



Российская Федерация
Иркутская область

АДМИНИСТРАЦИЯ ШЕЛЕХОВСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА
ПОСТАНОВЛЕНИЕ

От 28.11.2018 № 762-ПА

Об утверждении комплексной схемы организации дорожного движения на территории Шелеховского района на 2019-2030 годы

В соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Федеральным законом от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности 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», Федеральным законом от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», пунктом 4 «б» перечня Поручений Президента Российской Федерации, Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 17.03.2015 № 43 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения», руководствуясь ст. ст. 30, 31, 34, 35 Устава Шелеховского района, Администрация Шелеховского муниципального района

ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить прилагаемую комплексную схему организации дорожного движения на территории Шелеховского района на 2019 – 2030 годы.
2. Настоящее постановление подлежит размещению на официальном сайте Администрации Шелеховского муниципального района в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».
3. Настоящее постановление вступает в силу с 30.12.2018.
4. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на заместителя Мэра района по экономике и финансам Савельева Д.С.

Мэр Шелеховского муниципального района

М.Н. Модин

2

Утверждена
постановлением Администрации
Шелеховского муниципального района
от « 28 » 11. 2018 № 762-ПА

КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ
ШЕЛЕХОВСКОГО РАЙОНА
на 2019-2030 годы

2018 г.

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Комплексная схема организации дорожного движения (далее – КСОДД) на территории Шелеховского района Иркутской области разрабатывается в целях формирования комплексных решений и мероприятий, направленных на повышение безопасности и эффективности организации дорожного движения (далее – ОДД) на территории Шелеховского района.

2. Задачи КСОДД:

- 1) развитие улично-дорожной сети и повышение уровня организации движения легкового и грузового транспорта;
- 2) оптимизация системы пассажирских перевозок;
- 3) повышения уровня безопасности дорожного движения;
- 4) упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов;
- 5) повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования;
- 6) снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов;
- 7) снижение негативного воздействия от автомобильного транспорта на окружающую среду.

3. КСОДД разработана на основании Градостроительного кодекса Российской Федерации, приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 17.03.2015 № 43 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения», «ГОСТа Р 50597-2017 Национальный стандарт Российской Федерации. Дороги автомобильные и улицы. «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля», «ГОСТа Р 52398-2005. Национальный стандарт Российской Федерации. «Классификация автомобильных дорог. Основные параметры и требования», «ГОСТа Р 52399-2005. Национальный стандарт Российской Федерации. «Геометрические элементы автомобильных дорог», «ГОСТа Р 52765-2007. Национальный стандарт Российской Федерации. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация», «ГОСТа Р 52766-2007. Национальный стандарт Российской Федерации. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования», «ГОСТа Р 52767-2007. Национальный стандарт Российской Федерации. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Методы определения параметров», «ГОСТа Р 51256-2018. Национальный стандарт Российской Федерации. «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования», «ГОСТа 33127-2014. Межгосударственный стандарт. «Дороги автомобильные общего пользования. Ограждения дорожные. Классификация», «ГОСТа Р 52607-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Ограждения дорожные удерживающие боковые для

автомобилей. Общие технические средства», «ГОСТа Р 52282-2004. Национальный стандарт Российской Федерации «Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы и основные параметры. Общие технические требования. Методы испытаний», «ГОСТа Р 52290-2004. Национальный стандарт Российской Федерации. «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования», поправка к ГОСТу Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств», СП 34.13330.2012 Автомобильные дороги. Актуализированная редакция СНиП 2.05.02-85, ОДМ 218.2.020-2012 «Методические рекомендации по оценке пропускной способности автомобильных дорог», Схемы территориального планирования Шелеховского района, утвержденной решением Думы Шелеховского муниципального района от 10.12.2013 № 51-рд.

II. ХАРАКТЕРИСТИКА СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ПО ОДД НА ТЕРРИТОРИИ ШЕЛЕХОВСКОГО РАЙОНА

1. Общая характеристика территории

4. Шелеховский район расположен в южной части Иркутской области. На севере он граничит с Ангарским городским округом, на северо-востоке и востоке - с Иркутским муниципальным районом, на юго-востоке и юге - с Слюдянским муниципальным районом, на юго-западе и западе – с Усольским районным муниципальным образованием.

Административным центром муниципального района является г. Шелехов. В состав Шелеховского района входят территории Шелеховского и Большелугского городских поселений, территории Баклашинского, Олхинского, Подкаменского и Шаманского сельских поселений.

Общая площадь земель Шелеховского района по состоянию на 01.01.2018 составляет 202063 га. Из нее подавляющую часть составляют земли лесного фонда - 175,25 тыс. га, или 86,7% территории района. На земли населенных пунктов приходится 6,81 тыс. га (3,4% территории), в т.ч. 4,56 тыс. га – г. Шелехов, р.п. Большой Луг, и 2,25 тыс. га – сельские населенные пункты.

5. Производственные объекты вне границ населенных пунктов, земли транспорта, объекты связи и иного специального назначения занимают 10,56 тыс. га, или 5,2% территории района. Площадь водного фонда составляет 1,37 тыс. га и представлена, главным образом, речными системами.

6. Планировочная структура Шелеховского района определяется природными «планировочными» элементами территории Шелеховского района (рельефом, руслами рек и водохранилищ, озер), наличием мест концентрации природных минеральных, лесных и прочих ресурсов, а также главными и второстепенными транспортными осями рассматриваемой территории, главными и второстепенными центрами, зонами с различной интенсивностью хозяйственного освоения.

7. Существующие транспортные магистрали и реки Иркут и Олха, проходящие через территорию Шелеховского района, составляют осевой планировочный каркас, который соединил и способствовал формированию городских и сельских населенных пунктов.

8. В Шелеховском районе основными планировочными транспортно-экономическими осями являются федеральные транспортные связи - Восточно-Сибирская железнодорожная магистраль, автомобильные дороги Р-255 «Сибирь» и Р-258 «Байкал», протянувшиеся в меридиальном направлении, дополняемые широтными муниципальными дорогами.

В целом, планировочная структура района имеет линейный характер вдоль основных транспортных и природных осей (рек). Главные планировочные оси, образуемые Восточно-Сибирской железнодорожной магистралью, автомобильными дорогами федерального значения и реками Иркут и Олха, вдоль которых концентрируется основная часть населения района - это направления по которым наращивается численность населения, притом, чем ближе к г. Шелехову, тем интенсивней рост.

9. Климат территории района резко континентальный, с преобладанием малоподвижных антициклонов зимой и интенсивной циклонической деятельности летом.

Среднегодовая температура воздуха составляет $0,4^{\circ}\text{C}$, абсолютный минимум температуры наблюдается в январе - до минус $41,1^{\circ}\text{C}$, абсолютный максимум приходится на июль - плюс $33,9^{\circ}\text{C}$. Среднемесячная температура января - минус 18°C - 20°C , среднемесячная температура июля - плюс 14°C - 16°C .

Глубина промерзания почвы зависит от толщины снежного покрова и составляет в среднем 200-250 см. Высота снежного покрова составляет 40 см, на возвышенных местах - 40-50 см. В отдельные годы мощность снежного покрова достигает 84 см. Средняя относительная влажность воздуха в северной части территории Шелеховского района - 55-60%, в остальной части - 60-65 % и более.

10. По данным текущего статистического учета, постоянное население района на 01.01.2018 составило 66,8 тыс. чел., в т. ч. 53,1 тыс. чел. - городское население (г. Шелехов - 47,6 тыс. чел., р.п. Большой Луг - 5,5 тыс. чел.), и 12,4 тыс. чел. - сельское. 70% населения района размещается в его административном центре - г. Шелехов. В двух сельских населенных пунктах (п. Таежный и п. Граматуха) постоянное население отсутствует.

11. Муниципальные образования Шелеховского района сильно различаются между собою по площади территории и плотности населения. Наибольшую территорию занимает Шаманское сельское поселение. Данное муниципальное образование, а также Подкаменское муниципальное образование, отличаются самыми низкими уровнями средней плотности населения. Значительно выше ($22,3$ - $22,7$ чел./км²) уровень плотности населения в Большелугском и Олхинском муниципальных образованиях. Баклашинское муниципальное образование имеет плотность $34,7$ чел./км². Шелеховское городское поселение отличается компактностью (площадь 3,3 тыс. га, или всего

1,6% территории района) и имеет наиболее высокий уровень плотности населения – 1 466,1 чел./км².

2. Подготовка и проведение транспортных обследований на территории муниципального образования с целью сбора недостающих данных для разработки КСОДД

12. Проведение транспортных обследований на территории Шелеховского района с целью сбора недостающих данных для разработки КСОДД не требуется.

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

13. В ходе работы были проанализированы документы территориального планирования:

- 1) схема территориального планирования Шелеховского района;
- 2) программы комплексного социально-экономического развития поселений, входящих в состав Шелеховского района.

14. Анализ имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования позволил выявить, что в число мер, направленных на совершенствование транспортной инфраструктуры Шелеховского района включены:

- 1) сохранение существующей сети автомобильных дорог местного значения, доведение ее технического состояния до уровня, соответствующего нормативным требованиям;
- 2) сохранение сети местных автомобильных дорог с твердым покрытием, обеспечивающих связь населенных пунктов с центром муниципального района;
- 3) 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;
- 4) формирование грузо- и пассажиропроводящей системы гармоничного развития и эффективного взаимодействия всех видов транспорта.

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

- 1) создание условий для работы пассажирского транспорта;
- 2) организация пассажирских перевозок на таком уровне, который позволял обновлять подвижной состав в соответствии с нормативами.

4. Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий

16. Транспортная система Шелеховского района представлена двумя видами:

- 1) автодорожная транспортная система;
- 2) железнодорожная транспортная система.

17. Автомобильная транспортная сеть Шелеховского района представляет собой комплекс автомобильных дорог федерального, регионального и муниципального значения, являющихся наиболее перспективными направлениями для развития Шелеховского района.

Шелеховский район располагает хорошо развитой сетью грунтовых дорог (133,777 км) и 328,444 км дорог с твердым покрытием, которые позволяют иметь сообщение со всеми населенными пунктами, а также с соседними муниципальными районами: Слюдянским, Иркутским, Усольским, а также с Ангарским городским округом.

18. Основным линейным элементом планировочного каркаса территории Шелеховского района являются автодороги:

- 1) федерального значения:
 - а) автодорога Р258 «Байкал»;
 - б) обход города Иркутска.
- 2) регионального значения:
 - а) автодорога «Моты – Шаманка» (идентификационный номер 25 ОП МЗ 25Н-577);
 - б) автодорога «Олха – Большой Луг» (идентификационный номер 25 ОП МЗ 25Н-578);
 - в) автодорога «Подъезд к п. Подкаменная» (идентификационный номер 25 ОП МЗ 25Н-579);
 - г) автодорога «Смоленщина – Введенщина – Чистые Ключи» (идентификационный номер 25 ОП МЗ 25Н-254);
 - д) автодорога «Подход к г. Иркутску» (идентификационный номер 25 ОП МЗ 25Н-597);
- 3) местного значения – общая протяженность дорог местного значения по Шелеховскому району 466,621 км., из них с твердым покрытием 328,444 км (таблица 1).

Таблица 1

Протяженность автомобильных дорог по состоянию на 01.08.2018 всего, км (гр. 2+гр. 3+гр. 4)	в том числе		
	автомобильных дорог с твердым покрытием (асфальтобетон, гравий, щебень), км	автомобильных дорог с грунтовым покрытием, км	автозимников, ледовых переправ, км
1	2	3	4
Шелеховский район вне границ населённых пунктов			
Шелеховское городское поселение	20,187	20,187	-
Олхинское сельское поселение	75,60	46,60	29,00
Баклашинское сельское поселение	54,60	53,60	1,00
Большелугское городское поселение	112,82	75,73	37,09
Шаманское сельское поселение	93,842	56,735	37,107
Подкаменское сельское поселение	34,48	0,50	33,58
Итого:	75,092	75,092	-
466,621	328,444	137,777	0,40

19. Железнодорожный транспорт представлен структурными подразделениями Восточно-Сибирской железной дороги - филиала ОАО «РЖД». Наиболее крупными железнодорожными станциями на территории Шелеховского района являются: Шелехов, Гончарово, Большой Луг и Подкаменная.

5. Описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов, включая описание организации движения маршрутных транспортных средств, размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса

20. Между населенными пунктами района также имеется автобусное сообщение. В районном центре – г. Шелехов имеется автостанция. Составным звеном инфраструктуры являются частные перевозчики, обеспечивающие пассажирские и грузовые перевозки, автостанции, оборудованные автобусные остановки.

Автостанция включает в себя основное здание и технологическую зону для транспорта и пассажиров. В основном здании автостанции размещаются: касса, зал ожидания, коридор, тамбур. В технологической зоне для транспорта и пассажиров размещаются: 3 перрона для посадки и высадки пассажиров, разворотная площадка и стоянка автобусов.

6. Анализ пассажиро - и грузопотоков

21. На территории Шелеховского района пассажирские перевозки осуществляются индивидуальными предпринимателями и юридическими лицами. Действует 19 маршрутов, осуществляющих пассажироперевозки. Из них 10 – внутригородские маршруты, 9 – межмуниципальные.

Число отправок автобусов в сутки – 116. За сутки в среднем с автостанции отправляется до 6000 пассажиров.

Транспортный комплекс территории является одной из основ экономики Шелеховского района. Основной грузооборот идет железнодорожным транспортом. Остальные грузопотоки распределяются по автодорогам федерального и регионального значения.

22. Большое значение в распределении грузопотоков по автомобильным дорогам сыграло строительство автомобильной дороги федерального значения «обход города Иркутска», соединяющей федеральные трассы Р258 «Байкал» и Р255 «Сибирь», тем самым ограничив проезд транзитных грузопотоков через г. Шелехов и г. Иркутск.

7. Анализ условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием, а также эксплуатационного состояния технических средств организации дорожного движения

23. Светофорное регулирование в Шелеховском районе имеется только на территории Шелеховского городского поселения, светофоров - 3.

Технические средства организации дорожного движения в Шелеховском районе находятся в удовлетворительном состоянии.

8. Анализ эффективности используемых методов организации дорожного движения

24. Анализ эффективности используемых методов организации дорожного движения в Шелеховском районе показал, что основным направлением в этой сфере является снижение количества дорожно-транспортных происшествий.

9. Анализ причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий

25. Существующая обстановка по дорожно-транспортным происшествиям на территории Шелеховского района за 2017-2018 года (рисунок 1).



26. Основными причинами дорожно-транспортных происшествий являются:

- 1) нарушение правил дорожного движения водителями;
- 2) нарушение правил дорожного движения пешеходами;
- 3) дорожные условия (плохая видимость, качество дорожного покрытия, гололед и пр.);
- 4) неисправность автомобильного транспорта.

27. Работа по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма основывается на анализе дорожно-транспортных происшествий. В 2017 году в результате ДТП были травмированы 17 детей в возрасте от 0 до 17 лет, и 2 детей погибли. Количество ДТП с участием несовершеннолетних, по сравнению с 2016 годом, возросло на 26 % и составило 15 против 11 фактов. Число раненых детей возросло на 23 % (17, против 13 в 2016 году). Отмечается снижение числа ДТП с участием детей в возрасте от 16 до 18 лет на 67 %.

28. В конце 2017 года в Шелеховском районе запущен проект по построению аппаратно-программного комплекса «Безопасный город». В течение 2018 года компания «Альпари» установила более 100 видеокамер, особое внимание уделено территориям, прилегающим к школам, детским садам, учреждениям торговли, транспортным развязкам. Необходимость в этом возникла не только для охраны правопорядка в общественных местах, но и для обеспечения безопасности дорожного движения на автодорогах, создания условий для безопасного отдыха жителей города.

III. РАЗРАБОТКА ПРОГРАММЫ МЕРОПРИЯТИЙ КСОДД НА ПРОГНОЗНЫЕ ПЕРИОДЫ

1. Подготовка принципиальных предложений и решений по основным мероприятиям организации дорожного движения

29. В процессе разработки принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры в области организации дорожного движения Шелеховского района принимались во внимание прогнозные значения численности населения, прогнозы социально-экономического и градостроительного развития, а также деловой активности на территории Шелеховского района.

На территории Шелеховского района предполагается проведение более активной политики в сфере транспортной инфраструктуры 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.

Результаты реализации КСОДД определяются уровнем достижения запланированных целевых показателей (индикаторов), представленных в таблице 2.

Таблица 2

№ п/п	Наименование индикатора	Единица измерения	Показатели по годам				
			2019	2020	2021	2022	2023-2030
1.	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения	%	80*	80*	80*	74*	74*
2.	Обеспеченность постоянной круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием	%	100	100	100	100	100
3.	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателя	%	20	20	20	20	20
4.	Обеспеченность транспортного	%	95	95	95	95	95

обслуживания населения						
------------------------	--	--	--	--	--	--

* - сохранение показателей в условиях недофинансирования дорожных работ

2. Проведение оценки проектирования на основе разработки принципиальных предложений по основным мероприятиям организации дорожного движения для каждого из вариантов

30. 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 2030 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 Шелеховском районе были выявлены ключевые проблемы, связанные с ОДД - при дальнейшем развитии и строительстве нового жилья необходимо предусмотреть строительство новых дорог.

3. Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий

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

4. Распределение транспортных потоков по сети дорог Шелеховского района

32. Основные транспортные потоки в населённых пунктах проходят по дорогам федерального (Р258 «Байкал», «обход города Иркутска») и регионального значения («Моты – Шаманка», «Олха – Большой Луг», «Подъезд к п. Подкаменная», «Смоленщина – Введенщина – Чистые Ключи», «Подход к г. Иркутску»). Изменение распределения транспортных потоков в Шелеховском районе не предусматривается.

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

33. 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 улично-дорожной сети, улучшение экологической обстановки.

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

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

6. Организация системы мониторинга дорожного движения, установка детекторов транспортных потоков, организация сбора и хранения документации по ОДД, принципы формирования и ведения баз данных, условиях доступа к информации, периодичность ее актуализации

34. Мониторинг (постоянное наблюдение) интересующих параметров - это, прежде всего, комплексность подхода, сбор статистических и иных данных, имеющих отношение к оценке состояния безопасности дорожного движения в Шелеховском районе.

Главная цель мониторинга - 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.

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

7. Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения

35. 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 52282-2004. Национальный стандарт Российской Федерации «Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы и основные параметры. Общие технические требования. Методы испытаний».

Представляется целесообразным подразделять информацию по дорожному движению на три группы: дорожную, внедорожную и обеспечиваемую на рабочем месте водителя.

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

37. 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.

38. Информация для 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.

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.

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

8. Применение реверсивного движения

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

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

40. По территории Шелеховского района проходит 9 автобусных маршрутов:

- 1) Шелехов – Пионерск;
- 2) Шелехов – Баклаши – Введенщина;
- 3) Шелехов – Большой Луг;
- 4) Шелехов – Летняя – Олха;
- 5) Шелехов – Олха;
- 6) Шелехов – Чистые Ключи;
- 7) Шелехов – Шаманка;
- 8) Шелехов – Баклаши;
- 9) Шелехов – Чистые Ключи – Введенщина – Баклаши.

41. Не все населенные пункты Шелеховского района (п. Орленок, п. Ягодный, п. Огоньки, п. Таежный, п. Трудный, п. Медвежий, п. Сосновый, п. Подкаменная, п. Санаторный, п. Родниковый, п. Источник, п. Глубокая, п. Хузино) охвачены автобусным движением. Это связано с тем, что данные населенные пункты расположены вдоль железнодорожных путей и имеют транспортные связи только посредством железнодорожного транспорта.

42. На территории Шелеховского района имеется потребность ввода новых или изменение старых автобусных маршрутов.

10. Организация пропуска транзитных транспортных потоков

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

11. 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

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

12. Ограничения доступа транспортных средств на определенные территории

45. В рамках разработки КСОДД для Шелеховского района предложений по ограничению доступа транспортных средств на определенные территории не предусматривается, ввиду отсутствия таких территорий.

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

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

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

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

15. Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках

48. Одностороннее движение организуется по двум параллельным улицам в разные стороны с целью увеличения пропускной способности дорог. В рамках разработки КСОДД для Шелеховского района предложений по организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках не предусматривается, по причине превышения пропускной способности дорог интенсивности транспортного потока на одноименных участках.

16. Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования

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

Условие 1. Интенсивность движения транспортных средств пересекающихся направлений в течение каждого из любых 8 ч рабочего дня недели не менее значений, указанных в таблице 3.

Таблица 3

Интенсивность движения транспортных потоков пересекающихся направлений.

Категория автомобильной дороги	Расчетная интенсивность движения, приведенных ед/сут
IA (автомагистраль)	Свыше 14000
IB (скоростная дорога)	Свыше 14000
IV	до 14000
II	до 6000
III	2000 до 6000
IV	200 до 2000
V	до 200

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

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

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

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

50. В связи с большим количеством аварий на перекрестке автомобильной дороги регионального значения «Смоленщина -Введенщина-Чистые Ключи» в месте пересечения с автомобильной дорогой федерального значения «обход г. Иркутска» требуется установка светофора для регулирования автомобильного движения.

17.Режимы работы светофорного регулирования

51. На территории Шелеховского района светофорное регулирование установлено на 3 перекрестках:

Шелеховский район, г. Шелехов, пересечение ул. Култукский тракт и ул. Известковая;

Шелеховский район, г. Шелехов, ул. Култукский тракт в районе стелы «Серп и молот»;

Шелеховский район, г. Шелехов, пересечение ул. Култукский тракт и ул. Кабельщиков.

В мероприятиях по изменению режимов работы светофоров нет необходимости, так как существующее регулирование соответствует сложившейся обстановке и интенсивности транспортных потоков.

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

52. Анализ условий дорожного движения в Шелеховском 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 улично-дорожной сети.

19. Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории Шелеховского района

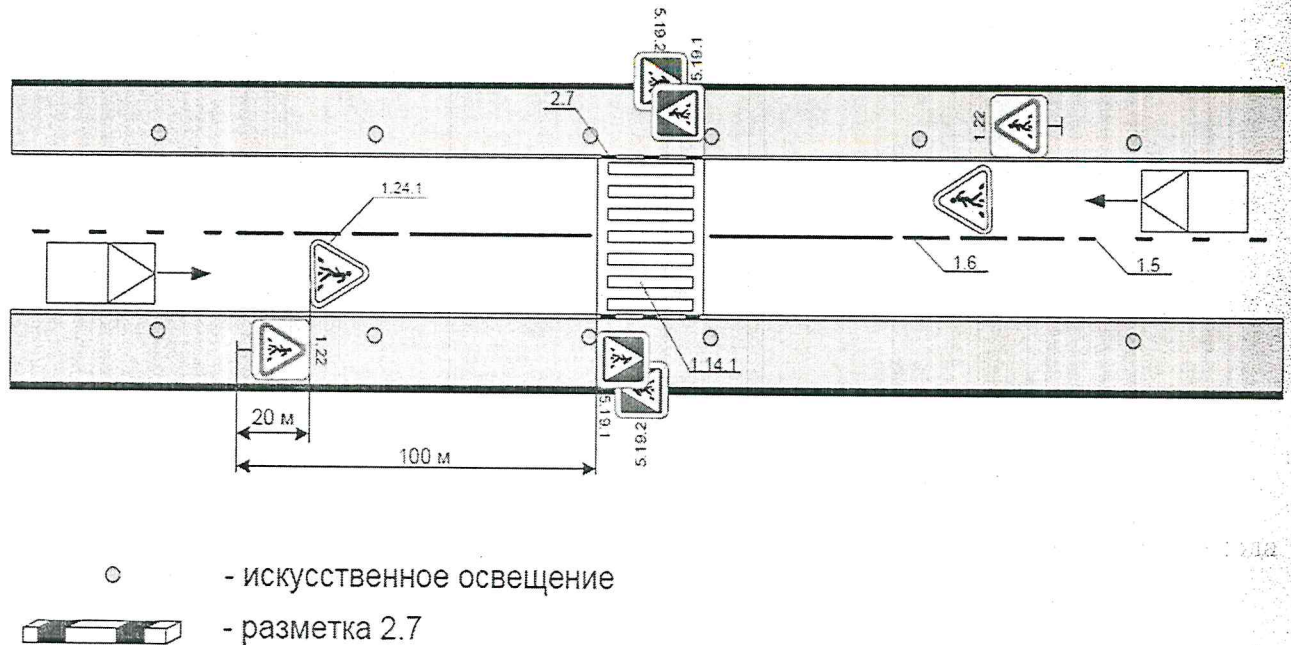
53. В состав мероприятий, направленных на совершенствование условий пешеходного движения входят:

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

20. Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям Шелеховского района

54. Законодательство устанавливает жесткие требования к обустройству пешеходных зон, которые находятся в непосредственной близости от детских учебно-воспитательных учреждений (рисунок 2):

- 1) каждый пешеходный переход вблизи 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»).



55. Анализ маршрутов движения детей к образовательным организациям на территории Шелеховского района выявил следующее.

Большая часть школьных маршрутов в основном проходит по автодорогам регионально значения, на которых проведен ремонт дорожного покрытия, нанесена горизонтальная разметка, вблизи образовательных организаций обновлена разметка пешеходных переходов, установлены предупреждающие знаки. Остальная часть школьных маршрутов проходит по автодорогам местного значения, где имеется ряд замечаний: частичное отсутствие требуемых дорожных знаков, неудовлетворительное состояние дорожного покрытия и разметки, частичное отсутствие заездных карманов для остановки и разворота школьного автобуса, отсутствие дорожного ограждения.

КСОДД предусматривает проведение необходимого комплекса работ по обустройству пешеходных зон вблизи образовательных организаций.

21. Организация велосипедного движения

56. Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории Шелеховского района не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

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

57. Для борьбы с нарушениями ПДД на дорогах Шелеховского района необходима установка мобильных средств фото- и видеофиксации. 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 ДТП происходят чаще всего на дорогах федерального, регионального и межмуниципального значения, то необходима установка камер с целью контроля за скоростью движения транспортных средств.

23. 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

58. Расходы на реализацию КСОДД представлены в таблице 4. Объемы финансирования носят прогнозный характер и подлежат уточнению в установленном порядке.

Наличие дефицита бюджета Шелеховского района не позволяет обеспечить конкретное планирование мероприятий такого рода в долгосрочной перспективе. Таким образом, возможности органов местного самоуправления Шелеховского района должны быть сконцентрированы на решении посильных задач на доступной финансовой основе (содержание, текущий ремонт дорог).

Указанные в таблице 4 финансовые средства, необходимые на реализацию мероприятий КСОДД, предусмотрены 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.

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.

Таблица 4
Программа мероприятий КСОДД

Наименование мероприятия	Финансовые потребности, тыс.руб		
	2019 год	2020 год	2021 год
Содержание автомобильных дорог местного значения Шелеховского района, установка светофоров, видеокамер, обустройство пешеходных переходов, всего по Шелеховскому району, из них:	23011,88	23182,69	24078,7
Большелугское МО	5172,88	5762,89	6425,0
Баклашинское МО	6482,5	6482,5	6482,5
Олхинское МО	4609,0	3798,0	3891,0
Подкаменское МО	3863,3	3838,0	3838,0
Шаманское МО	2387,3	2415,2	2415,2
Шелеховский район	496,1	886,1	1024,0

24. 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)

59. Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития улично-дорожной сети Шелеховского района, 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, органами местного самоуправления и бизнеса;

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.

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

61. Система управления КСОДД и контроль за ходом ее исполнения определяется в соответствии с требованиями, определенными действующим законодательством.

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

62. Разработчиком КСОДД является отдел жилищно-коммунального хозяйства и экологии Администрации Шелеховского муниципального района (далее – отдел). При реализации КСОДД назначаются координаторы КСОДД,

обеспечивающие общее управление реализацией конкретных мероприятий, прописанных в КСОДД. Координаторы КСОДД 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 Шелеховского района.

63. Основными функциями отдела по реализации КСОДД являются:

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

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

65. Внесение изменений в КСОДД осуществляется в соответствии с требованиями действующего законодательства. 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) снижения результативности и эффективности использования средств бюджетной системы;
- 4) в случае изменения дорожно-транспортной ситуации;
- 5) уточнения мероприятий, сроков реализации объемов финансирования мероприятий.

66. Обязательная корректировка КСОДД проводится не реже, чем раз в пять лет.

IV. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

67. В ходе разработки КСОДД дана характеристика сложившейся ситуации по ОДД на территории Шелеховского района и разработана программа мероприятий КСОДД на прогнозные периоды. Основные направления организации дорожного движения в Шелеховском районе связаны с ремонтом улично-дорожной сети, как одним из основных факторов снижения эффективности функционирования транспортной системы Шелеховского района.