

Российская Федерация
Иркутская область
Муниципальное образование «Тайшетский район»
АДМИНИСТРАЦИЯ РАЙОНА
ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от " 10 " 12 2018 г.

№ 751

Об утверждении Комплексной схемы организации дорожного движения муниципального образования "Тайшетский район" на 2019 -2034 годы

В соответствии с Федеральным законом от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ "Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации", во исполнение подпункта "б" пункта 4 перечня поручений Президента Российской Федерации по итогам заседания Президиума Государственного совета РФ по безопасности дорожного движения от 14 марта 2016 года №Пр-637, руководствуясь статьями 22, 45 Устава муниципального образования "Тайшетский район", администрация Тайшетского района

ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить Комплексную схему организации дорожного движения муниципального образования "Тайшетский район" на 2019 -2034 годы (прилагается).
2. Начальнику отдела информатизации Управления делами администрации Тайшетского района Жамову Л.В. разместить настоящее постановление на официальном сайте администрации Тайшетского района.
3. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на первого заместителя мэра Тайшетского района М.В.Малиновского.

Мэр Тайшетского района



А.В.Величко

**Комплексная схема организации дорожного движения муниципального
образования "Тайшетский район" на 2019-2034 годы**

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	4
ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ О МУНИЦИПАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ "ТАЙШЕТСКИЙ РАЙОН".....	5
1. ХАРАКТЕРИСТИКА СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ (ДАЛЕЕ - ОДД) НА ТЕРРИТОРИИ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ "ТАЙШЕТСКИЙ РАЙОН".....	8
1.1. Описание используемых методов и средств получения исходной информации.....	8
1.2. Подготовка и проведение транспортных обследований на территории муниципального образования с целью сбора недостающих данных для разработки комплексной схемы организации дорожного движения (далее - КСОДД).....	8
1.3. Анализ организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД.....	8
1.4. Анализ нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД, в том числе в сравнении с передовым отечественным и зарубежным опытом...	8
1.5. Анализ имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования.....	9
1.6. Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий.....	9
1.7. Анализ параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных транспортных средств. Анализ пассажиропотоков.....	12
1.8. Анализ условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием.....	15
1.9. Анализ эффективности используемых методов ОДД.....	16
1.10. Анализ причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий.....	16
2. РАЗРАБОТКА ПРОГРАММЫ МЕРОПРИЯТИЙ КСОДД НА ПРОГНОЗНЫЕ ПЕРИОДЫ.....	17
2.1. Подготовка принципиальных предложений и решений по основным мероприятиям ОДД.....	17
2.2. Проведение укрупненной оценки предлагаемых вариантов проектирования на основе разработки принципиальных предложений по основным мероприятиям ОДД для каждого из вариантов.....	18
2.3. Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий.....	19
2.4. Категорирование дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству.....	19
2.5. Распределение транспортных потоков по сети дорог.....	19
2.6. Разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления дорожным движением (далее - АСУДД), ее функции и этапы внедрения.....	19
2.7. Организации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения документации по ОДД, принципам формирования и ведения баз данных, условиям доступа к информации, периодичности ее актуализации.....	20
2.8. Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения.....	22
2.9. Применение реверсивного движения.....	23
2.10. Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение	

приоритетных условий их движения.....	23
2.11. Организация пропуска транзитных транспортных потоков.....	24
2.12. Организация пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств.....	24
2.13. Ограничения доступа транспортных средств на определенные территории.....	24
2.14. Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах.....	24
2.15. Формирование единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений).....	24
2.16. Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями.....	24
2.17. Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения.	24
2.18. Формирование программы мероприятий КСОДД с указанием очередности реализации, очередности разработки проектов организации дорожного движения (далее-ПОДД) на отдельных территориях, а также оценки требуемых объемов финансирования и ожидаемого эффекта от внедрения.....	25
2.19. Формирование предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового, нормативно-технического, методического и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД на территории, в отношении которой осуществляется подготовка КСОДД (разрабатываются в целях обеспечения возможности реализации предлагаемых в составе КСОДД мероприятий).....	26
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	27
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ.....	28

ВВЕДЕНИЕ

Объект выполнения работ - Комплексная схема организации дорожного движения муниципального образования "Тайшетский район".

Цель - разработка Программы мероприятий, направленной на повышение безопасности и эффективности организации дорожного движения на территории муниципального образования "Тайшетский район".

Задачи:

- 1) упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов;
- 2) повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования;
- 3) снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов;
- 4) снижение негативного воздействия от автомобильного транспорта на окружающую среду.

ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ О МУНИЦИПАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ "ТАЙШЕТСКИЙ РАЙОН".




Муниципальное образование "Тайшетский район" расположено в западной части Иркутской области и входит в переходную зону от Средне-Сибирского плоскогорья к Восточным Саянам, его площадь составляет 27,8 тыс. км², что составляет 3,6 % территории Иркутской области. Район граничит с запада и северо-запада с Нижнеингашским районом Красноярского края, с севера с Чунским и с юго-востока Нижнеудинским районами.

СХЕМА РАЗМЕЩЕНИЯ ТАЙШЕТСКОГО РАЙОНА В СТРУКТУРЕ ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ



М 1:5 000 000

УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ:



ГРАНИЦЫ

-  ГРАНИЦА ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ
-  ГРАНИЦЫ МУНИЦИПАЛЬНЫХ РАЙОНОВ
-  ГРАНИЦЫ МРМО ТАЙШЕТСКИЙ РАЙОН

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ

-  ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ
-  РЕГИОНАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ


-  МАГИСТРАЛЬНЫЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ
-  ПРОЧИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ

-  НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ

Тасжний

Красноярск

Абакан

 ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ ОБУСЛОВЛЕННЫЙ ПЕРЕСЕЧЕНИЕМ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ, АВТОМОБИЛЬНЫХ И
ТРУБОПРОВОДНЫХ ПУТЕЙ.

В состав района входят 28 муниципальных образований (шесть городских и двадцать два сельских поселений), на территории которых расположены 87 населенных пунктов. По данным текущего статистического учета, постоянное население района на 01.01.2017 г. составило 74188 человек.



Территория района является неравномерно освоенной, в южной и северной части района практически нет постоянного населения, отсутствует транспортная инфраструктура.

В географическом отношении Тайшетский район имеет холмистый рельеф местности, располагается в пределах юго-западной части Сибирской платформы и с юга ограничивается северными предгорьями Восточных Саян.

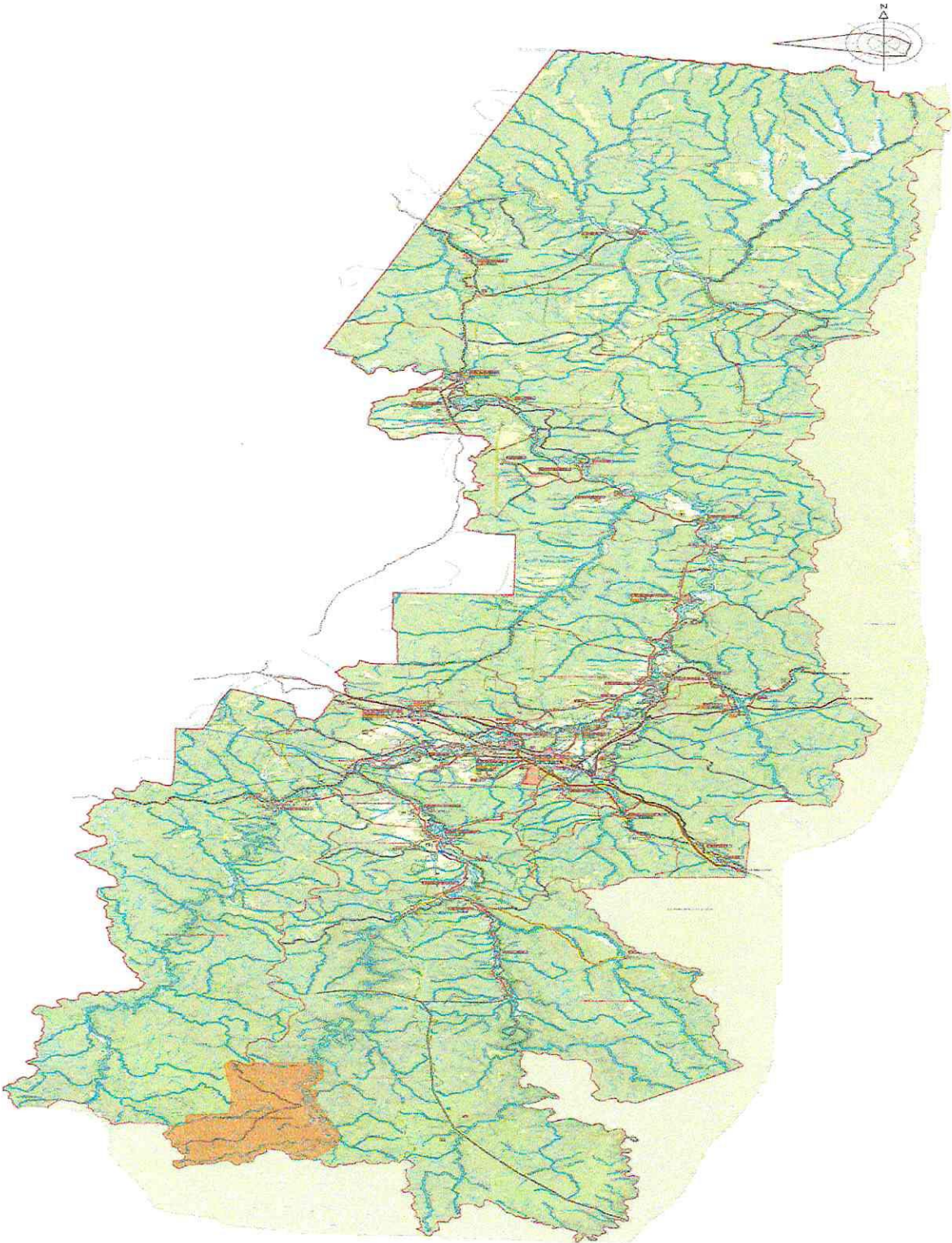
В целом территория Тайшетского района представляет древнее сравнительно плоское плато расчлененное глубоко врезанными долинами рек Бирюсы, Тагул, Туманшет и их притоков.

Большая часть территории Тайшетского района покрыта заболоченной труднопроходимой тайгой.

Административный центр района - город Тайшет. Центральная часть территории Тайшетского района расположена в зоне интенсивного освоения и заселения и имеет удобные коммуникации для связи с ближайшими крупными городами (расстояние по железной дороге до областного центра Иркутска составляет 668 км, до Абакана – 647 км, до Красноярска – 418 км, до Братска – 315 км).

Тайшетский район имеет выгодное транспортно-географическое положение, это обуславливается наличием крупного транспортного узла, пересечением железнодорожных, автомобильных и трубопроводных путей. Через территорию района проходит автодорога федерального значения Р-255 "Сибирь" и автодорога регионального значения "Тайшет - Чуна – Братск". На территории района находятся объекты трубопроводной системы "Восточная Сибирь - Тихий океан".

Схема автомобильных дорог муниципального образования "Тайшетский район"



1. ХАРАКТЕРИСТИКА СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ "ТАЙШЕТСКИЙ РАЙОН".

1.1. Описание используемых методов и средств получения исходной информации.

Исходная информация для разработки комплексной схемы организации дорожного движения на территории муниципального образования "Тайшетский район" получена из следующих источников:

- 1) информация, имеющаяся в администрации Тайшетского района согласно перечня исходной информации, необходимой для разработки документации по ОДД, установленного приказом Минтранса РФ от 17 марта 2015 года № 43 "Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения";
- 2) данные полученные из общедоступных официальных интернет источников.

1.2. Подготовка и проведение транспортных обследований на территории муниципального образования с целью сбора недостающих данных для разработки комплексной схемы организации дорожного движения (далее – КСОДД).

Проведение транспортных обследований на территории муниципального образования "Тайшетский район" с целью сбора недостающих данных для разработки КСОДД не требуется, так как все необходимые данные имеются в администрации Тайшетского района.

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

Анализ деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД показал, что муниципальными образованиями Тайшетского района проводится большая работа в области организации дорожного движения. На 2018 год запланировано 108489 тыс.рублей на содержание и ремонт автомобильных дорог местного значения. Такие же суммы запланированы на 2019-2020 годы.

1.4. Анализ нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД, в том числе в сравнении с передовым отечественным и зарубежным опытом.

На уровне поселений Тайшетского района разработаны и утверждены муниципальные программы комплексного развития транспортной инфраструктуры, основными целями которых являются:

- обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее субъекты экономической деятельности) на территории муниципального образования;
- обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;
- развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории муниципального образования;
- развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в муниципальном образовании;
- обеспечение условий для управления транспортным спросом;
- создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья

участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;

- создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;
- условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;
- эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

Бюджетные средства, направляемые на реализацию программ, должны быть предназначены для реализации проектов модернизации объектов транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства, связанных с ремонтом, реконструкцией существующих объектов, а также со строительством новых объектов.

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

Анализ имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования позволил выявить, что в число мер, направленных на совершенствование транспортной инфраструктуры муниципального образования "Тайшетский район" включены:

- сохранение существующей сети автомобильных дорог местного значения, доведение ее технического состояния до уровня, соответствующего нормативным требованиям;
- сохранение сети местных автомобильных дорог с твердым покрытием, обеспечивающих связь населенных пунктов с административным центром - г. Тайшет;
- создание условий для обеспечения единого экономического и транспортного пространства, свободы перемещения населения и товаров по району и за его пределы посредством модернизации и поэтапного развития сети автомобильных дорог, отвечающей интересам граждан, грузовладельцев;
- формирование грузо - и пассажиропроводящей системы гармоничного развития и эффективного взаимодействия всех видов транспорта.

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

- создание условий для работы предприятий пассажирского транспорта с органами местного самоуправления по заключенным контрактам на выполнение перевозок населения;
- организация пассажирских перевозок на таком уровне, который обеспечивал бы безубыточную работу предприятий и позволял обновлять подвижной состав в соответствии с нормативами.

Для развития транспортной инфраструктуры и улучшения условий проживания населения на территории Тайшетского района, проектом планируется строительство, капитальный ремонт и реконструкция автомобильных дорог.

1.6. Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий.

Сеть автомобильных дорог муниципального образования "Тайшетский район" характеризуется не однородной плотностью автодорог, что обусловлено уровнем освоения территории. Через Тайшетский район проходит федеральная магистральная автодорога Р-255 "Сибирь" и автодорога регионального значения "Тайшет - Чуна – Братск".

На территории Тайшетского района расположено 438,362 км автодорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, находящихся в оперативном управлении ОГКУ "Дирекция по строительству и эксплуатации автомобильных дорог Иркутской области", 110 км автодорог федерального значения, которые находятся в оперативном управлении ФКУ УПРДОР "Прибайкалье", улично-дорожная сеть городских и сельских поселений Тайшетского района составляет 968,043 км и 101,428 км автомобильных

дорог местного значения между населёнными пунктами, находящихся в собственности муниципального образования "Тайшетский район".

Таким образом, общая протяженность всех автомобильных дорог Тайшетского района составляет 1617,833 км, в том числе 1374,563 км с твердым покрытием.

Транспортное сообщение с населенными пунктами Тайшетского района осуществляется в основном по автомобильным дорогам входящих в перечень автодорог общего пользования регионального и межмуниципального значения.

Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения на территории Тайшетского района Иркутской области

Таблица 1

№ п/п	Идентификационный номер	Наименование автомобильной дороги	Общая протяженность, км	Категория
1	25 ОП МЗ 25Н-124	Тайшет - Чуна - Братск	58,128	IV
2	25 ОП МЗ 25Н-422	Подход к г. Тайшету (от км 1216+750 до км 1226+870 автодороги М-53 "Байкал")	10,120	IV
3	25 ОП МЗ 25Н-423	Березовка - Николаевка	14,211	IV
4	25 ОП МЗ 25Н-424	Бирюсинск - Заречное	4,005	V
5	25 ОП МЗ 25Н-425	Квиток - Борисово	18,824	V
6	25 ОП МЗ 25Н-426	Коновалова - Конторка	24,061	IV
7	25 ОП МЗ 25Н-427	Невельск - Малиновка	6,468	V
8	25 ОП МЗ 25Н-428	Николаевка - Новоселехова	8,010	IV
9	25 ОП МЗ 25Н-429	Подъезд к г. Бирюсинск	2,907	IV
10	25 ОП МЗ 25Н-430	Подъезд к с. Николаевка	4,776	V
11	25 ОП МЗ 25Н-431	Подъезд к д. Пуляева	1,797	V
12	25 ОП МЗ 25Н-432	Подъезд к с. Черчет	0,568	V
13	25 ОП МЗ 25Н-433	Подъезд к д. Яковская	3,172	V
14	25 ОП МЗ 25Н-434	Тайшет - Березовка	1,860	V
15	25 ОП МЗ 25Н-435	Тайшет - Тимирязева - Авдюшино	22,701	IV
16	25 ОП МЗ 25Н-436	Тайшет - Шелехово - Талая - Сереброво	73,140	IV/V
17	25 ОП МЗ 25Н-437	Тайшет - Шиткино - Шелаево	141,547	IV
18	25 ОП МЗ 25Н-438	Шелехово - Сергина	7,969	V
19	25 ОП МЗ 25Н-439	Шелехово - Туманшет	34,098	IV
Итого по району:			438,362	

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения вне границ населенных пунктов, находящихся в собственности муниципального образования "Тайшетский район".

Таблица 2

№ п/п	Идентификационный номер	Наименование автодороги	Общая протяженность, км	Категория
1	25-236 ОП МР 001	Подъезд к с. Конторка	1,45	IV
2	25-236 ОП МР 002	М-53-Заречное-Венгерка	46,152	V
3	25-236 ОП МР 003	Бирюсинск-Тимирязева	3,181	V
4	25-236 ОП МР 005	Квиток-Невельская	3,184	V
5	25-236 ОП МР 010	Подъезд к д. Тремина	2,747	V
6	25-236 ОП МР 011	Шелехово-Ингашет	5,5	V
7	25-236 ОП МР 016	Подъезд к садоводческому обществу "Байроновские дачи"	3,824	V
8	25-236 ОП МР 018	Тайшет – п.ж.д.ст.Акульшет-ж.д.ст.Заводская	8,7	IV
9	25-236 ОП МР 019	Новобирюсинский-Пея	16,77	V
10	25-236 ОП МР 020	Подъезд к паромной переправе на р. Бирюса (п.Пея)	5,05	V
11	25-236 ОП МР 023	Подъезд к с.Бирюса	0,628	IV
12	25-236 ОП МР 025	Подход к г.Тайшету (от км 1204+120 до км 1207+400 автодороги М-53 "Байкал")	3,28	IV
13	25-236 ОП МР 026	М-53 – спортивно-оздоровительный лагерь "Олимп"	0,962	V
		Итого:	101,428	

Основным линейным элементом планировочного каркаса территории являются автодороги: Р-255 "Сибирь", Тайшет - Чуна - Братск, Подход к г.Тайшету (от км 1216+750 до км 1226+870 автодороги М-53 "Байкал"), Подход к г.Тайшету (от км 1204+120 до км 1207+400 автодороги М-53 "Байкал"), Тайшет - Шелехово - Талая – Сереброво, Тайшет - Шиткино – Шелаево, Тайшет - Тимирязева – Авдюшино, образующие главные транспортные

коридоры.

На территории Тайшетского района 13 населенных пунктов не имеют устойчивой круглогодичной автодорожной связи с транспортной сетью района по автомобильным дорогам общего пользования: с. Шелаево, с. Мирный, п.ж.д.ст.Черманчет, п. Пея, п. Новобирюсинский, п. Тамтачет, п.ж.д.ст.Горевая, п. Полинчет, с. Кондратьево, п. Венгерка, п.ж.д.ст. Саранчет 2-й, с. Саранчет 1-й, п. Точильный.

В целях обеспечения устойчивой круглогодичной автодорожной связью с транспортной сетью района населенных пунктов с. Шелаево, с. Мирный, п.ж.д.ст.Черманчет, п. Пея, планируется строительство автомобильной дороги Тайшет-Шиткино-Шелаево на участке км 141+547 - км 159+600 в Тайшетском районе. Финансирование будет осуществляться из федерального и областного бюджетов.

В настоящее время проезд по существующему грунтовому участку автодороги осуществляется в основном в зимний период и в сухое время летом. В период весенне-осенней распутицы жители вынуждены добираться до г.Тайшет только железнодорожным транспортом с пересадкой на станции Решоты.

Финансирование строительства автомобильной дороги Тайшет-Шиткино-Шелаево будет осуществляться в рамках Государственной программы Иркутской области "Развитие сельского хозяйства и регулирование рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия" на 2019 - 2024 годы " (утверждена Постановлением Правительства Иркутской области от 26 октября 2018 г. N 772-пп).

В результате реализации проекта протяжённость региональных и межмуниципальных дорог Иркутской области, отвечающих нормативным требованиям, увеличится почти на 18 километров.

Строительство участка автодороги Тайшет-Шиткино-Шелаево (Черчет-Шелаево) протяженностью 18 км позволит обеспечить бесперебойное движение транспортных средств Мирнинского и Шелаевского муниципальных образований с районным центром (г. Тайшет), что в свою очередь позволит создать условия для их экономического развития.

Строительство пешеходного моста через р. Бирюса в Джогинском муниципальном образовании позволит обеспечить круглогодичную связь между населенными пунктами д. Тремина - п. Новотремино.

1.7. Анализ параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных транспортных средств. Анализ пассажиропотоков.

На территории Тайшетского района действуют 13 автобусных маршрутов между поселениями (8 пригородных, 3 междугородных и 2 сезонных маршрута) и 15 городских автобусных маршрутов. Данные маршруты обслуживают 60 автобусов.

В течение 2015-2017 годов в Тайшетском районе пассажирооборот на пригородных, междугородных и городских маршрутах составил 144838 тыс. пасс.км (2015 год - 47228 тыс. пасс.км, 2016 год - 48710 тыс. пасс.км, 2017 год - 48900 тыс. пасс.км).

Пассажирооборот на территории Тайшетского района имеет тенденцию увеличения.

Доля населения, проживающего в населенных пунктах, не имеющих регулярного автобусного и (или) железнодорожного сообщения с административным центром г. Тайшетом муниципального района, в общей численности населения муниципального образования "Тайшетский район" составляла в 2014-2016 годах - 2,7 %. С января 2017 года возобновилось движение пригородного поезда на участке Тайшет-Саранчет и данный показатель в 2017 году составил - 2,2 %.

Реестр маршрутов регулярных пассажирских перевозок между поселениями на территории муниципального образования "Тайшетский район".

Таблица 3

Порядковый номер муниципального маршрута	Наименование муниципального маршрута	Наименование промежуточных остановочных пунктов по муниципальному маршруту	Наименование улиц, автомобильных дорог	Протяженность муниципального маршрута, (км)	Класс транспортного средства			Вид сообщения
					Максимальное количество транспортных средств каждого класса			
					Особо малый (до 5 м)	Малый (от 5 до 7,5 м)	Средний (от 7,5 до 10 м)	
101	Тайшет-Бирюсинск	Автостанция, Колхозный рынок, Октябрьская, Райисполком, Вокзал, Нефтебаза, Госпромхоз, Тайшетка, Дачи, Объект, Саяны, Сворот, ОРС, Больница, Жилгородок, ПМК, Детский сад, Детский мир, КБО, Копейка, Школа, Школа №10, Лыжная база, Презент, Нагорная, Позитив, Библиотека, Бассейн.	Октябрьская, Гастелло, Чапаева, Кирова, Пушкина, Суворова, Транспортная, Андреева, Партизанская, Сибирская, автодорога М-53, автодорога "подъезд к г.Бирюсинск", Парижской Коммуны, Советская, Нагорная, Богдана Хмельницкого, Дружбы, Горького.	22,3		1		пригородное
101а	Тайшет-Бирюсинск	Вокзал, Нефтебаза, Госпромхоз, Тайшетка, Дачи, Объект, Саяны, Сворот, ОРС, Жилгородок, ПМК, Детский сад, Детский мир, КБО, Копейка, Школа, Школа №10, Лыжная база, Презент, ТУСМ, Нагорная, Позитив, Библиотека, Бассейн, ПМК. ПМК, Жилгородок, ОРС, Сворот, Саяны, Объект, Дачи, Тайшетка, Нефтебаза, Вокзал, Школа №14, Горького, Площадь Юбилейная, Вокзал.	Северовокзальная, Транспортная, Андреева, Партизанская, Сибирская, автодорога М-53, автодорога "подъезд к г.Бирюсинск", Парижской Коммуны, Советская, Нагорная, Богдана Хмельницкого, Дружбы, Горького. Парижской Коммуны, автодорога "подъезд к г.Бирюсинск", автодорога М-53, Сибирская, Партизанская, Андреева, Транспортная, Горького, Суворова, Транспортная, Северовокзальная	20,25		10	2	пригородное

102	Тайшет-Байроновка	Автостанция, А/к 1503, Швейная фабрика, Колхозный рынок, Почта, к-тр Победа, Октябрьская, Детский сад, Райисполком, ресторан Премьера, МСО, Подстанция, Новый Акульшет, Байроновка.	Октябрьская, Гастелло, Чапаева, Кирова, автодорога М-53.	13,8			1	пригородное
103	Тайшет-Рождественка	Вокзал, Райисполком, Серафимовка, сворот Сергина, Старошелехова, Шелехово, Рождественка.	Транспортная, Суворова, Пушкина, автодорога "Тайшет-Шелехово", автодорога "Шелехово-Гуманшет"	49		1		пригородное
104	Тайшет-Юрты	Вокзал, Саяны, Бирюса, Конторка, Еловка, Половино-Черемхово, Юрты (полиция).	Северовокзальная, Транспортная, Андреева, Партизанская, Сибирская, автодорога М-53(Р-255), Путевая, Советская.	38		6		пригородное
105	Тайшет-Квиток	Вокзал, Райисполком, МСО, Новый Акульшет, Байроновка, Парижская Коммуна, Гоголевка, Квиток.	Транспортная, Суворова, Пушкина, Кирова, автодорога М-53, автодорога "Тайшет-Чуна-Братск".	48		1		Пригородное
108	Тайшет-Березовка	Автостанция, Октябрьская, Райисполком, ЦРБ, Березовка.	Октябрьская, Кирова, Пушкина, автодорога Тайшет-Шелехово (с 0 по 2 км), автодорога Р-255(М-53), автодорога Тайшет-Березовка.	11,4		1	1	пригородное
109	Тайшет-Старый Акульшет	Автостанция, Октябрьская, Райисполком, площадь Юбилейная, Старый Акульшет.	Октябрьская, Кирова, Пушкина, Суворова, Партизанская, Горького, автодорога Тайшет-Шиткино-Шелаево (с 0 по 10 км), Советская.	14,3		1	1	пригородное
112	Тайшет-Шиткино	Вокзал, Бирюса, Конторка, Синякина, Коновалова, Нижняя Заимка, Тракт Ужет, Тракт Кавказ, Шиткино.	Транспортная, Андреева, Партизанская, Сибирская, автодорога М-53 (Р-255), автодорога Конторка-Коновалова, автодорога Тайшет-Шиткино-Шелаево.	80		1		междугородное
202	Тайшет-Сереброво	Вокзал, Райисполком, Серафимовка, сворот Сергина, Старошелехова, Тальская Заимка, Талая, Соляная, Сереброво.	Транспортная, Суворова, Пушкина, автодорога "Тайшет-Шелехово-Талая-Сереброво".	87,4		1		междугородное

205	Тайшет-Черчет	Вокзал, Бирюса, Конторка, Синякина, Коновалова, Нижняя Заимка, Тракт Ужет, Тракт Кавказ, Шиткино, Иванов Мыс, Бузыканоно, Джогоно, Тремина, Черчет.	Транспортная, Андреева, Партизанская, Сибирская, автодорога М-53 (Р-255), автодорога Конторка-Коновалова, автодорога Тайшет-Шиткино-Шелаево	168,7		1		междугородное
111	Тайшет-Тимирязева	Вокзал, Райисполком, Сафроновка, Тимирязева.	Транспортная, Суворова, Пушкина, автодорога Р-255 (М53), автодорога Тайшет-Тимирязева-Авдошино	31,7				пригородное
106	Тайшет-Байроновские дачи	ЗРДСМ, ШПЗ, Госбанк, Ж.д. больница, Стройучасток, Райисполком, Подстанция, Новый Акульшет, Байроновка, Байроновские дачи.	Мира, Гагарина, Суворова, Пушкина, автомобильная дорога М-53, автодорога М-53-Байроновские дачи.	18,6		1		пригородное
110	Тайшет-Тайшетские дачи	ЗРДСМ, ШПЗ, Госбанк, Ж.д. больница, Стройучасток, Школа №14, Вокзал, Тех.библиотека, Нефтебаза, Госпромхоз, Тайшетка, Тайшетские дачи.	Мира, Гагарина, Суворова, Транспортная, Андреева, Партизанская, Сибирская, автодорога М-53, автодорога М-53-Тайшетские дачи.	13,5			1	пригородное
115	Тайшет-Облепиха	Вокзал, Райисполком, Разгон, Облепиха.	Транспортная, Суворова, Пушкина, автодорога Тайшет-Шелехово-Талая-Сереброво (с 0 по 2 км), автодорога Р-255.	48,8		1		пригородное

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

Светофорное регулирование на перекрестках имеется только на территории Тайшетского городского поселения. В настоящий момент действует 12 регулирующих светофорных объектов на перекрестках с наиболее интенсивным автомобильным и пешеходным потоком:

- 1) ул.Ленина-ул.Пушкина,
- 2) ул.Ленина-ул.Кирова;
- 3) ул.Суворова-ул.Гагарина,
- 4) ул.Суворова-ул.Партизанская;

Также в Тайшетском городском поселении оборудован светофором пешеходный переход возле МКОУ СКОШ №14.

На территории Тайшетского района находятся 24 железнодорожных переезда, которые регулируются светофорами (13 железнодорожных переездов на Восточно-

Сибирской железной дороге и 11 железнодорожных переездов на Красноярской железной дороге). Обслуживает данные светофоры ОАО "РЖД".

1.9. Анализ эффективности используемых методов ОДД.

Анализ эффективности используемых методов организации дорожного движения в Тайшетском районе показал, что основными направлениями в этой сфере является снижение количества дорожно-транспортных происшествий.

1.10. Анализ причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий.

Основные показатели аварийности на территории Тайшетского района представлены в таблицах 4-6.

Сводка дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП) в 2015-2017 г.г.:

Таблица 4

Наименование	Количество		
	2015 год	2016 год	2017 год
Количество ДТП	61	67	78
Погибло	17	19	23
Ранено	61	68	93

Причины и условия, способствующие совершению ДТП :

Таблица 5

№	Наименование	Количество		
		2015 год	2016 год	2017 год
1	Нетрезвое состояние	11	25	35
2	Непредоставление преимущества на перекрестке	11	12	9
3	Несоответствие скоростного режима	21	3	0
4	Нарушение правил обгона	1	15	9
6	Без водительского удостоверения	9	22	22
7	Прочие	8	19	19

Территориальность ДТП:

Таблица 6

Наименование	Тайшет			Бирюсинск			Юрты			Район (дороги федерального, регионального и межмуниципального значения)		
	2015 год	2016 год	2017 год	2015 год	2016 год	2017 год	2015 год	2016 год	2017 год	2015 год	2016 год	2017 год
Количество ДТП	18	12	24	8	3	5	2	2	2	33	43	46
Погибло	3	1	3	2	1	0	0	0	3	11	17	17
Ранено	17	12	23	7	2	8	2	2	2	34	45	59

Причиной увеличения в 2017 году количество лиц, погибших в результате ДТП является увеличение числа погибших на федеральной автомобильной дороге Р-255 "Сибирь" с 7 до 9 (по сравнению с 2016 годом), в г.Тайшете с 2 до 3. Причиной ДТП явилось нарушение правил проезда перекрестков, выезд на встречную полосу движения.

Количество лиц, погибших в результате ДТП на федеральной автомобильной дороге Р-255 "Сибирь" в 2017 году составило **39%** от общего числа погибших в результате ДТП на территории Тайшетского района (в 2016 году - **37%**).

2. РАЗРАБОТКА ПРОГРАММЫ МЕРОПРИЯТИЙ КСОДД НА ПРОГНОЗНЫЕ ПЕРИОДЫ.

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

В процессе разработки принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры в области организации дорожного движения муниципального образования "Тайшетский район" принимались во внимание прогнозные значения численности населения, прогнозы социально - экономического и градостроительного развития, а также деловую активность на территории района.

При разработке сценариев развития транспортного комплекса помимо основных показателей социально-экономического развития учитывались макроэкономические тенденции, таким образом, были разработаны 3 сценария на вариантной основе в составе двух основных вариантов - вариант 1 (базовый) и вариант 2 (умеренно-оптимистический) и вариант 3 (экономически обоснованный) предлагаемого к реализации с учетом всех перспектив развития Тайшетского района.

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

Вариант 1 (базовый).

Предполагается сохранение инерционных трендов, сложившихся в последний период, консервативную политику частных компаний инфраструктурного сектора, при стагнации государственного спроса.

Вариант 2 (умеренно-оптимистический).

На территории Тайшетского района предполагается проведение более активной политики и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала.

Сценарий характеризуется ростом экономической активности грузовых и пассажирских перевозок, увеличение деловой активности, предполагает также привлечение инвестиций.

Вариант 3 (экономически обоснованный).

На территории Тайшетского района предполагается проведение более активной политики и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала.

Сценарий предполагает реконструкцию автодорог Тайшетского района, предполагает комплексную реализацию основных мероприятий по развитию улично-дорожной сети, предполагает рост транспортной инфраструктуры опережающими темпами, расширение индивидуального жилищного строительства, развитие инфраструктуры пассажирских

перевозок.

Результаты реализации КСОДД определяются уровнем достижения запланированных целевых показателей (индикаторов), представленные в Таблице 7.

Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры.

Таблица 7

№ п/п	Наименование индикатора	Единица измерения	Показатели по годам				
			2018	2019	2020	2021	2022-2034
1.	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения	%	80*	80*	78*	78*	74
2.	Доля населения, проживающего в населенных пунктах, не имеющих регулярного автобусного и (или) железнодорожного сообщения	%	2,2*	2,2*	2	1,8	1,5

* - сохранение показателей в условиях недофинансирования дорожных работ

Исходя из имеющихся проблем приоритетными направлениями развития дорожного хозяйства являются:

- приведение автомобильных дорог общего пользования местного значения в границах населенных пунктов и вне границ населенных пунктов в границах муниципального района в соответствие с нормативными требованиями к транспортно-эксплуатационным показателям;

- оформление прав муниципальной собственности на муниципальные автомобильные дороги;

- строительство пешеходных мостов.

2.2. Проведение укрупненной оценки предлагаемых вариантов проектирования на основе разработки принципиальных предложений по основным мероприятиям ОДД для каждого из вариантов.

Основной целью разработки реконструктивно-планировочных и организационных мероприятий является обоснование предложений по организации дорожного движения в увязке с развитием улично-дорожной сети, обеспечивающих необходимую безопасность движения и пропускную способность на период до 2021 года и на перспективу до 2034 года.

Данные мероприятия применяются в том случае, когда физический лимит пропускной способности существующей улично-дорожной сети полностью исчерпан и применение организационных мероприятий никакого положительного эффекта уже не приносит, либо в целях перспективного развития территории, когда планируется увеличение населения, рабочих мест и мест тяготения населения, что в свою очередь может привести в будущем к дефициту дорожно - транспортной инфраструктуры.

На основании анализа существующей дорожно-транспортной ситуации в Тайшетском районе были выявлены ключевые проблемы, связанные с ОДД:

- при дальнейшем развитии и строительстве нового жилья необходимо предусмотреть строительство новых дорог.

2.3. Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий.

На территории Тайшетского района мероприятий по обеспеченности транспортной и пешеходной связанности территории в рамках разработки КСОДД не предусматривается.

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

Категории дорог местного значения общего пользования подразделяются на:

- 1) дороги поселения;
- 2) дороги муниципального района;

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

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

Категории дорог утверждаются органом местного самоуправления поселения, муниципального района.

2.5. Распределение транспортных потоков по сети дорог.

Основным линейным элементом планировочного каркаса территории являются автодороги: Р-255 "Сибирь", Тайшет - Чуна - Братск, Подход к г.Тайшету (от км 1216+750 до км 1226+870 автодороги М-53 "Байкал"), Подход к г.Тайшету (от км 1204+120 до км 1207+400 автодороги М-53 "Байкал"), Тайшет - Шелехово - Талая – Сереброво, Тайшет - Шиткино – Шелаево, Тайшет - Тимирязева – Авдюшино, образующие главные транспортные коридоры. Изменение распределения транспортных потоков в Тайшетском районе не предвидится.

2.6. Разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления дорожным движением (далее - АСУДД), ее функции и этапы внедрения.

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

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

Структурно АСУДД представлены тремя основными элементами:

- 1) центральный управленческий пункт или ЦУП;
- 2) каналы связи, в том числе специализированные контроллеры;
- 3) периферийное оборудование.

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

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

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

Подключаются контроллеры к ЦУП при помощи беспроводной связи, представленной CDMA, GPRS, GSM, проводной связи, представленной xDSL, Ethernet, АССУД, или же

комбинированным способом. Последний способ сочетает в себе элементы беспроводной и проводной связи.

Автоматизированные системы управления дорожным движением обеспечивают:

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

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

В рамках разработки КСОДД для Тайшетского района внедрение АССУД не является рациональным, ввиду малого количества ДТП и отсутствия образования заторов.

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

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

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

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

ситуацию и принять внутренние решения о возможном характере движения в том или ином территориальном образовании, а также оценить адекватность политики по обеспечению БДД в регионе (муниципальном образовании).

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

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

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

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

Можно сделать следующие выводы:

- сформированная система анализа ситуации по дорожной аварийности играет принципиально важную роль в обеспечении безопасности дорожного движения, однако еще далека от совершенства и нуждается в дальнейшем развитии;

- в настоящий период времени за рамки существующего анализа ситуации в области дорожной аварийности выходит анализ стратегических целей обеспечения безопасности всех участников дорожного движения с позиции воздействия на экономику региона. В то же время, как было показано выше, безопасность дорожного движения напрямую влияет на рынок труда, а, следовательно, на характер развития экономики территории. Недостаточный учет факторов внешней среды как на федеральном, так и на региональном уровнях ведет к появлению необратимых ситуаций во всей системе БДД;

- системная диагностика негативных тенденций в деятельности всех участников системы БДД базируется на мониторинге как на современном методе управления экономическим развитием территории.

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

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

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

Исходя из вышеизложенного, мониторинг безопасности дорожного движения - это

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

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

В рамках разработки КСОДД для Тайшетского района, предложение по внедрению систем мониторинга не является рациональным, ввиду низких показателей интенсивности транспортных потоков и отсутствия систематических заторовых ситуаций на транспортной сети района.

2.8. Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения.

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

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

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

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

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

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

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

По типу исполнения бортовые навигационные системы подразделяются:

- на картографические - показывают местоположение и трассу маршрута на карте, отображаемой на относительно большом графическом дисплее;
- маршрутные - указывают водителю направление движения в соответствии с

местонахождением транспортных средств и выполняются в виде стандартной магнитолы с небольшим экраном.

По типу действия бортовые навигационные системы могут быть:

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

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

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

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

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

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

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

2.9. Применение реверсивного движения.

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

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

Необходимость введения реверсивной полосы на дороге обусловлена повышенной интенсивностью движения, которое в различное время суток меняется с одного направления на другое. Утром из спальных районов все едут на работу, по вечерам — домой. Выделение полосы для направления с более интенсивным движением в данное время суток помогает избежать многочасовых пробок.

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

2.10. Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения.

На территории Тайшетского района действуют 13 автобусных маршрутов между поселениями (8 пригородных, 3 междугородных и 2 сезонных маршрута). Также имеются железнодорожные пути, благодаря чему, жители района могут пользоваться железнодорожным транспортом.

В рамках разработки КСОДД для Тайшетского района ввод новых маршрутов не предусматривается.

2.11. Организация пропуска транзитных транспортных потоков.

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

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

Существующая схема пропуска грузовых транспортных средств, включая транспортные средства, осуществляющие перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов в Тайшетском районе является наиболее рациональной с точки зрения финансовых, экологических и функциональных параметров, поэтому отсутствует необходимость в ее изменении.

2.13. Ограничения доступа транспортных средств на определенные территории.

В рамках разработки КСОДД для Тайшетского района предложений по ограничению доступа транспортных средств на определенные территории не предусматривается, в виду отсутствия таких территорий.

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

Существующая схема организации скоростного режима движения транспортных средств в Тайшетском районе является рациональной и ее изменение не является необходимым.

2.15. Формирование единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений).

В рамках разработки КСОДД для Тайшетского района предложений по формированию единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений) не предусматривается.

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

Анализ условий дорожного движения в Тайшетском районе показал, что основным опасным фактором является неудовлетворительное состояние дорожного покрытия, в связи с чем основным направлением снижения помех движению и факторов опасности будет ремонт автомобильных дорог.

2.17. Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения.

Для борьбы с нарушениями ПДД на дорогах Тайшетского района необходима установка мобильных средств фото- и видеофиксации. Также необходимо привлечение органов ГИБДД, с целью обеспечения контроля за дорожным движением в аварийно-

опасных местах.

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

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

2.18. Формирование программы мероприятий КСОДД с указанием очередности реализации, очередности разработки ПОДД на отдельных территориях, а также оценки требуемых объемов финансирования и ожидаемого эффекта от внедрения.

Указанные средства, необходимые на реализацию мероприятий КСОДД, рассчитаны для ремонта автомобильных дорог общего пользования местного значения 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 должны быть сконцентрированы на решении посильных задач на доступной финансовой основе (содержание, текущий ремонт дорог).

Расходы на реализацию КСОДД представлены в Таблице 8. Объемы финансирования носят прогнозный характер и подлежат уточнению в установленном порядке.

Достижение целей и решение поставленных задач обеспечивается путем реализации мероприятий, которые разрабатываются исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры поселения. Разработанные мероприятия систематизированы по степени их актуальности.

Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации. Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий.

Наименование мероприятия	Финансовые потребности, тыс. руб.				
	всего	2019 год	2020 год	2021 год	2022- 2024 годы
Проведение паспортизации и инвентаризации автомобильных дорог местного значения, определение полос отвода, регистрация земельных участков	4000	200	300	1500	2000
Реконструкция, ремонт, устройство твёрдого покрытия дорог и тротуаров	115000	5000	5000	5000	100000
Устройство линий уличного освещения	27500	2000	2500	3000	20000
Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования и искусственных сооружений	1915000	110000	120000	125000	1560000
Всего	2061500	117200	127800	134500	1682000

2.19. Формирование предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового, нормативно-технического, методического и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД на территории, в отношении которой осуществляется подготовка КСОДД (разрабатываются в целях обеспечения возможности реализации предлагаемых в составе КСОДД мероприятий).

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

1) применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры в сфере ОДД;

2) координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в сфере ОДД между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;

3) координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);

4) запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры поселений в сфере ОДД в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;

5) разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры в сфере ОДД на всех этапах жизненного цикла объектов.

Развитие улично-дорожной сети на территории района должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных. Автомобильные дороги местного значения Тайшетского района является элементом транспортной системы Иркутской области, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией автомобильных дорог местного значения (в т.ч. улично-дорожной сети населенных пунктов) на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления. Данные в КСОДД предложения по развитию улично-дорожной сети предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по развитию улично-дорожной сети.

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

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

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

Основными функциями администрации Тайшетского района по реализации КСОДД являются:

- 1) оценка эффективности использования финансовых средств;
- 2) реализация мероприятий КСОДД;
- 3) подготовка и уточнение перечня мероприятий, прописанных в схеме, и финансовых потребностей на их реализацию;
- 4) организационное, техническое и методическое содействие организациям, участвующим в реализации мероприятий КСОДД;
- 5) обеспечение взаимодействия органов местного самоуправления и организаций, участвующих в реализации КСОДД;
- 6) мониторинг и анализ реализации КСОДД;
- 7) подготовка заключения об эффективности реализации КСОДД.

Общий контроль над ходом реализации КСОДД осуществляет первый заместитель мэра Тайшетского района.

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

Корректировка КСОДД осуществляется в случаях:

- 1) отклонений в выполнении мероприятий КСОДД в предшествующий период;
 - 2) приведение объемов финансирования КСОДД в соответствие с фактическим уровнем цен и фактическими условиями бюджетного финансирования;
 - 3) в случае изменения дорожно-транспортной ситуации;
 - 4) уточнения мероприятий, сроков реализации объемов финансирования мероприятий.
- Обязательная корректировка КСОДД проводится не реже, чем раз в пять лет.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В ходе разработки КСОДД дана характеристика сложившейся ситуации по ОДД на территории Тайшетского района разработана программа мероприятий КСОДД на прогнозные периоды. Основные направления организации дорожного движения в Тайшетском районе связаны с ремонтом и содержанием автомобильных дорог местного значения, как одним из основных факторов эффективности функционирования транспортной системы.

Председатель Комитета по управлению муниципальным имуществом, строительству, архитектуре и жилищно-коммунальному хозяйству администрации Тайшетского района



Е.А. Глушнев

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Приказ Минтранса РФ от 17 марта 2015 года № 43 "Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения";
2. ГОСТ Р 50597-2017 "Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля".
3. ГОСТ Р 52398-2005 "Классификация автомобильных дорог. Параметры и требования".
4. ГОСТ Р 52399-2005 "Геометрические элементы автомобильных дорог".
5. ГОСТ Р 52765-2007 "Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация".
6. ГОСТ Р 52766-2007 "Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования".
7. ГОСТ Р 52767-2007 "Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Методы определения параметров".
8. ГОСТ Р 51256-2011 "Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования".
9. ГОСТ 33127-2014 "Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Ограждения дорожные. Классификация".
10. ГОСТ Р 52607-2006 "Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей".
11. ГОСТ Р 52282-2004 "Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы, основные параметры, общие технические требования".
12. ГОСТ Р 52290-2004 "Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования".
13. ГОСТ Р 52289 - 2004 "Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств".
14. СП 34.13330.2012 "Автомобильные дороги".
15. СП 42.13330.2011 "Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений"
16. ОДМ 218.2.020-2012 "Методические рекомендации по оценке пропускной способности автомобильных дорог".