



РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ
ИРКУТСКАЯ ОБЛАСТЬ

Администрация
Зиминского районного муниципального образования

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от «16» ноября 2018 г.

г. Зима

№ 1158

Об утверждении «Комплексной схемы организации дорожного движения Зиминского районного муниципального образования»

В соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 № 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 Госсовета РФ по безопасности дорожного движения от 14 марта 2016 г. № Пр-637, ст. ст. 22, 46 Устава Зиминского районного муниципального образования, администрация Зиминского районного муниципального образования

ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить «Комплексную схему организации дорожного движения Зиминского районного муниципального образования» (прилагается).

2. Управляющему делами администрации Тютневой Т.Е. опубликовать настоящее постановление в информационно-аналитическом, общественно политическом еженедельнике «Вестник района» и разместить на официальном сайте администрации Зиминского районного муниципального образования в информационно - телекоммуникационной сети «Интернет» www.rzima.ru.

3. Настоящее постановление вступает в силу со дня его подписания.

4. Контроль исполнения настоящего постановления возложить на заместителя мэра по управлению муниципальным хозяйством А.Д. Султанова

Мэр Зиминского районного муниципального образования



Н.В. Никитина

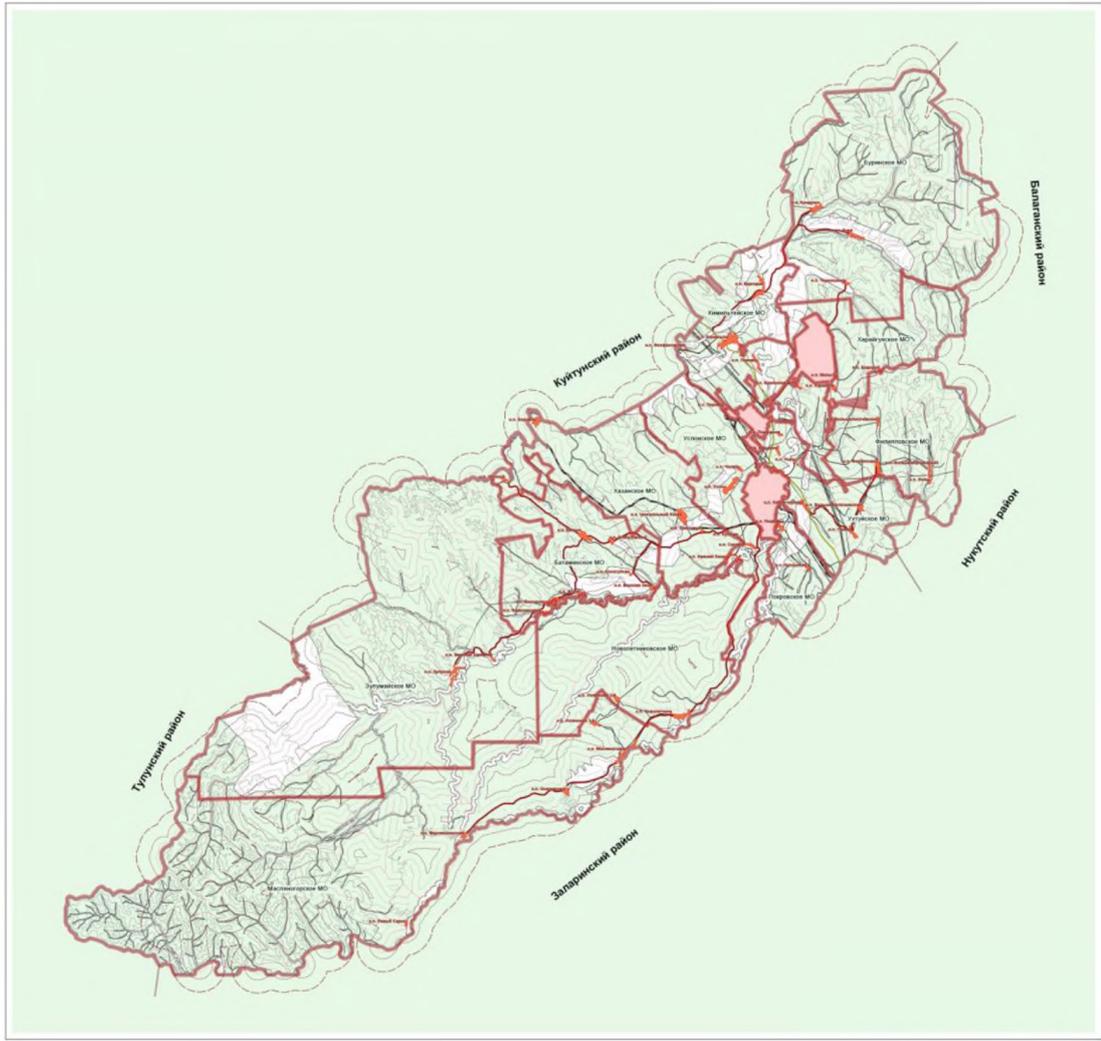
РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ

ИРКУТСКАЯ ОБЛАСТЬ

ЗИМИНСКИЙ РАЙОН



Комплексная схема организации дорожного движения Зиминского районного муниципального образования



Зима 2018

Инв. № подл.	Подпись и дата	Зам. инв. №

Изм.	Кол.у	Лист	№ док	Подпись	Дата

2018-КСОДД

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ

1. ХАРАКТЕРИСТИКА СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ПО ОДД НА ТЕРРИТОРИИ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

- 1.1 Описание используемых методов и средств получения исходной информации.
- 1.2 Подготовка и проведение транспортных обследований на территории муниципального образования с целью сбора недостающих данных для разработки КСОДД.
- 1.3 Анализ организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД.
- 1.4 Анализ нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД, в том числе в сравнении с передовым отечественным и зарубежным опытом.
- 1.5 Анализ имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования.
- 1.6 Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий.
- 1.7 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.
- 1.8 Анализ параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных транспортных средств и параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств.
- 1.9 Анализ пассажиро - и грузопотоков.
- 1.10 Анализ условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием.
- 1.11 Анализ эксплуатационного состояния ТСОДД.
- 1.12 Анализ эффективности используемых методов ОДД.
- 1.13 Анализ причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий.

2. РАЗРАБОТКА ПРОГРАММЫ МЕРОПРИЯТИЙ КСОДД НА ПРОГНОЗНЫЕ ПЕРИОДЫ

- 2.1 Подготовка принципиальных предложений и решений по основным мероприятиям ОДД.
- 2.2 Проведение укрупненной оценки предлагаемых вариантов проектирования на основе разработки принципиальных предложений по основным мероприятиям ОДД для каждого из вариантов.
- 2.3 Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий.
- 2.4 Категорирование дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству.
- 2.5 Распределение транспортных потоков по сети дорог.
- 2.6 Разработка, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением (далее - АСУДД), ее функциям и этапам внедрения.
- 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.
- 2.8 Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения.
- 2.9 Применение реверсивного движения.
- 2.10 Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения.
- 2.11 Организация пропуска транзитных транспортных потоков.

Зам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

Изм.	Кол.у	Лист	№ док	Подпись	Дата

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.

2.13 Ограничения доступа транспортных средств на определенные территории.

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

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

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

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

2.18 Режимы работы светофорного регулирования.

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

2.20 Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования.

2.21 Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов.

2.22 Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям.

2.23 Организация велосипедного движения.

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

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

2.26 Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств.

2.27 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.

2.28 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).

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

Инов. № подл.	Подпись и дата	Зам. инв. №

Изм.	Кол.у	Лист	№ док	Подпись	Дата

ВВЕДЕНИЕ

Объект выполнения работ - Комплексная схема организации дорожного движения (КСОДД) на территории Зиминского района Иркутской области.

Цель - разработка Программы мероприятий, направленной на повышение безопасности и эффективности организации дорожного движения (ОДД) на территории Зиминского районного муниципального образования.

Задачи:

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

Инв. № подл.	Подпись и дата	Зам. инв. №							Лист
Изм.	Кол.у	Лист	№ док	Подпись	Дата	2018-КСОДД			4

1. ХАРАКТЕРИСТИКА СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ПО ОДД НА ТЕРРИТОРИИ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

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

Исходная информация для разработки комплексной схемы организации дорожного движения на территории Зиминского района Иркутской области получена из следующих источников:

1. Исходная информация получена от администрации Зиминского районного муниципального образования согласно перечню исходной информации, необходимой для разработки документации по ОДД, установленного приказом Минтранса РФ от 17.03.2015 №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 КСОДД.

Проведение транспортных обследований на территории Зиминского районного муниципального образования с целью сбора недостающих данных для разработки КСОДД не требуется, так как все необходимые данные представлены администрацией Зиминского районного муниципального образования.

1.2 *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 показало, что администрацией Зиминского районного муниципального образования проводится большая работа в области организации дорожного движения. Согласно структуре расходов на 2017 год 7395 рублей запланировано на «содержание автомобильных дорог местного значения». Такие же суммы запланированы на 2018-2019 год. Проекты организации дорожного движения разработаны для всех населенных пунктов Зиминского района.

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

На уровне поселений Зиминского района разработаны и утверждены муниципальные программы комплексного развития транспортной инфраструктуры, основными целями которой 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.

Зам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

Изм.	Кол.у	Лист	№ док	Подпись	Дата	2018-КСОДД	Лист 5
------	-------	------	-------	---------	------	------------	-----------

Бюджетные средства, направляемые на реализацию программы, 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.

1.4 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 Зиминского районного муниципального образования 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. Зима;
- создание условий для обеспечения единого экономического и транспортного пространства, свободы перемещения населения и товаров по району и за его пределы посредством модернизации и поэтапного развития сети автомобильных дорог, отвечающей интересам граждан, грузовладельцев;
- формирование грузо - и пассажиропроводящей системы гармоничного развития и эффективного взаимодействия всех видов транспорта.

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

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

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

1.5 Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий.

Транспортная система района представлена одним видом - автодорожной транспортной системой.

Протяженность всех автомобильных дорог Зиминского района, включая улично-дорожную сеть, составляет 711,6 км. Транспортное сообщение с населенными пунктами Зиминского района осуществляется в основном по автомобильным дорогам входящих в перечень областных автомобильных дорог общего пользования, закрепленных на праве оперативного управления за ОГКУ «Дирекция по строительству и эксплуатации автомобильных дорог Иркутской области» и составляет 396,651 км. от общей протяженности.

Содержанием и обслуживанием данных дорог занимается филиал «Зиминский» ОАО «Дорожная служба Иркутской области». Также по территории Зиминского района проходит автомобильная дорога федерального значения Р-255 «Сибирь» протяженностью 47,2 и обслуживается ООО «Московский тракт». Улично-дорожная сеть населенных пунктов Зиминского района составляет 243,3 км.

Основным линейным элементом планировочного каркаса территории являются автодороги Р-255 «Сибирь», Зима – Масляногорск - Верхнеокинский, Зима - Зулумай, "Новосибирск - Иркутск" - Глинки – Филипповск, Саянск-Черемшанка, образующие главные транспортные коридоры.

Зам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

Изм.	Кол.у	Лист	№ док	Подпись	Дата	2018-КСОДД	Лист 6

Общая протяженность дорог по Зиминскому району 634,2 км., из них с твердым покрытием 534,15 км (таблица 1 и таблица 2).

Таблица 1. Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Иркутской области

Идентификационный номер	Наименование автомобильной дороги	Местоположение, адрес автомобильной дороги: Иркутская область		Общая протяженность, км	В том числе по категориям	
		Начало	Конец		категория	протяженность
25 ОП МЗ 25Н-187	М-53 (1614 км) - Саянск	от примыкания к полосе отвода на км 1612+875 автодороги "Иркутск - Новосибирск" (с транспортной развязкой) км 0+000	до границы городской черты г.Саянска км 5+958	7,450	III	7,450
25 ОП МЗ 25Н-045	Балаганск - Саянск	от границы (Балаганского) Зиминского района км 49+801	до городской черты г.Саянска км 74+685	24,884	IV	24,884
		от границы (Балаганского) Зиминского района км 49+801	до границы уч. Бодорой км 62+678	23,975	IV	23,975
		от границы уч. Бодорой км 62+995	до границы с. Харайгун км 71+643			
	от границы с. Харайгун км 72+235	до городской черты г.Саянска км 74+685	0,317	IV	0,317	
	Балаганск - Саянск (в границах уч.Бодорой)	от границы уч. Бодорой км 62+678				до границы уч. Бодорой км 62+995
Балаганск - Саянск (в границах с.Харайгун)	от границы с. Харайгун км 71+643	до границы с. Харайгун км 72+235	0,592	IV	0,592	
25 ОП МЗ 25Н-188	"Новосибирск - Иркутск" - Глинка - Филипповск	от примыкания к полосе отвода на км 1632+990 автодороги М-53 "Байкал" (км 0+099)	до примыкания к полосе отвода на км 19+213 автодороги "Новосибирск - Иркутск" - Филипповск - Большеворонежский (км 20+447)	20,348	V	20,348
		от примыкания к полосе отвода на км 1632+990 автодороги "Байкал" М-53 (км 0+099)	до границы с.Глинка км 8+343	15,752	V	15,752

Зам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

Изм.	Кол.у	Лист	№ док	Подпись	Дата
------	-------	------	-------	---------	------

2018-КСОДД

Лист

7

		от границы с.Глинки км 9+423	до границы уч.Большерастя га евский км 12+219			
		от границы уч.Большерастя гаевский км 14+051	до границы с.Филипповск км 18+763			
	"Новосибирск - Иркутск" - Глинки - Филипповск (в границах с.Глинки)	от границы с.Глинки км 8+343	до границы с.Глинки км 9+423	1,080	V	1,080
	"Новосибирск - Иркутск" - Глинки - Филипповск (в границах уч.Большерастягаевский)	от границы уч.Большерастягаевский км 12+219	до границы уч.Большерастягаевский км 14+051	1,832	V	1,832
	"Новосибирск - Иркутск" - Глинки - Филипповск (в границах с.Филипповск)	от границы с.Филипповск км 18+763	до примыкания к полосе отвода на км 19+213 автодороги "Новосибирск - Иркутск" - Филипповск - Большеворонежский (км 20+447)	1,684	V	1,684
25 ОП МЗ 25Н-189		от примыкания к полосе отвода на км 1625+743 автодороги М-53 "Байкал" (км 0+101)	до границы п.Большеворонезский км 27+917	27,816	IV/V	12,987/ 14,829
		от примыкания к полосе отвода на км 1625+743 автодороги М-53 "Байкал" (км 0+101)	до границы д.Норы км 2+042			
		от границы д.Норы км 3+333	до границы с.Филипповск км 18+709			
		от границы с.Филипповск км 19+503	до границы п.Большеворонезский км 27+917			
	"Новосибирск - Иркутск" - Филипповск - Большеворонежский (в границах д.Норы)	от границы д.Норы км 2+042	до границы д.Норы км 3+333	1,291	IV	1,291
		"Новосибирск - Иркутск" - Филипповск - Большеворонежский (в границах д.Норы)	от границы	до границы	0,794	V

Зам. инв. №

Подпись и дата

Инв. № подл.

Изм.	Кол.у	Лист	№ док	Подпись	Дата

2018-КСОДД

Лист

8

	рск - Иркутск" - Филиповск - Большеворонежский (в границах с.Филиповск)	с.Филиповск км 18+709	с.Филиповск км 19+503			
25 ОП МЗ 25Н-190	Зима - Зулумай	от границы г.Зима км 2+349	до границы с. Зулумай км 68+090	65,741	IV	65,741
		от границы г.Зима км 2+349	до границы уч. Стибутовский км 25+659	60,997	IV	60,997
		от границы уч. Стибутовский км 26+493	до границы с. Батама км 30+211			
		от границы с. Батама км 31+609	до границы с. Басалаевка км 45+942			
		от границы с. Басалаевка км 48+454	до границы с. Зулумай км 68+090			
	Зима - Зулумай (в границах уч.Стибутовский)	от границы уч. Стибутовский км 25+659	до границы уч. Стибутовский км 26+493	0,834	IV	0,834
	Зима - Зулумай (в границах с.Батама)	от границы с. Батама км 30+211	до границы с. Батама км 31+609	1,398	IV	1,398
	Зима - Зулумай (в границах с.Басалаевка)	от границы с. Басалаевка км 45+942	до границы с. Басалаевка км 48+454	2,512	IV	2,512
25 ОП МЗ 25Н-191	Зима - Масляного рск - Верхнекинский	от границы г.Зима км 1+338	до границы уч.Верхнекинский км 76+489	75,151	IV	75,151
		от границы г.Зима км 1+338	до границы с.Самара км 3+716	64,435	IV	64,435
		от границы с.Самара км 4+173	до границы с.Новолетники км 33+274			
		от границы с.Новолетники км 35+819	до границы с.Масляного рск км 43+481			
		от границы с.Масляного рск км 49+560	до границы п.Осиповский км 58+425			
		от границы п.Осиповский км 60+060	до границы уч.Верхнекинский км 76+489			
	Зима - Масляного рск - Верхнекинский (в границах с.Самара)	от границы с.Самара км 3+716	до границы с.Самара км 4+173	0,457	IV	0,457
Зима -	от границы	до границы	2,545	IV	2,545	

Инд. № подл.	Подпись и дата	Зам. инв. №

Изм.	Кол.у	Лист	№ док	Подпись	Дата

	Масляного рск - Верхнекинский (в границах с.Новолетники)	с.Новолетники км 33+274	с.Новолетники км 35+819			
	Зима - Масляного рск - Верхнекинский (в границах с.Масляногоorsk)	от границы с.Масляногоorsk км 43+481	до границы с.Масляногоorsk км 49+560	6,079	IV	6,079
	Зима - Масляного рск - Верхнекинский (в границах п.Осиповский)	от границы п.Осиповский км 58+425	до границы п.Осиповский км 60+060	1,635	IV	1,635
25 ОП МЗ 25Н-192	Зима - Услон	от границы г.Зима км 0+760	до границы с.Услон км 3+689	2,929	IV	2,929
25 ОП МЗ 25Н-193	Масляного рск - Успенский 3-й	от примыкания к полосе отвода на км 39+162 автодороги Зима - Масляногоorsk - Верхнекинский (км 0+025)	до примыкания к полосе отвода на км 44+948 автодороги Зима - Масляногоorsk - Верхнекинский (км 17+549)	16,840	V	16,840
		от примыкания к полосе отвода на км 39+162 автодороги Зима - Масляногоorsk - Верхнекинский (км 0+025)	до границы п.Успенский-1 км 11+194	16,576	V	16,576
		от границы п.Успенский-1 км 11+878	до границы с.Масляногоorsk км 17+285			
	Масляного рск - Успенский 3-й (в границах с.Масляногоorsk)	от границы с.Масляногоorsk км 17+285	до примыкания к полосе отвода на км 44+948 автодороги Зима - Масляногоorsk - Верхнекинский (км 17+549)	0,264	V	0,264
25 ОП МЗ 25Н-194	Подъезд к с.Буря	от примыкания к полосе отвода на км 23+898 автодороги Подъезд к с.Кундулун (км 0+025)	до км 15+812 автодороги Подъезд к с.Буря	15,787	V	15,787
		от примыкания к полосе отвода на км 23+898 автодороги Подъезд к с.Кундулун (км	до границы с.Буря км 7+936	13,845	V	13,845

Инва. № подл.	Подпись и дата	Зам. инв. №

Изм.	Кол.у	Лист	№ док	Подпись	Дата

2018-КСОДД

Лист

10

		0+025)				
		от границы с.Буря 9+878	до км 15+812 автодороги Подъезд к с.Буря			
	Подъезд к с.Буря (в границах с.Буря)	от границы с.Буря км 7+936	до границы с.Буря 9+878	1,942	V	1,942
25 ОП МЗ 25Н-195	Подъезд к д.Верхняя Зима	от примыкания к полосе отвода на км 19+343 автодороги Зима - Зулумай (км 0+025)	до границы д.Верхняя Зима км 9+564	9,539	V	9,539
25 ОП МЗ 25Н-196	Подъезд к с.Кимильте й	от примыкания к полосе отвода на км 1598+840 автодороги М-53 "Байкал" (км 0+085)	до примыкания к полосе отвода на км 1603+630 автодороги М-53 "Байкал" (км 6+045)	1,723	IV	1,723
		от примыкания к полосе отвода на км 1598+840 автодороги М-53 "Байкал" (км 0+085)	до границы с.Кимильтей км 0+959	1,723	IV	1,723
		от границы с.Кимильтей км 5+196	до примыкания к полосе отвода на км 1603+630 автодороги М-53 "Байкал" (км 6+045)			
25 ОП МЗ 25Н-197	Подъезд к с.Кундулун	от примыкания к полосе отвода на км 1596+882 автодороги М-53 "Байкал" (км 0+103)	до границы с.Кундулун км 27+226	13,010	IV/V	9,682/ 3,328
		от примыкания к полосе отвода на км 1596+882 автодороги "Байкал" М-53 (км 0+103)	до границы с.Баргадай км 9+785	9,682	IV	9,682
		до примыкания к полосе отвода на км 23+898 автодороги Подъезд к с.Буря (км 0+025)	до границы с.Кундулун км 27+226	3,328	V	3,328
25 ОП МЗ 25Н-198	Подъезд к д.Кустова	от примыкания к полосе отвода на км 3+309 автодороги Зима - Зулумай (км 0+025)	до примыкания к полосе отвода на км 2+395 автодороги Подъезд к д.Нижний Хазан (км 3+580)	3,555	IV	3,555
		от примыкания к полосе отвода на км 3+309 автодороги Зима - Зулумай (км 0+025)	до границы д.Кустова км 2+207	2,596	IV	2,596

Инва. № подл.	Подпись и дата	Зам. инв. №

Изм.	Кол.у	Лист	№ док	Подпись	Дата

2018-КСОДД

Лист

11

		от границы д.Кустова км 3+000	до границы с.Самара км 3+414			
	Подъезд к д.Кустова (в границах д.Кустова)	от границы д.Кустова км 2+207	до границы д.Кустова км 3+000	0,793	IV	0,793
	Подъезд к д.Кустова (в границах с.Самара)	от границы с.Самара км 3+414	до примыкания к полосе отвода на км 2+395 автодороги Подъезд к д.Нижний Хазан (км 3+580)	0,166	IV	0,166
25 ОП МЗ 25Н-199	Подъезд к д.Нижний Хазан	от примыкания к полосе отвода на км 4+128 автодороги Зима - Масляногорск - Верхнеокинский (км 0+025)	до границы д.Нижний Хазан, км 4+383	4,358	IV	4,358
		от границы с.Самара км 2+351	до границы д.Нижний Хазан, км 4+383	2,032	IV	2,032
	Подъезд к д.Нижний Хазан (в границах с.Самара)	от примыкания к полосе отвода на км 4+128 автодороги Зима - Масляногорск - Верхнеокинский (км 0+025)	до границы с.Самара км 2+351	2,326	IV	2,326
25 ОП МЗ 25Н-200	Подъезд к с.Покровка	от примыкания к полосе отвода на км 1625+735 автодороги М-53 "Байкал" (км 0+086)	до границы с.Покровка км 10+859	10,773	IV	10,773
25 ОП МЗ 25Н-201	Подъезд к г.Саянску (с транспортной развязкой)	от примыкания к полосе отвода на км 1612+875 автодороги М-53 "Байкал" км 0+000	до промплощадки км 3+172	3,172	III	3,172
25 ОП МЗ 25Н-202	Подъезд к уч.Урункуй	от примыкания к полосе отвода на км 22+729 автодороги Зима - Зулумай (км 0+025)	до границы уч.Урункуй км 36+606	36,581	V	36,581
		от примыкания к полосе отвода на км 22+729 автодороги Зима - Зулумай (км 0+025)	до границы Зиминского (Куйтунского) района км 18+817	18,792	V	18,792
		от границы Зиминского (Куйтунского) района км 18+817	до границы уч.Боровое км 23+621	16,908	V	16,908
		от границы уч.Боровое км	до границы уч.Урункуй км			

Инва. № подл. Подпись и дата Зам. инв. №

Изм.	Кол.у	Лист	№ док	Подпись	Дата
------	-------	------	-------	---------	------

2018-КСОДД

Лист

12

		24+502	36+606			
	Подъезд к уч.Урункуй (в границах уч.Боровое)	от границы уч.Боровое км 23+621	до границы уч.Боровое км 24+502	0,881	V	0,881
25 ОП МЗ 25Н-203	Подъезд к с.Ухтуй	от примыкания к полосе отвода на км 6+180 автодороги "Промплощадка - г.Зима от ПК 0 до ПК 67" (км 0+018)	до границы с.Ухтуй км 1+027	1,009	III	1,009
25 ОП МЗ 25Н-204	Подъезд к п.Центральный Хазан	от примыкания к полосе отвода на км 12+386 автодороги Зима - Зулумай (км 0+025)	до границы п.Центральный Хазан км 2+031	2,006	IV	2,006
25 ОП МЗ 25Н-205	Саянск-Черемшанка	от границы г.Саянск км 4+293	до примыкания к полосе отвода на км 15+812 автодороги Подъезд к с.Буря (15+075)	10,782	IV	10,782
		от границы г.Саянск км 4+293	до границы д.Черемшанка км 11+726			
		от границы д.Черемшанка км 13+452	до примыкания к полосе отвода на км 15+812 автодороги Подъезд к с.Буря (15+075)	9,056	IV	9,056
	Саянск-Черемшанка (в границах д.Черемшанка)	от границы д.Черемшанка км 11+726	до границы д.Черемшанка км 13+452	1,726	IV	1,726
25 ОП МЗ 25Н-206	"Куйтун - Уян - Новая Када" - Харик - Карымск - "Новосибирск - Иркутск"	от границы Куйтунского (Зиминского) района на км 51+249 автодороги "Куйтун - Уян - Новая Када" - Харик - Карымск - "Новосибирск - Иркутск"	до примыкания к полосе отвода на км 1598+861 автодороги М-53 "Байкал" км 58+248	6,999	IV	6,999
25 ОП МЗ 25Н-207	"Промплощадка - г.Зима"	От ПК 0	до ПК 67	3,670	IV	3,670
Итого по району				364,123		

Зам. инв. №

Подпись и дата

Инв. № подл.

Изм.	Кол.у	Лист	№ док	Подпись	Дата

2018-КСОДД

Лист

13

Таблица 2 - Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения ЗРМО

№ п.п.	Идентификационный номер	Наименование автодороги	Значимость дороги	Место расположения		Протяженность, км.	Покрытие дороги
				Начало автодороги	Конец автодороги		
1	25-210-0 ОП МЗ Н-001	«д.Челяба-Войсковая часть 75226»	Местная	от дороги Зима-Услон	Войсковая часть 75226	12,151	Твердое
2	25-210-0 ОП МЗ Н-002	«с.Покровка-д.Нагишкина»	Местная	с. Покровка	д. Нагишкина	8,073	Твердое
3	25-210-0 ОП МЗ Н-004	подъезд к с. Перевоз	Местная	М-53 «Красноярск-Иркутск»	с. Перевоз	2,2	Твердое (асфальт)
4	25-210-0 ОП МЗ Н-005	подъезд к д. Подгорная	Местная	М-53 «Красноярск-Иркутск»	д. Подгорная	0,8	Твердое
5	25-210-0 ОП МЗ Н-006	подъезд к д. Мордино	Местная	М-53 «Красноярск-Иркутск»	д. Мордино	0,3	Твердое (асфальт)
6	25-210-0 ОП МЗ Н-007	подъезд к д. Игнай	Местная	дорога Зима-Зулумай	д. Игнай	0,2	Твердое
7	25-210-0 ОП МЗ Н-008	подъезд к д. Новоникольск	Местная	дорога Зима-Зулумай	д. Новоникольск	0,5	Твердое
8	25-210-0 ОП МЗ Н-009	подъезд к с. В. Щельбей	Местная	дорога Зима-Зулумай	с. В. Щельбей	0,12	Твердое
9	25-210-0 ОП МЗ Н-010	подъезд к н.п. Блок-Пост Ока-2	Местная	дорога М-53–с. Покровка	н.п. Блок-Пост Ока-2	0,14	Твердое
10	25-210-0 ОП МЗ Н-011	подъезд к уч. Большелихачевский	Местная	дорога «Новосибирск-Иркутск» - Филипповск-Большеворонежский	уч. Большелихачевский	7,0	Твердое
11	25-210-0 ОП МЗ Н-012	подъезд к з. Полковникова	Местная	дорога Зима-Верхнеокинский	з. Полковникова	1,52	Твердое
12	25-210-0 ОП МЗ Н-013	дорога к ст. Перевоз	Местная	Тех. дорога ОАО «Саянскхимпласт»	ст. Перевоз	1,089	Твердое (асфальт)
13	25-210-0 ОП МЗ Н-014	д. Черемшанка-с. Буря	Местная	д. Черемшанка	с. Буря	9,11	Твердое
14	25-210-0 ОП МЗ Н-015	с. Харайгун – уч. Мольта	Местная	с. Харайгун	уч. Мольта	1,2	Твердое
15	25-210-0 ОП МЗ Н-016	Уч. Мольта – с-во «Рассвет»	Местная	уч. Мольта	с-во «Рассвет»	2,0	Твердое
Итого:						46,403 м.	

Линейными элементами опорного каркаса второго порядка являются автомобильные дороги местного значения:

1. Подъезд к с. Кундулун.
2. Подъезд к г.Саянску (с транспортной развязкой).
3. "Новосибирск - Иркутск" - Филипповск - Большеворонежский (в границах с. Филипповск).

1.2 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.

Зиминское районное муниципальное образование расположено на юго-западе Иркутской области, а его районный центр – г.Зима – находится на расстоянии 230 км (по прямой) к северо-западу от областного центра г. Иркутска. Это муниципальное образование занимает площадь 7,1 тыс. км² и входит в группу небольших по величине территории районов с площадью менее 10 тыс. км². По отношению ко всей Иркутской области площадь Зиминского районного

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

Изм.	Кол.у	Лист	№ док	Подпись	Дата

муниципального образования составляет всего 0,9% ее территории. Общая длина границ Зиминского районного муниципального образования составляет 519 км, из них 176 км приходится на границу с Куйтунским районом (это самая длинная граница), 130 км – с Заларинским, 106 – с Тулунским, 72 – с Балаганским и 35 км – с Нукутским районом Усть-Ордынского автономного округа (это самый короткий участок границы с соседними административными районами), с Зиминским городским муниципальным образованием и муниципальным образованием «город Саянск».

Крайняя северная точка района расположена на стыке границ 3-х районов: Зиминского, Куйтунского и Балаганского, вблизи истоков р.Кундулуй с широтой 54°29' с.ш. Крайняя южная точка находится на границе с Тулунским районом, в правобережье р.Ока вблизи горной вершины с отметкой 1473 м. Расстояние по прямой между этими крайними точками составляет около 190 км, а угловая разница равна 1°14'. Крайняя восточная точка Зиминского района расположена на границе с Балаганским районом вблизи истока р.Буря (правый приток р.Ока), а также вблизи вершины с отметкой 790 м с долготой 102°41' в.д. Крайняя западная точка района находится на границе с Тулунским районом на водоразделе рек Хульцай и Дандир – Гол вблизи вершины с отметкой 2187 м с долготой 101°48' в.д. Угловая разница между этими крайними точками составляет 53'. Наибольшей ширины территория района достигает приблизительно на параллели г.Зима и равна почти 100 км.

Важными положительными чертами экономико-географического положения (ЭГП) района является наличие двух магистралей – железнодорожной и автомобильной; они обе проходят через районный центр. Среди отрицательных черт ЭГП Зиминского района следует назвать отсутствие судоходных рек, а также автодорог федерального значения в его юго-западной (левобережной – по отношению к р.Ока) части.

В настоящее время регулярную перевозку пассажиров и багажа в Зиминском районном муниципальном образовании осуществляют перевозчики – юридические лица и индивидуальные предприниматели.

1.3 Анализ параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных транспортных средств и параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств.

Автомобильный транспорт представлен сетью автомобильных дорог регионального и муниципального значения, является наиболее перспективным и социально значимым для муниципального района. В административном центре - г. Зима (не входящем в состав Зиминского муниципального района) имеется автостанция. На территории Зиминского муниципального района организовано транспортное обслуживание населения, которое осуществляет подвижный состав индивидуальных предпринимателей, открывших 15 маршрутов пригородного и междугородного сообщения и охватывающее автобусной маршрутной сетью 97 % населения Зиминского района.

Протяженность автобусных маршрутов составляет 784 км, все маршруты охвачены системой диспетчерского контроля.

Согласно требований Федерального закона Российской Федерации от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и Закона Иркутской области от 28.12.2015 № 145-ОЗ «Об отдельных вопросах организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Иркутской области» формирование сети автобусных маршрутов в межмуниципальном сообщении осуществляется министерством жилищной политики, энергетики и транспорта Иркутской области.

Несмотря на проводимую работу совместно с министерством жилищной политики, энергетики и транспорта Иркутской области по организации транспортного сообщения населенных пунктов Зиминского района, не удается организовать регулярные маршруты

Инов. № подл.	Зам. инв. №
	Подпись и дата

Изм.	Кол.у	Лист	№ док	Подпись	Дата	2018-КСОДД	Лист 15

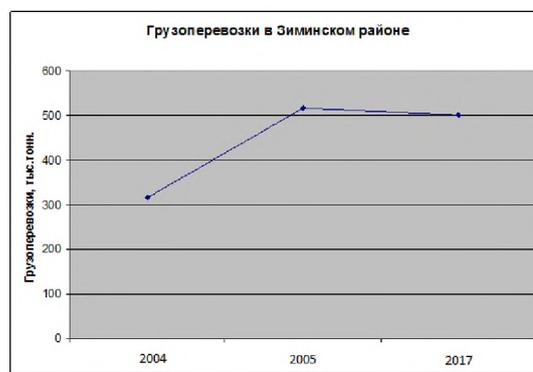
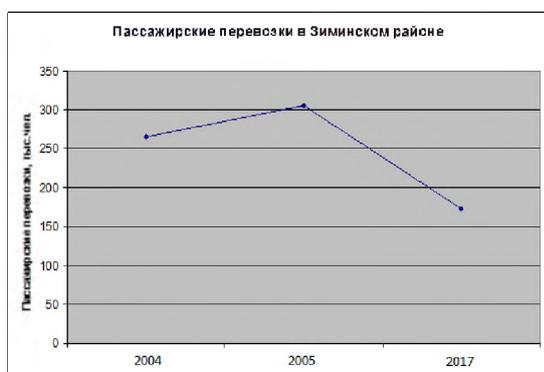
сообщением с п. Успенский – 1, п. Успенский – 3, уч. Боровое, уч. Урункуй, д. Норы. Транспортное обслуживание уч. Большеворонежский, с. Филипповск, с. Глинки осуществляется подвижным составом по заказу.

Таблица 3 - Характеристика автобусного сообщения.

№ маршрута	Протяженность маршрута, км.	Сообщение маршрута	Время отправления		Дни следования
			от начального пункта	от конечного пункта	
131	37,0	Зима - Батама	07:00; 12:00; 17:00	08:00; 13:00; 18:00	Ежедневно
133	25,0	Зима - Покровка	09:30; 14:30	10:00; 15:00	ПН, ЧТ
134	21,0	Зима - Ц. Хазан	06:30; 09:20; 11:30; 13:40; 15:00; 17:15	7:00; 10:00; 12:10; 14:20; 15:40; 18:05	Ежедневно
135	17,3	Зима - Н. Хазан	06:20; 08:00; 09:30; 13:00; 15:00; 17:30	07:00; 08:40; 10:10; 13:40; 15:45; 18:10	Ежедневно
136	29,0	Зима - Кимильтей	07:20; 11:10; 17:20	08:40; 12:10; 18:20	Ежедневно
137	15,0	Зима - Услоп	09:00; 16:00	09:25; 16:25	Ежедневно
139	49,4	Зима - Басалаевка	06:00; 16:00	07:20; 17:20	Пн, Вт, ЧТ
151	34,0	Саянск - Кимильтей	07:55; 11:30; 13:45; 17:15; 20:30	06:40; 08:40; 12:30; 14:30; 18:30; 21:10	Ежедневно
153	50,5	Саянск - Зима - Ц. Хазан	06:55; 11:25; 15:15; 18:25	08:20; 13:00; 16:40; 19:40	Ежедневно
172	28,0	Саянск - Буря	08:00; 18:00	09:15; 19:15	СР, ПТ, ВС
173	29,0	Зима - Кимильтей	06:45; 09:00; 10:40; 13:00; 16:00	07:35; 09:50; 11:30; 14:30; 17:00	Ежедневно
174	47,0	Саянск - Баргадай	18:00	19:10	ПТ, ВС
201	33,1	Самара - Новолетники	06:00; 16:35	07:05; 17:40	СР, ПТ, ВС
202	44,1	Новолетники - Верхнеокинский	07:05; 17:40	08:40; 19:10	СР, ПТ, ВС

1.4 Анализ пассажиро - и грузопотоков.

Средний годовой грузооборот в Зиминском районе равен 500 тыс. т. и имеет тенденцию снижения. Средний пассажирооборот в Зиминском районе равен 170 тыс. пассажиров и так же имеет тенденцию снижения.



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

Светофорное регулирование в Зиминском районе отсутствует.

1.6 Анализ эксплуатационного состояния ТСОДД.

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

Зам. инв. №

Подпись и дата

Инв. № подл.

Изм.	Кол.ч	Лист	№ док	Подпись	Дата
------	-------	------	-------	---------	------

1.7 Анализ эффективности используемых методов ОДД.

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

1.8 Анализ причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий.

Основные показатели аварийности в Зиминском районе представлены в таблицах 4-7.

Таблица 4 - Сводка ДТП (Общее количество ДТП, погибшие, раненые) 2017 год.

№	Наименование	Количество
1.	Количество ДТП	23
2.	Погибло	1
3.	Ранено	29

Таблица 5 – Причины и условия, способствующие совершению ДТП

№	Наименование	Количество
1.	Нарушение ПДД пешеходами	0
2.	Не предоставление преимущества на перекрестке	3
3.	Не соответствие скоростного режима	14
4.	Выезд на полосу встречного движения	4
5.	Несоблюдение бокового интервала	1
6.	Падение груза	1

Таблица 6 – Причины и условия, сопутствующие совершению ДТП

№	Наименование	Количество
1.	По дорожным условиям	8
2.	Управление в н/с	11

Таблица 7 – Профилактика нарушений ПДД за 2016 – 2017 гг.

Наименование / период	2016 г.	2017 г.
Управление в состоянии опьянения ст. 12.8 КоАП РФ	300	256
Невыполнение законного требования сотрудника о прохождении мед. Освидетельствования ст. 12.26 КоАП РФ	45	63
Нарушение ПДД пешеходами ст, 12.29, 12.30 КоАП РФ	206	152
Не предоставление преимущества на пешеходном переходе	101	120
Ремни безопасности ст. 12.6 КоАП РФ	3056	1922
Детские кресла ст. 12.23 КоАП РФ	300	253
Выезд на полосу встречного движения (ч. 3,4 ст. 12.15)	103	163
Нарушение правил перевозки грузов ст. 12.21 ч. 1 КоАП РФ	921	1350
Ст. 20.25 КоАП РФ	251	420

1. РАЗРАБОТКА ПРОГРАММЫ МЕРОПРИЯТИЙ КСОДД НА ПРОГНОЗНЫЕ ПЕРИОДЫ

1.1 Подготовка принципиальных предложений и решений по основным мероприятиям ОДД

В процессе разработки принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры в области организации дорожного движения Зиминского районного муниципального образования 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

Зам. инв. №
Подпись и дата
Инв. № подл.

вариантов - вариант 1 (базовый) и вариант 2 (умеренно-оптимистический) и варианта 3 (экономически обоснованный) предлагаемого к реализации с учетом всех перспектив развития Зиминского 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 инерциальных трендов, сложившихся в последний период, консервативную политику частных компаний инфраструктурного сектора, при стагнации государственного спроса.

Вариант 2 (умеренно-оптимистический)

На территории Зиминского 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 Зиминского 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 Зиминского 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 8.

Таблица 8 - Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры.

№ п/п	Наименование индикатора	Единица измерения	Показатели по годам				
			2018	2019	2020	2021	2022 2032
1.	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения	%	20*	18*	17*	15*	10*
2.	Обеспеченность постоянной круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием	%	100	100	100	100	100

Ив. № подл.	Подпись и дата	Зам. инв. №

Изм.	Кол.у	Лист	№ док	Подпись	Дата

3.	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-	%	80*	82*	83*	85*	90*
4.	Протяженность пешеходных дорожек	км	0	0	0	0	3
5.	Протяженность велосипедных дорожек	км	0	0	0	0	0
6.	Количество дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий на сети дорог регионального и межмуниципального	%	8	6	4	0	0
7.	Обеспеченность транспортного обслуживания населения	%	97*	97*	97*	97*	97*

* - сохранение показателей в условиях недофинансирования дорожных работ

1.2 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 2032 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 Зиминском районе были выявлены ключевые проблемы, связанные с ОДД:

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

1.3 Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий.

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

1.4 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:

- дороги поселения;
- 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.

1.5 Распределение транспортных потоков по сети дорог.

Основным линейным элементом планировочного каркаса территории являются автодороги

Изм. № подл.	Подпись и дата	Зам. инв. №

Изм.	Кол.у	Лист	№ док	Подпись	Дата

Р-255 «Сибирь», Зима – Масляногорск - Верхнеокинский, Зима - Зулумай, "Новосибирск - Иркутск" - Глинки – Филипповск, Саянск-Черемшанка, образующие главные транспортные коридоры. Изменение распределения транспортных потоков в Зиминском районе не предвидится.

1.6 Разработка, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением (далее - АСУДД), ее функциям и этапам 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:

- центральный управленческий пункт или ЦУП;
- каналы связи, в том числе специализированные контроллеры;
- 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 Зиминского района внедрение АССУД не является рациональным, ввиду малого количества ДТП и отсутствия образования заторов.

1.7 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,

Инд. № подл.	Зам. инв. №
	Подпись и дата

Изм.	Кол.у	Лист	№ док	Подпись	Дата	2018-КСОДД	Лист 20

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 регулируемыми 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

Изм. № подл.	
Подпись и дата	
Зам. инв. №	

Изм.	Кол.у	Лист	№ док	Подпись	Дата

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 тенденции 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 Зиминского района, предложение по внедрению систем мониторинга не является рациональным, ввиду низких показателей интенсивности транспортных потоков и отсутствия систематических заторовых ситуаций на транспортной сети района.

1.8 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

Инов. № подл.	Зам. инв. №
	Подпись и дата

Изм.	Кол.у	Лист	№ док	Подпись	Дата	2018-КСОДД	Лист 22

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 Зиминского района внедрение новых систем информационного обеспечения не предусматривается, так как используемые средства информирования являются достаточными.

Инд. № подл.	Зам. инв. №
	Подпись и дата

Изм.	Кол.у	Лист	№ док	Подпись	Дата	2018-КСОДД	Лист 23

1.9 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 введение 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 Зиминского района нет необходимости в организации реверсивного движения, это связано с малым транспортным парком района.

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

По территории Зиминского района проходит 14 автобусных маршрутов. Также имеются железнодорожные пути, благодаря чему, жители района могут пользоваться железнодорожным транспортом.

В рамках разработки КСОДД для Зиминского района ввод новых или изменение старых маршрутов не предусматривается, в виду полного удовлетворения спроса на перевозки существующими маршрутами.

1.11 Организация пропуска транзитных транспортных потоков.

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

1.12 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 Зиминском районе является наиболее рациональной с точки зрения финансовых, экологических и функциональных параметров, поэтому отсутствует необходимость в ее изменении.

1.13 Ограничения доступа транспортных средств на определенные территории.

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

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

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

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

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

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

Одностороннее движение организуется по двум параллельным улицам в разные стороны с целью увеличения пропускной способности дорог. В рамках разработки КСОДД для Зиминского района предложений по организации одностороннего движения транспортных

Изм. № подл.	Подпись и дата	Зам. инв. №
--------------	----------------	-------------

Изм.	Кол.у	Лист	№ док	Подпись	Дата
------	-------	------	-------	---------	------

средств на дорогах или их участках не предусматривается, по причине превышения пропускной способности дорог интенсивности транспортного потока на одноименных участках.

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

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

Условие 1. Интенсивность движения транспортных средств пересекающихся направлений в течение каждого из любых 8 ч рабочего дня недели не менее значений, указанных в таблице 9.

Таблица 9 - Интенсивность движения транспортных потоков пересекающихся направлений.

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

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

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

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

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

На территории Зиминского района нет необходимости в установке светофорного обеспечения на нерегулируемых перекрестках, в виду невыполнения ни одного из условий ГОСТ-23457-86 "Технологические средства организации дорожного движения, Правила

Интв. № подл.	
Подпись и дата	
Зам. инв. №	

применения".

2.18 Режимы работы светофорного регулирования

В мероприятиях по изменению режимов работы светофоров в Зиминском районе нет необходимости, так как в данном районе отсутствуют светофорные объекты. Введение новых светофорных объектов в Зиминском районе не планируется в связи с отсутствием на территории района проблемных участков.

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

Анализ условий дорожного движения в Зиминском 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.

2.20 Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования.

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

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

2.21 Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов.

В рамках разработки КСОДД для Зиминского района предложений по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов не предусматривается.

2.22 Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям.

Законодательство устанавливает жесткие требования к обустройству пешеходных зон, которые находятся в непосредственной близости от детских учебно-воспитательных учреждений (рисунок 7):

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

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

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

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

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

4. 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.

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

Инов. № подл.	Подпись и дата	Зам. инв. №

Изм.	Кол.у	Лист	№ док	Подпись	Дата	2018-КСОДД	Лист
							26

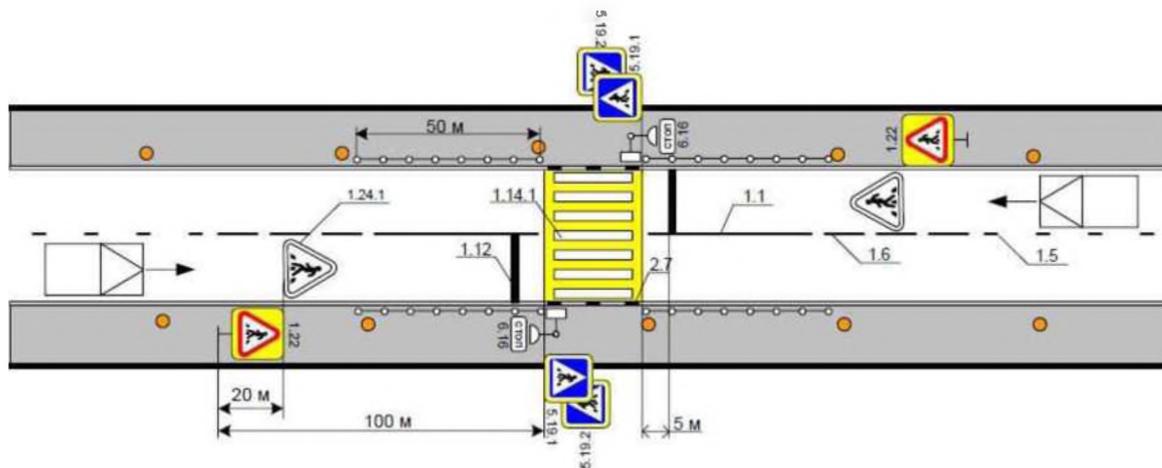
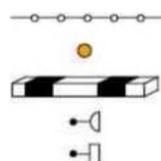


Рисунок 7 - Оборудование пешеходного перехода



- пешеходные ограждения
- искусственное освещение
- разметка 2.7
- транспортный светофор типа Т.1
- пешеходный светофор типа П.1 или П.2

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

2.23 Организация велосипедного движения.

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

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

Развитие сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом в Зиминском районе не предусматривается из-за полного удовлетворения существующей транспортной сети сложившемуся транспортному спросу в районе.

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

Для борьбы с нарушениями ПДД на дорогах Зиминского 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 регионального и межмуниципального значения, то необходима установка камер с целью контроля за скоростью движения ТС.

2.26 Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств.

В рамках разработки КСОДД для Зиминского района предложений по размещению специализированных стоянок для задержанных транспортных средств не предусматривается.

Ив. № подл.	Зам. инв. №
Изм.	Подпись и дата

Изм.	Кол.в	Лист	№ док	Подпись	Дата
------	-------	------	-------	---------	------

2.27 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 поселения должны быть сконцентрированы на решении посильных задач на доступной финансовой основе (содержание, текущий ремонт дорог).

Расходы на реализацию КСОДД представлены в таблице 10. 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.

Таблица 10 - Программа мероприятий КСОДД

Наименование мероприятия	Финансовые потребности, тыс. руб.					
	всего	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	2022-2026 годы
Проведение паспортизации и инвентаризации автомобильных дорог местного значения, определение полос отвода, регистрация земельных	1800	200	400	400	300	500
Инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения (в том числе гидротехнических сооружений, используемых для движения автомобильного транспорта), определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства	100	50	50			
Разработка и осуществление комплекса мероприятий по безопасности дорожного движения, решаемых в комплексе с разработкой документации по планировке территорий	1300	120	130	140	150	760
Размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённого пункта	900	100	100	100	100	500
Реконструкция, ремонт, устройство твёрдого покрытия дорог и тротуаров	53000	9000	9000	5000	5000	25000
Строительство автостоянок около объектов обслуживания	900	100	100	100	100	500
Создание инфраструктуры автосервиса	0	-	-	-	-	-
Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования и искусственных сооружений	34300	6100	5900	6300	6000	10000
Всего	92300	15670	15680	12040	11650	37260

Изм. № подл. Подпись и дата. Зам. инв. №

2.28 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:

- применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры в сфере ОДД;
- координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в сфере ОДД между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;
- координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);
- запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры поселений в сфере ОДД в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;
- разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры в сфере ОДД на всех этапах жизненного цикла объектов.

Развитие улично-дорожной сети на территории района должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных. Улично-дорожная сеть населенных пунктов Зиминского 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.

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

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

Заказчиком КСОДД является администрация Зиминского района Иркутской области. Ответственным за реализацию КСОДД в рамках подразделений администрации, является лицо, назначаемое постановлением главы администрации в соответствии с установленным порядком. При реализации КСОДД назначаются координаторы КСОДД, 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 Зиминского района.

Основными функциями администрации Зиминского района по реализации КСОДД являются:

- оценка эффективности использования финансовых средств;
- вынесение заключения по вопросу возможности выделения бюджетных средств на реализацию КСОДД;
- реализация мероприятий КСОДД;
- подготовка и уточнение перечня мероприятий, прописанных в схеме, и финансовых

Инов. № подл.	Зам. инв. №
	Подпись и дата

Изм.	Кол.у	Лист	№ док	Подпись	Дата
------	-------	------	-------	---------	------

потребностей на их реализацию;

- организационное, техническое и методическое содействие организациям, участвующим в реализации мероприятий КСОДД;
- обеспечение взаимодействия органов местного самоуправления и организаций, участвующих в реализации КСОДД;
- мониторинг и анализ реализации КСОДД;
- сбор информации о ходе выполнения производственных и инвестиционных программ организаций в рамках проведения мониторинга КСОДД;
- осуществление оценки эффективности КСОДД и расчет целевых показателей и индикаторов реализации КСОДД;
- подготовка заключения об эффективности реализации КСОДД;
- осуществление мероприятий в сфере информационного освещения и сопровождения реализации КСОДД.

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

Общий контроль над ходом реализации КСОДД осуществляет заместитель мэра Зиминского районного муниципального образования по управлению муниципальным хозяйством.

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

Корректировка КСОДД осуществляется в случаях:

- отклонений в выполнении мероприятий КСОДД в предшествующий период;
- приведение объемов финансирования КСОДД в соответствие с фактическим уровнем цен и фактическими условиями бюджетного финансирования;
- снижения результативности и эффективности использования средств бюджетной системы;
- в случае изменения дорожно-транспортной ситуации;
- уточнения мероприятий, сроков реализации объемов финансирования мероприятий.

Координаторы КСОДД в течение 2 месяцев после утверждения отчета о ходе выполнения КСОДД составляют предложения по корректировке КСОДД и представляют их для утверждения в установленном порядке. Обязательная корректировка КСОДД проводится не реже, чем раз в пять лет.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

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

Инов. № подл.	Подпись и дата	Зам. инв. №

Изм.	Кол.у	Лист	№ док	Подпись	Дата

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. приказ Минтранса РФ от 17.03.2015 №43 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения»;
2. ГОСТ Р 50597-93. «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения»
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

Ивн. № подл.	Подпись и дата	Зам. инв. №

Изм.	Кол.у	Лист	№ док	Подпись	Дата