, включая повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы.

Правильное определение «стоимости» человеческой жизни и соответствие выплат семьям погибших величине «стоимости» человеческой жизни является важной социальной задачей, обеспечивающей общественную стабильность. Несоблюдение (занижение) выплат в связи с гибелью людей в чрезвычайных ситуациях приводит к появлению общественного недовольства и политической напряженности. Появление зон социальной и политической напряженности в свою очередь снижает качество жизни людей и способствует эрозии человеческого капитала. Величина «стоимости» человеческой жизни (компенсации ущерба в связи с гибелью человека в чрезвычайных ситуациях) должна отвечать следующим основным требованиям:

1) Соответствие субъективному требованию «справедливости» - значительное большинство взрослого населения страны должно рассматривать возмещение в связи с гибелью человека при ЧС различного характера как достаточное для компенсации понесенного ущерба;

2) Достаточность возмещения для компенсации суммарного материального ущерба, реально понесенного домохозяйством в связи с гибелью человека в результате ЧС;

3) Достаточность компенсации для возмещения морального ущерба (нравственных страданий), понесенных близкими в результате гибели человека из-за ЧС.

Основные подходы, которые могут быть использованы при оценке стоимости человеческой жизни, приведены в таблице 2.

Получены оценки материальных потерь из-за преждевременной смерти среднестатистического человека в результате чрезвычайных ситуаций для национальной экономики и для отдельного домохозяйства — они составляют 31,7 и 7,9–10,5 млн. руб. соответственно (в ценах 2017 г.). Приводятся оценки стоимости жизни среднестатистического человека в России, полученные на основании социологических опросов, проведенных в 2017 г. Оценка среднего

значения стоимости жизни в России, полученная методами социологии, составляет 5,2 млн. руб., медианное значение — 1,4 млн руб.⁹

⁹ Экономика социальной сферы. Численная оценка стоимости человеческой жизни человека в России и в мире (Финансовый университет, Москва, Россия <https://orcid.org/0000-0003-4300-2797>)

Таблица 2

п/п	Наименование основных теоретико-методологических подходов к оценке стоимости жизни человека	Краткая характеристика основных теоретико-методологических подходов к оценке стоимости жизни человека
1	Подход с позиций нормативно установленного возмещения в связи с гибелью человека и исполнения решения суда	Основывается на законодательных решении суда, определившего максимальный размер компенсации по возмещению ущерба здоровью и жизни пострадавшего человека от действия физического или юридического лица в результате ЧС.
2	Подход с позиции полезности человека для общества	Основывается на теории полезности и направлен на расчет экономической или общественной полезности человека для общества при наступлении временной или стойкой утраты человеком трудоспособности или его преждевременной смерти; выражается через показатель произведенного ВВП из-за гибели человека в результате ЧС
3	Подход с точки зрения полезности человека для домохозяйства	Основывается на официальных экономико-демографических показателях и позволяет определить стоимость жизни как разницу накопленных и потребленных человеком материальных благ и услуг на основании будущего возможного заработка человека.
4	Социологический подход	Основывается на социологических опросах различных социальных групп населения страны (региона, города) и позволяет определить экономический эквивалент «стоимости» жизни среднего человека как величину «достаточного» и «справедливого» возмещения в связи с гибелью человека в результате ЧС – по мнению респондентов.
5	Подход с позиции оценки рисков	Основывается на экономической оценке риска нанесения ущерба здоровью и жизни человека в условиях ЧС посредством определения размера денежного эквивалента, который общество готово заплатить за уменьшение, избежание или предотвращение воздействия ЧС или использовать в качестве компенсации человеку за понесенный ущерб.
6	Подход с позиции готовности физических лиц платить за устранение риска смерти	Основывается на гипотетической готовности физических лиц платить за устранение риска смерти от конкретных управляемых внешних факторов ЧС.
7	Подход с позиций страхования стоимости жизни для отдельных групп населения	Основывается на определении страховыми компаниями размера страховых сумм страховых взносов и компенсации стоимости жизни для отдельных социальных и профессиональных групп населения.
8	Подход с позиций стоимости	Основывается на расчетах реальных и прогнозируемых максимальных затрат

	медицинских услуг, обеспечивающих снижение риска преждевременной смерти	общества на предоставление медицинских услуг, обеспечивающих снижение риска преждевременной смерти человека.
--	--	---

В соответствии с Методикой оценки и расчета нормативов социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий ущерб в результате гибели и ранения людей следует классифицировать по следующему принципу:

- ✓ смертельный исход (стоимость доставки в больницу, расходы больницы, ритуальные расходы, потери общества от гибели человека и др.);
- ✓ инвалидность (стоимость доставки в больницу, расходы больницы, оплата временной нетрудоспособности, потери общества за время лечения в больнице и временной нетрудоспособности, среднемесячная пенсия по инвалидности в год и др.);
- ✓ тяжелое ранение (стоимость доставки в больницу, расходы больницы, оплата временной нетрудоспособности, потери общества за время лечения в больнице и временной нетрудоспособности и др.);
- ✓ легкое ранение (стоимость доставки в больницу, расходы больницы, оплата временной нетрудоспособности, потери общества за время лечения в больнице и временной нетрудоспособности и др.).

При этом расчеты по происшествиям с участием детей необходимо вести отдельно. В случае гибели ребенка учитываются: затраты на обучение (школа, средние специальные и высшие учебные заведения); заработная плата родителей, необходимая для того, чтобы вырастить ребенка до трудоспособного возраста и др.

Согласно методике, полные социально-экономические издержки от ДТП складываются из прямых и косвенных потерь.

Таблица 3

	Прямые потери	Упущенные выгоды
Смертельный исход	(общее число погибших в результате ДТП) х (компенсационные выплаты по потере кормильца + расходы на ритуальные услуги в среднем в регионе)	(число погибших м/ж в результате ДТП) х (число потерянных человеко-лет до средней продолжительности жизни м/ж в регионе) х (средний душевой доход в регионе)
Инвалидизация	(общее число инвалидов в результате ДТП) × (средние расходы на медицинские услуги в зависимости от группы инвалидности + пособия по инвалидности × количество человек лет по группам инвалидов до средней продолжительности жизни м/ж в регионе)	(число потерянных человеко-лет по группам инвалидов до средней продолжительности жизни м/ж в регионе) × (количество лиц, получивших инвалидность) × (весовой коэффициент нетрудоспособности для разных групп инвалидов) × (средний душевой доход в регионе)
Травматизм	(общее число получивших травму в результате ДТП) × (средние расходы на медицинские услуги в зависимости от категории травм)	(средний период восстановления для травм разной степени тяжести) × (количество лиц, получивших травму данного вида) × (средний душевой доход в регионе)

К прямым потерям относятся:

- ✓ потери владельцев подвижного состава автомобильного транспорта, участвовавших в ДТП;
- ✓ потери службы по эксплуатации дорог, в том числе при ликвидации последствий ДТП;
- ✓ потери грузоотправителей;
- ✓ затраты государственной инспекции по безопасности дорожного движения (ГИБДД) и других юридических органов на расследование дорожно-транспортных происшествий;
- ✓ затраты медицинских учреждений на лечение потерпевших;
- ✓ потери предприятий, сотрудники которых стали жертвами ДТП;
- ✓ затраты государственных органов социального обеспечения (пенсии);
- ✓ выплаты страховых компаний.

К косвенным потерям относятся:

- ✓ вследствие временного или полного выбытия человека, как члена общества, из сферы материального производства;
- ✓ вследствие временного нарушения производственных связей на предприятии (организации);
- ✓ потери рабочего времени родственников потерпевших;
- ✓ моральные потери потерпевших;
- ✓ стоимость простоя, перепробега автотранспорта, не участвовавшего в ДТП;
- ✓ потери пассажиров общественного транспорта, не участвовавшего в ДТП.

Элементы прямых и косвенных потерь определяют полную оценку ущерба от ДТП.

Величина социально-экономического ущерба от ДТП включает ущербы в результате следующих событий:

- ✓ гибели и ранения людей; – повреждения транспортных средств;

- ✓ порчи груза;
- ✓ повреждения дороги.

Анализ законодательства показал, что закреплённая в нормативных актах стоимость жизни человека в России составляет от 0,5 до 2,25 млн. руб.

Нормативно установленные в России размеры выплаты компенсации в связи с гибелью человека на производстве или на транспорте:

1. Федеральный закон от 14 июня 2012 года №67-ФЗ (в редакции от 18.12.2018) «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном» регулирует отношения, возникающие в связи с осуществлением обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение при перевозках вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров (далее также - обязательное страхование), определяет правовые, экономические и организационные основы этого вида обязательного страхования, а также регулирует отношения, возникающие в связи с возмещением вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров, причиненного при их перевозках метрополитеном. В законе установлены компенсации в размере 2 млн. 25 тыс. рублей на случай гибели пассажиров во время перевозки в результате ЧС вне зависимости от наличия вины перевозчика.

2. Федеральный закон от 25.04.2002 №40-ФЗ (в редакции от 02.12.2019) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» назначает лимит ответственности автовладельца в связи с гибелью пострадавшего в размере 500 тысяч рублей на случай гибели человека в результате ДТП.

3. Федеральный закон от 27.07.2010 №225-ФЗ (в редакции от 18.12.2018) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельца опасного объекта за причинение вреда в результате аварии на опасном объекте» – лимит ответственности владельца опасного объекта в связи с

гибелью пострадавшего составляет 2 млн. рублей и 25 тыс. руб. на погребение погибшего.

В рамках реализации Концепции была утверждена постановлением Правительства от 3 октября 2013 года №864 федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах», которая входит в государственную программу «Обеспечение общественного порядка и противодействие преступности».

Постановление от 11 октября 2016 года №1031 по итогам анализа реализации первого этапа федеральной целевой программы (далее – Программа), Программа дополнена рядом мероприятий, в том числе направленных на повышение эффективности профилактики детского дорожно-транспортного травматизма. В частности, в соответствии с поручением Президента России по итогам заседания президиума Госсовета 14 марта 2016 года (Пр-637 от 11 апреля 2016 года, подпункт «д» пункта 3) Программой предусмотрены:

- ✓ внедрение результатов научно-исследовательских, экспериментальных и опытно-конструкторских работ, создание передовых методик и технологий, направленных на совершенствование методической базы и материально-технического обеспечения субъектов, реализующих мероприятия по безопасному участию детей в дорожном движении с целью повышения эффективности профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;

- ✓ оборудование аварийно-опасных участков на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения элементами обустройства, в том числе техническими средствами организации дорожного движения;

- ✓ завершение второго этапа реконструкции федерального центра подготовки сотрудников Госавтоинспекции – научно-практического полигона, обеспечивающего многоуровневую подготовку сотрудников Госавтоинспекции и работников федеральных органов исполнительной власти

в сфере управления безопасностью дорожного движения по широкому спектру программ дополнительного профессионального образования.

В рамках реализации второго этапа в 2019 году:

- Постановлением от 20 декабря 2019 года №1734 внесены изменения в порядок допуска граждан к управлению транспортными средствами. В частности, исключен практический экзамен по первоначальным навыкам управления транспортным средством. Одновременно практический экзамен в условиях дорожного движения дополнен проверкой основных умений и навыков, которые в настоящее время проверяются на экзаменационной площадке;

- Постановлением от 20 декабря 2019 года №1733 внесены изменения в Правила дорожного движения, направленные на обеспечение соблюдения водителями автомобильного транспорта установленного режима труда и отдыха. Установлены временные периоды, в течение которых водитель грузового автомобиля с разрешенной массой свыше 3,5 т или автобуса обязан сделать специальный перерыв для отдыха от управления, а также использовать ежедневный и еженедельный отдых. Также вводится максимальное время управления транспортным средством в течении 24 часов.

24.2. прогноз параметров, характеризующих дорожное движение

Уровень автомобилизации населения муниципального образования город Новоузенск Саратовской области легковым автотранспортом в настоящее время составляет – 11 981 единиц. В связи с прогнозируемой численностью населения, повышение уровня автомобилизации на конец расчетного срока не прогнозируется.

24.3. прогноз параметров эффективности организации дорожного движения

Прогнозируется увеличение уровня автомобилизации населения на территории муниципального образования город Новоузенск и притока автомобильного транспорта в весенне-летний период неизбежно приведет к росту подвижности населения на личном транспорте. Увеличению интенсивности движения на дорогах городского поселения. Поэтому в перспективе необходимо сохранять и увеличивать приоритет в перевозках пассажиров общественным транспортом, для чего необходимо обновлять парк подвижного состава, использовать экипажи различной вместимости, сокращать наполняемость экипажей, обеспечивать удобные подходы к остановкам общественного транспорта.

Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

На расчетный срок внешние связи муниципального образования город Новоузенск также, как и в настоящее время будут обеспечиваться, в том числе и автомобильным транспортом.

Базовыми принципами развития транспортной системы должны стать:

- ✓ повышение доступности социальных услуг путем оптимизации системы автодорог и улучшения транспортного сообщения.
- ✓ стимулирование экономического развития за счет улучшения транспортного положения и инфраструктурной обеспеченности отдельных территорий.
- ✓ повышение мобильности населения как фактора экономического развития.

24.4. прогноз негативного воздействия объектов транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения

По-прежнему, одним из основных и устойчивых источников негативного воздействия на окружающую среду является автотранспорт, создающий высокую плотность и токсичность загрязнения. Объем выбросов загрязняющих веществ от передвижных источников, приходящийся на каждого жителя населенного пункта, сопоставим с аналогичными

показателями крупных городов России. В структуру выбросов от автотранспорта в атмосферу 69,6% приходится на оксиды углерода, 10,8% - на летучие органические вещества, 18,2% - на оксиды азота, 0,9% - на оксиды серы, 0,2% - на сажу.¹⁰

Физические факторы воздействия на окружающую среду представляют собой в основном шумовые, вибрационные и электромагнитные поля. Уровни воздействия шума и вибрации на селитебной территории не превышают нормативных значений.

Выбросы загрязняющих веществ от автотранспорта приведены в таблице 4.

Таблица 4¹¹

SO ₂	NO _x	ЛОСХМ	CO	C	NH ₃	CH ₄	Всего, тыс. тонн
0,03	0,5	0,7	5	0,008	0,02	0,003	6,3

В суммарных выбросах загрязняющих веществ в атмосферу на долю автотранспорта приходится порядка 29,2%. Доля автотранспорта в шумовом воздействии на население составляет 90%. Прогнозируется увеличение выбросов загрязняющих веществ в атмосферу от автотранспортных средств в год приблизительно на 2,63 %.

Ежегодной утилизации подлежат примерно 5% существующего парка транспортных средств (брошенные и разукomплектованные автотранспортные средства). В условиях слабой организации сбора и утилизации таких автомобилей (в первую очередь личного транспорта) происходит их накопление, что представляет серьезную проблему.

24.5. ожидаемый эффект от внедрения мероприятий по организации дорожного движения

Оценка эффективности и результативности КСОДД представляет собой совокупность показателей оценки фактической эффективности в процессе и по

¹⁰ По данным Министерства природных ресурсов и охраны окружающей среды Саратовской области.

¹¹ Доклад о состоянии окружающей среды и природопользовании в Саратовской области в 2018 году.

итогах реализации программы, характеризующих успешность ее выполнения в экономической, социальной и экологической сферах. Эффективность и результативность программы оцениваются с учетом объема ресурсов, направленных на реализацию, и возможных рисков.

Оценка эффективности реализации КСОДД производится ежегодно и обеспечивается мониторингом результатов ее реализации в целях уточнения степени решения задач и выполнения мероприятий программы.

Для оценки эффективности реализации программы используются показатели (критерии) эффективности, которые отражают выполнение мероприятий программы.

Оценка эффективности реализации программы производится путем сравнения фактически достигнутых показателей за соответствующий год с утвержденными значениями показателей (критериев).

Результативность оценивается как степень достижения запланированных нефинансовых (натуральных) и финансовых результатов реализации основных мероприятий и в целом программы.

Результативность определяется отношением фактического результата к запланированному результату на основе проведения анализа реализации основных мероприятий и в целом программы.

Индексы результативности рассчитываются для натуральных и финансовых показателей по следующим формулам:

Ирез - результативность реализации КСОДД:

$$\text{Ирез} = (P\phi_1/Pn_1 + P\phi_2/Pn_2 + \dots + P\phi_n/Pn)/n, \text{ где}$$

$P\phi$ - фактический натуральный показатель, достигнутый в ходе реализации программы;

Pn - нормативный (плановый) показатель, утвержденный КСОДД;

n - количество натуральных показателей (критериев) КСОДД.

Ифинрез - финансовая результативность реализации КСОДД:

Ифинрез = $\Phi\phi/\Phi n$, где:

Фф - фактический финансовый показатель, достигнутый в ходе реализации программы;

Фп - финансовый плановый показатель, утвержденный программой.

Эффективность оценивается как отношение достигнутых (фактических) нефинансовых результатов основных мероприятий программы к затратам по основным мероприятиям, КСОДД в целом.

Эффективность основного мероприятия, программы в целом определяется по индексу эффективности.

Индекс эффективности определяется по формуле:

$$\text{Иэфф} = \text{Ирез} / \text{Ифинрез}, \text{ где:}$$

Иэфф - индекс эффективности;

Ирез - индекс нефинансовой результативности;

Ифинрез - индекс финансовой результативности.

Основным критерием оценки результативности реализации программы является полнота достижения, запланированного (требуемого) результата КСОДД.

По итогам проведения анализа индекса эффективности дается качественная оценка эффективности реализации КСОДД в соответствии с таблицей 5.

Таблица 5

Наименование показателя	Значение показателя	Качественная оценка мероприятия, программы в целом
Индекс эффективности (Иэфф)	$1,0 < \text{Иэфф} < 2,0$	Высокоэффективные
	$0,7 < \text{Иэфф} < 1,0$	Уровень эффективности средний
	$0,5 < \text{Иэфф} < 0,7$	Уровень эффективности низкий
	$\text{Иэфф} < 0,5$ или $\text{Иэфф} > 2,0$	Неэффективные

Вывод об эффективности реализации Программы формируется на основании значений Иэфф. Реализация КСОДД признается:

✓ с высоким уровнем эффективности, если значение Иэфф больше либо равно 1,0;

✓ со средним уровнем эффективности, если значение $I_{эфф}$ меньше 1,0, но больше либо равно 0,7.

В остальных случаях реализация КСОДД признается с низким уровнем эффективности.

Оценка эффективности мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры представлена в таблице 6.

Таблица 6

№ п/п	Наименование	Цель	Социально-экономический эффект
1	Мероприятия по развитию улично-дорожной сети и организации движения легкового и грузового транспорта	Развитие автомобильных дорог общего пользования	Увеличение протяженности дорог общего пользования соответствующим нормативным требованиям
2	Мероприятия по совершенствованию условий пешеходного движения	Обеспечение безопасности дорожного движения на территории муниципального образования	Снижение вероятности ДТП с участием пешеходов
3	Мероприятия по повышению общего уровня безопасности дорожного движения	Развитие автомобильных дорог общего пользования, формирование лучшей связанности территории муниципального образования	Снижение времени в пути. Снижение перегрузки улично-дорожной сети, снижение вероятности ДТП, снижение уровня негативного воздействия вредных выбросов от ТС на экологическую обстановку и здоровье населения
4	Мероприятия по оптимизации парковочного пространства	Организация мест для постоянного и временного хранения автотранспортных средств	Увеличение доступности объектов транспортной инфраструктуры, исключение дефицита парковочного пространства
5	Развитие сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом	Развитие и сохранение автомобильных дорог общего пользования, реализация комплекса мер по безопасности дорожного движения на территории муниципального образования	Увеличение скорости движения, снижение времени в пути, снижение вероятности ДТП, снижение уровня негативного воздействия вредных выбросов от транспортных средств на экологическую обстановку и здоровье населения

Основными параметрами интегральной оценки эффективности мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры являются время в пути и распределение средней скорости. Также для оценки эффективности использовались такие показатели как вероятность возникновения ДТП, экологическая нагрузка на окружающую среду и доступность объектов транспортной инфраструктуры.

Комплекс предлагаемых мер предусматривает развитие транспортной сети в совокупности с реализацией запланированных мероприятий целевых программ, а также по повышению уровня безопасности дорожного движения, как водителей, так и пешеходов.

При планировании ресурсного обеспечения, 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.

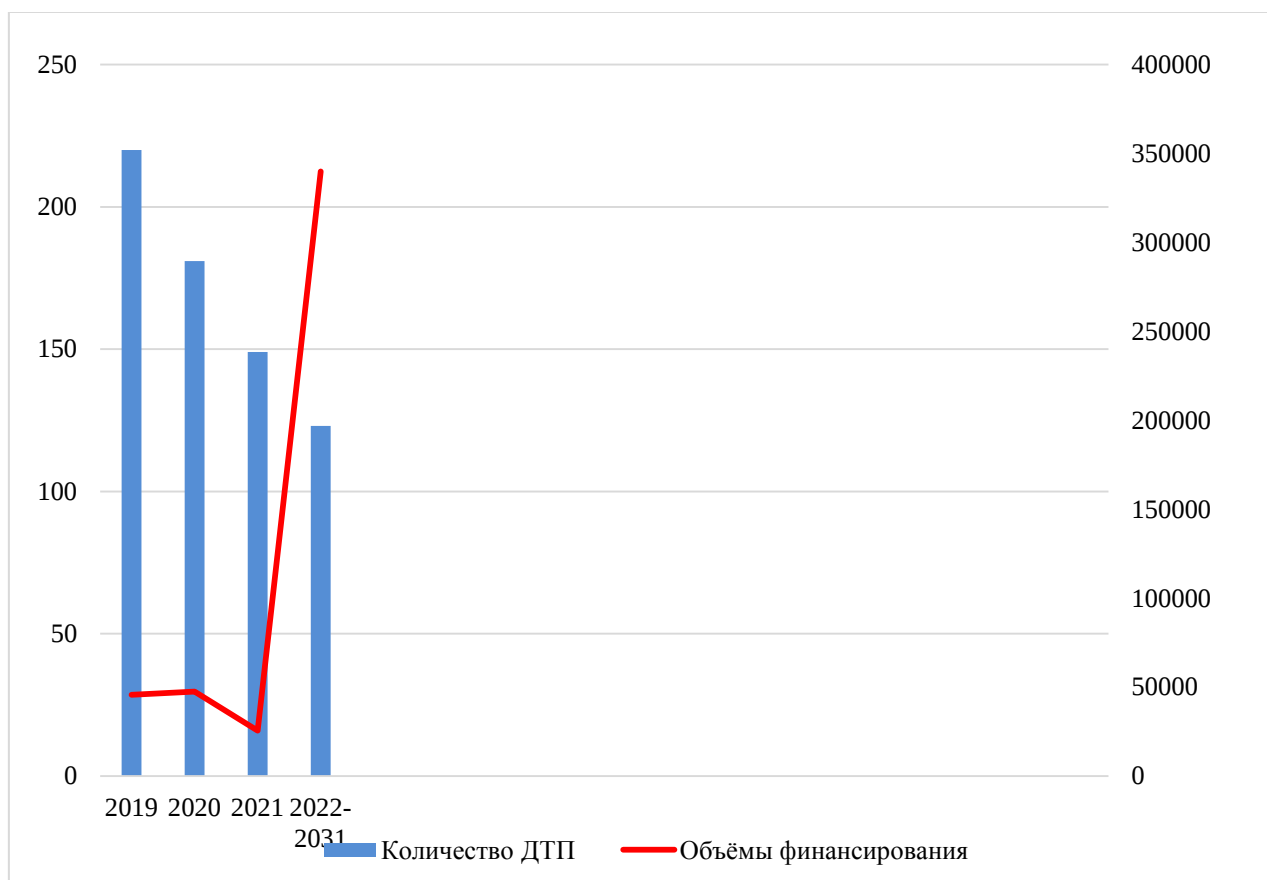
Эффективность реализации мероприятий по организации дорожного движения заключается в сохранении жизней участникам дорожного движения и предотвращения социально-экономического и демографического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий. Эффективность мероприятий по организации дорожного движения определяется как интегральная оценка эффективности отдельных мероприятий, при этом их результативность оценивается исходя из соответствия достигнутых результатов поставленной цели и значениям целевых индикаторов и показателей мероприятий по организации дорожного движения.

Социально-экономический эффект от внедрения предлагаемых мероприятий по организации дорожного движения выражается качественными и количественными параметрами, характеризующими улучшение экономических и финансовых показателей, а также показателей, влияющих на улучшение демографической ситуации (уменьшение

смертности, в том числе детской), снижение в результате реализации мероприятий социально-экономического ущерба от смертности населения.

Мероприятия, предусмотренные в рамках КСОДД муниципального образования город Новоузенск Новоузенского муниципального района Саратовской области, представляют собой сводный комплекс проектов из действующих на дату разработки КСОДД государственных, муниципальных программ, стратегии социально-экономического развития, генерального плана муниципального образования город Новоузенск Новоузенского муниципального района Саратовской области, целью которых является обеспечение безопасности дорожного движения на территории муниципального образования город Новоузенск Новоузенского муниципального района Саратовской области.

Ожидаемый эффект от внедрения мероприятий по организации дорожного движения в денежном эквиваленте представлено на диаграмме.



Основными функциями администрации 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 муниципального образования и предложений о её корректировке.