

РАЗРАБОТЧИК:

Генеральный Директор  
ООО «ДорМостИзыскания»



А.Н.Бахтин /  
\_\_\_\_\_ 2020 г.

УТВЕРЖДЕНО:

Постановлением Администрации  
муниципального образования «город  
Усть-Кут»

№ \_\_\_\_\_  
от \_\_\_\_\_

СОГЛАСОВАНИЕ:

\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_  
« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2020 г.

СОГЛАСОВАНИЕ:

\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_  
« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2020 г.

КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ «ГОРОД УСТЬ-КУТ»

ТОМ 1 ТОМОВ 1

2020 год

**ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЙ И ЗАКЛЮЧЕНИЙ СОГЛАСУЮЩИХ ОРГАНОВ И ОРГАНИЗАЦИЙ**

<b>Должность лица согласующего органа (организации)</b>	<b>ФИО лица согласующего органа (организации)</b>	<b>Результат согласования</b>	<b>Дата согласования</b>	<b>Подпись</b>

## СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	6
ПАСПОРТ КСОДД	11
2. Характеристика существующей дорожно-транспортной ситуации	12
2.1 Положение территории в структуре пространственной организации субъекта Российской Федерации	12
2.2 Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования, планов и программ комплексного социально-экономического развития муниципального образования, долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктур городского округа, материалов инженерных изысканий.	13
2.3 Оценка социально-экономической и градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, дорожную деятельность	19
2.4 Оценка сети дорог, оценка и анализ показателей качества содержания дорог, анализ перспектив развития дорог на территории	21
2.5 Оценка существующей организации движения, включая организацию движения транспортных средств общего пользования, организацию движения грузовых транспортных средств, организацию движения пешеходов и велосипедистов	35
2.6 Оценка организации парковочного пространства, оценку и анализ параметров размещения парковок	37
2.7 Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения (далее – ТСОД)	39
2.8 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации муниципального образования	40
2.9 Оценка и анализ параметров, характеризующих дорожное движение, параметров эффективности организации дорожного движения	40
2.10 Оценка и анализ параметров движения маршрутных транспортных средств (вид, частота движения, скорость сообщения), результаты анализа пассажиропотоков	54
2.11 Анализ состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП)	58
2.12 Оценка и анализ уровня негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду, безопасность и здоровье населения	67
2.13 Оценка финансирования деятельности по организации дорожного движения	67
3.1 Разделение движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределения их по времени движения	74
3.2 Повышение пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности, формированию кольцевых пересечений и примыканий дорог, реконструкции перекрестков и строительства транспортных развязок	76
3.3 Оптимизация светофорного регулирования, управление светофорными объектами, включая адаптивное управление	78
3.4 Согласование (координация) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения	78
3.5 Развитие инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов	81
3.6 Введение приоритета в движении маршрутных транспортных средств	87
3.7 Развитие парковочного пространства (в том числе за пределами дорог)	87
3.8 Введение временных ограничений или прекращения движения транспортных средств	88
3.9 Применение реверсивного движения и организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках	88
3.10 Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования	89
3.11 Разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления дорожным движением (АСУДД), ее функции и этапы внедрения	89
3.12 Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий	90
3.13 Организация движения маршрутных транспортных средств	97
3.14 Организация или оптимизация системы мониторинга дорожного движения, установка детекторов транспорта, организация сбора и хранения документации по организации дорожного движения	98

3.15 Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения	99
3.16 Организация пропуска транзитных транспортных средств	99
3.17 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	99
3.18 Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах	102
3.19 Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов	103
3.20 Обеспечение маршрутов движения детей к образовательным организациям	106
3.21 Развитие сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционные мероприятия, повышающие эффективность функционирования сети дорог в целом	109
3.22 Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения	109
4. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по организации дорожного движения	109
5. Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения	113
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ	114

## Обозначения и сокращения

УДС	–	улично-дорожная сеть
КСОДД	–	Комплексная схема организации дорожного движения
ПКРТИ	–	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры
ОДД	–	организация дорожного движения
БДД	–	безопасность дорожного движения
ДТП	–	дорожно-транспортное происшествие
ТСОДД	–	технические средства организации дорожного движения
ПДД	–	Правила дорожного движения
АСУДД	–	Автоматизированная система управления дорожным движением
МГН	–	маломобильные группы населения
МО	–	муниципальное образование

## ВВЕДЕНИЕ

Непрерывный рост уровня автомобилизации в Иркутской области при увеличении средних скоростей движения и повышении мобильности населения предъявляет особые требования к транспортным системам на территории области в части их безопасности и технических параметров (пропускной способности). Однако деятельность в этой сфере сопряжена с крупными финансовыми вложениями или может ограничиваться различными факторами, в частности, исторически сложившейся городской застройкой или географическими особенностями территории.

Решением транспортных проблем муниципальных образований без значительных капитальных вложений может стать разработка Комплексных схем организации дорожного движения (КСОДД), которые предусматривают совокупность конструктивно планировочных и организационных мероприятий. Реализация данных мероприятий позволит увеличить пропускную способность улично-дорожной сети (УДС), повысить уровень безопасности дорожного движения (БДД) и качество обслуживания населения на территории муниципального образования.

Целями разработки КСОДД для автомобильных дорог общего пользования местного значения на территории ГП Усть-Кут являются:

- обеспечение безопасности дорожного движения (БДД);
- упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов;
- повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования;
- приведение дорог и улиц в нормативное состояние;
- снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов;
- снижение негативного воздействия от автомобильного транспорта на окружающую среду.

Основаниями для разработки КСОДД являются:

- федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
- федеральный закон от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
- федеральный закон 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»;
- федеральный закон от 06.10.1999 № 184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации»;
- федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;

Градостроительный кодекс РФ от 29.12.2004 № 190-ФЗ;

- указ Президента Российской Федерации от 07.05.2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года»;
- приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 26 декабря 2018 г. № 480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения»;

При разработке КСОДД были использованы следующие принципы:

- 1) учет долгосрочных стратегических направлений развития и совершенствования деятельности в сфере организации дорожного движения (ОДД) на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД;
- 2) использование мероприятий ОДД, обеспечивающих наибольшую эффективность процесса передвижения транспортных средств и пешеходов при минимизации затрат и сроков их реализации;
- 3) использование технологий и методов, соответствующих передовому отечественному и зарубежному опыту в сфере ОДД;
- 4) обеспечение комплексности при решении проблем ОДД.

Реализация разработанной КСОДД позволит увеличить пропускную способность УДС на территории г. Усть-Кут, оптимизировать транспортные потоки (ТП), уменьшить возможность возникновения заторовых ситуаций, снизить аварийность и негативное воздействие транспорта на окружающую среду и здоровье населения.

**ЗАДАНИЕ НА ПРОЕКТИРОВАНИЕ КСОДД**

№ п/п	Перечень основных данных и требований	Основные данные и требования
1	Объект проектирования	<b>Комплексная схема организации дорожного движения муниципального образования «город Усть-Кут»</b>
2	Заказчик	Муниципальное казенное учреждение «Служба заказчика по жилищно-коммунальному хозяйству» Усть-Кутского муниципального образования (городского поселения)
3	Состав исходных данных, необходимых для выполнения научно-исследовательской работы (НИР)	<p>Состав исходных данных, необходимых для выполнения научно-исследовательской работы (НИР):</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Данные социально-демографической статистики: численность, естественное движение и миграция населения, уровень благосостояния, промышленное производство и т.п. за предшествующие периоды (5-10 лет).</li> <li>2. Ортофотопланы муниципального образования «город Усть-Кут» М 1:2000.</li> <li>3. Генеральный план Усть-Кутского муниципального образования (городского поселения).</li> <li>4. Правила землепользования и застройки Усть-Кутского муниципального образования (городского поселения).</li> <li>5. Информация о планах социально-экономического развития муниципального образования «город Усть-Кут», включая деятельность в сфере транспорта, дорожную деятельность.</li> <li>6. Муниципальные адресные программы муниципального образования «город Усть-Кут», в части развития транспортной инфраструктуры.</li> <li>7. Перечень автомобильных дорог на территории муниципального образования «город Усть-Кут» с указанием типа и ведомственной принадлежности.</li> <li>8. Статистика аварийности за 5-летний период с указанием мест и причин дорожно-транспортных происшествий, тяжести последствий.</li> <li>9. Маршрутная сеть пассажирского транспорта на территории муниципального образования «город Усть-Кут»: <ul style="list-style-type: none"> <li>- информация о предприятиях в сфере пассажирских перевозок на территории муниципального образования «город Усть-Кут» с указанием обслуживаемых маршрутов;</li> <li>- паспорта маршрутов (или информация о протяженности маршрутов, средней эксплуатационной скорости, времени обратного рейса, маршрутном интервале и т.п.);</li> <li>- информация о подвижном составе на маршрутах (тип, марка, срок эксплуатации);</li> <li>- статистические данные о пассажиропотоках на существующих маршрутах пассажирского транспорта.</li> </ul> </li> <li>10. Данные по инфраструктурным объектам внешнего транспорта (железнодорожным станциям, автовокзалам и автостанциям и т.п.), в том числе основные технические и эксплуатационные показатели вокзальных комплексов, станций (количество платформ, выходов, вместимость зданий, пропускная способность и т.п.).</li> <li>11. Данные по маршрутам пригородного и междугородного пассажирского транспорта, включая: <ul style="list-style-type: none"> <li>- расписание движения междугородных и пригородных автобусов и поездов,</li> <li>- количество, тип, марка подвижного состава на маршрутах пригородного и междугородного пассажирского транспорта;</li> <li>- данные по пассажиропотокам на маршрутах пригородного и междугородного пассажирского транспорта.</li> </ul> </li> <li>12. Иная информация, необходимая для разработки НИР</li> </ol>
4	Тип объекта	Транспортный комплекс муниципального образования «город Усть-Кут», включая улично-дорожную сеть (вне зависимости от вида собственности и ведомственной принадлежности) и объекты транспортной инфраструктуры
5	Цель и задачи проекта	<p>Цель проекта – разработка Программы мероприятий, направленных на увеличение пропускной способности улично-дорожной сети муниципального образования «город Усть-Кут», предупреждения заторных ситуаций с учетом изменения транспортных потребностей района, снижения аварийности и негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения. Формирование комплексных решений об организации дорожного движения реализующих долгосрочные стратегические направления обеспечения эффективности организации дорожного движения и совершенствования деятельности в области организации дорожного движения.</p> <p>Задачи проекта:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- сбор и анализ данных о параметрах улично-дорожной сети и существующей схеме организации дорожного движения на территории муниципального образования «город Усть-Кут», выявление проблем, обусловленных недостатками в развитии территориальной транспортной системы;</li> <li>- анализ существующей системы пассажирского транспорта на территории муниципального образования «город Усть-Кут»;</li> <li>- анализ существующей сети транспортных корреспонденций муниципального образования «город Усть-Кут» с другими муниципальными образованиями и территориями;</li> <li>- анализ планов социально-экономического развития муниципального образования «город Усть-Кут»;</li> <li>- разработка мероприятий по оптимизации схемы организации и повышению безопасности дорожного движения на территории муниципального образования «город Усть-Кут», в том числе: <ol style="list-style-type: none"> <li>1) повышение пропускной способности дорог;</li> <li>2) оптимизация светофорного регулирования;</li> <li>3) согласование (координация) работы светофорных объектов (светофоров);</li> <li>4) развитие инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительство и обустройство пешеходных переходов;</li> <li>5) организация пропуска транзитных и (или) 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;</li> <li>6) обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов;</li> <li>ж) обеспечение маршрутов движения детей к образовательным организациям;</li> <li>7) развитие парковочного пространства (в том числе за пределами дорог);</li> <li>8) введение временных ограничений или прекращение движения транспортных средств;</li> <li>9) применение реверсивного движения и организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках;</li> <li>10) введение светофорного регулирования;</li> <li>11) организация или оптимизация системы мониторинга дорожного движения, сбор информации;</li> <li>12) совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения;</li> <li>13) развитие сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышение эффективности функционирования сети дорог в целом;</li> <li>14) обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий;</li> <li>15) определение скоростного режима движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах;</li> <li>16) расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеодиагностики нарушений правил дорожного движения.</li> </ol> </li> <li>- разработка мероприятий по оптимизации работы системы пассажирского транспорта с учетом существующих и прогнозных характеристик пассажиропотоков на территории</li> </ul>

		<p>муниципального образования «город Усть-Кут»; - разработка мероприятий по повышению транспортной доступности муниципального образования «город Усть-Кут» и развитию транспортных связей с другими муниципальными образованиями и территориями.</p>
6	Состав работы	<p><u>Этап 1. Сбор и анализ исходных данных</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Сбор и систематизация официальных документальных статических, технических и других данных, необходимых для разработки проекта.</li> <li>2. Подготовка и проведение транспортных обследований на территории муниципального образования «город Усть-Кут».</li> <li>2.1 Подготовка и проведение натурного обследования интенсивности движения и состава транспортного потока ручным методом в ключевых транспортных узлах на территории муниципального образования «город Усть-Кут» (не более 3 точек обследования, список точек согласовывается с Заказчиком).</li> <li>2.2 Подготовка и проведение натурного обследования пассажиропотоков на автобусном пассажирском транспорте на территории муниципального образования «город Усть-Кут» (обследование табличным методом в ключевых точках, не более 3 точек, список согласовывается с Заказчиком).</li> <li>3. Анализ полученных данных и результатов обследований и оценка существующих параметров улично-дорожной сети и схемы организации дорожного движения муниципального образования «город Усть-Кут».</li> <li>4. Анализ статистики аварийности с выявлением причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, наличия резервов по снижению количества и тяжести последствий.</li> <li>5. Анализ организации парковочного пространства на территории муниципального образования «город Усть-Кут».</li> <li>6. Анализ существующей системы пассажирского транспорта на территории муниципального образования «город Усть-Кут» с учетом характера пассажиропотоков.</li> <li>7. Оценка уровня транспортной доступности муниципального образования «город Усть-Кут» с учетом транспортных корреспонденций с другими муниципальными образованиями и территориями.</li> <li>8. Анализ организации движения транзитных и (или) грузовых транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов.</li> <li>9. Анализ оснащенности современными техническими средствами организации дорожного движения на территории муниципального образования «город Усть-Кут».</li> <li>10. Предоставить отчет о завершении Этапа №1.</li> </ol> <p><u>Этап 2 Разработка транспортной модели муниципального образования «город Усть-Кут»</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Проведение транспортного районирования на базе социально-экономической статистики.</li> <li>2. Ввод параметров улично-дорожной сети, транспортных инфраструктурных объектов.</li> <li>3. Ввод маршрутной сети, остановок и интервалов движения пассажирского транспорта.</li> <li>4. Разработка методики и создание модели расчёта транспортного спроса для транспортных и пассажирских перемещений.</li> <li>5. Расчёт перераспределения транспортных (легкового и грузового транспорта) и пассажирских потоков, создание матрицы корреспонденции.</li> <li>6. Калибровка мультимодальной макромодели по интенсивности транспортных (легкового и грузового транспорт) и пассажирских потоков.</li> <li>7. Разработка вариантов транспортной макромодели прогнозных лет на основании существующих планов и прогнозов социально-экономического развития города Усть-Кута.</li> <li>7.1 Разработка варианта транспортной модели на краткосрочную перспективу (0-5 лет)</li> <li>7.2 Разработка варианта транспортной модели на среднесрочную перспективу (6-10 лет)</li> <li>7.3 Разработка варианта транспортной модели на долгосрочную перспективу (более 10 лет)</li> <li>8. Предоставить отчет о завершении Этапа №2.</li> </ol> <p><u>Этап 3. Разработка моделей ключевых транспортных узлов</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Проведение транспортных обследований с целью установления параметров транспортных потоков в ключевых транспортных узлах.</li> <li>2. Разработка базовых микромоделей ключевых транспортных узлов на основании результатов проведенных транспортных обследований с возможностью компьютерной симуляции транспортных потоков.</li> <li>3. Расчет перераспределения транспортных потоков в ключевых транспортных узлах на основании планов развития улично-дорожной сети.</li> <li>4. Расчет времени в пути, а так же распределение средней скорости транспортного потока в моделируемых ключевых транспортных узлах.</li> <li>5. Анализ полученных результатов с определением оптимального варианта организации дорожного движения в ключевых транспортных узлах.</li> <li>6. Предоставить отчет о завершении Этапа №3.</li> </ol> <p>Результаты компьютерного моделирования транспортных потоков разработать при помощи программного комплекса PTV VISUM и PTV VISSIM или аналогичного со схожими характеристиками, позволяющего конвертировать модель в PTV VISUM и PTV VISSIM. Исполнитель, программное обеспечение с помощью которого собирается выполнять компьютерное моделирование на микро и макроуровне выбирает самостоятельно.</p> <p><u>Этап 4. Разработка мероприятий в рамках комплексной схемы организации дорожного движения на территории муниципального образования «город Усть-Кут» на прогнозные периоды</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Разработка мероприятий по развитию улично-дорожной сети муниципального образования «город Усть-Кут» и организации движения легкового и грузового транспорта на краткосрочную перспективу (0-5 лет), на среднесрочную перспективу (6-10 лет), на долгосрочную перспективу (более 10 лет) в том числе:       <ol style="list-style-type: none"> <li>1.1 Реконструктивно-планировочные мероприятия;</li> <li>1.2 Организационные мероприятия;</li> <li>1.3 Мероприятия по организации движения грузового транспорта на территории муниципального образования «город Усть-Кут».</li> </ol> </li> <li>2. Разработка мероприятий по оптимизации системы пассажирских перевозок на территории муниципального образования «город Усть-Кут» на краткосрочную перспективу (0-5 лет), на среднесрочную перспективу (6-10 лет), на долгосрочную перспективу (более 10 лет).</li> <li>3. Разработка мероприятий по совершенствованию условий пешеходного движения на территории муниципального образования «город Усть-Кут» на краткосрочную перспективу (0-5 лет), на среднесрочную перспективу (6-10 лет), на долгосрочную перспективу (более 10 лет).</li> <li>4. Разработка мероприятий по повышению общего уровня безопасности дорожного движения на территории муниципального образования «город Усть-Кут» на краткосрочную перспективу (0-5 лет), на среднесрочную перспективу (6-10 лет), на долгосрочную перспективу (более 10 лет).</li> <li>5. Разработка мероприятий по оптимизации парковочного пространства на территории муниципального образования «город Усть-Кут» на краткосрочную перспективу (0-5 лет), на среднесрочную перспективу (6-10 лет), на долгосрочную перспективу (более 10 лет).</li> </ol>

		<p>5.1 Мероприятия по оптимизации парковочного пространства на улично-дорожной сети муниципального образования «город Усть-Кут» и развитию внеуличного парковочного пространства на территории муниципального образования «город Усть-Кут»:</p> <p>5.2 Мероприятия по организации перехватывающих парковок на территории муниципального образования «город Усть-Кут» вблизи крупных транспортных объектов (вокзалов и станций).</p> <p>6. Разработка Программы взаимоувязанных мероприятий по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения на территории муниципального образования «город Усть-Кут» с укрупненным расчетом стоимости, указанием сроков и распределением ответственности за реализацию указанных мероприятий.</p> <p>7. Разработка системы показателей и прогнозная оценка эффективности Программы мероприятий (общих и локальных) по выбранным критериям, в том числе с использованием методов компьютерного моделирования.</p> <p>8. Предусмотреть карту-схему размещения парковок (в том числе для большегрузного транспорта).</p> <p>9. Представить презентационный материал карты схемы с эпюрами (картограммами) по уровню загрузки автодорог и улично-дорожной сети, а так же интенсивности движения на них. Указанные схемы представляются в разрезе периодов развития улично-дорожной сети (существующее положение; до 5 лет; 5-10 лет; более 10 лет). В целях визуализации соответствия и скоординированности развития улично-дорожной сети и территорий муниципального образования «город Усть-Кут», предлагается на картах-схемах с эпюрами по уровню загрузки отражать планируемые к строительству и реконструкции объекты социальной, деловой, промышленной и другой инфраструктуры (в разрезе периодов развития территорий муниципального образования «город Усть-Кут»).</p>
7	Требования к нормативно-технической документации	<p>Нормативно-техническая документация для проектирования:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ВСН 45-68 «Инструкция по учету движения транспортных средств на автомобильных дорогах»</li> <li>- "ОДМ 218.4.039-2018. Отраслевой дорожный методический документ. Рекомендации по диагностике и оценке технического состояния автомобильных дорог" (издан на основании Распоряжения Росавтодора от 04.07.2018 N 2481-р)</li> <li>- Рекомендации по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах» №ОС-557-р от 24.06.2002 г.</li> <li>- ГОСТ Р 50597-2017 Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля</li> <li>- ГОСТ Р 52398-2005. «Классификация автомобильных дорог. Параметры и требования»</li> <li>- ГОСТ Р 52399-2005. «Геометрические элементы автомобильных дорог»</li> <li>- ГОСТ Р 52765-2007. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация»</li> <li>- ГОСТ Р 52766-2007. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования»</li> <li>- ГОСТ Р 52767-2007. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Методы определения параметров»</li> <li>- "ГОСТ Р 51256-2018. Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования" (утв. и введен в действие Приказом Росстандарта от 20.02.2018 N 81-ст)</li> <li>- "ГОСТ 33127-2014. Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Ограждения дорожные. Классификация" (введен в действие Приказом Росстандарта от 07.04.2015 N 228-ст)</li> <li>- ГОСТ Р 52607-2006. «Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей»</li> <li>- ГОСТ Р 52282-2004 Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы, основные параметры, общие технические требования</li> <li>- ГОСТ Р 52290-2004 Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования</li> <li>- ГОСТ Р 52289 – 2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств»</li> <li>- ОДМ 218.4.039-2018. «Рекомендации по диагностике и оценке технического состояния автомобильных дорог»</li> <li>Приказ Министерства транспорта РФ от 26 декабря 2018 г. № 480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения»</li> <li>- СП 34.13330.2012 Автомобильные дороги. Актуализированная редакция СНиП 2.05.02-85* (с Изменениями N 1, 2)</li> <li>- СП 42.13330.2016 Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89* (с Изменениями N 1, 2)</li> </ul>
8	Технические условия, согласования и разрешения	<p>КСОДД должен быть согласован с Заказчиком; с органом государственной власти субъекта Российской Федерации, уполномоченным в области организации дорожного движения; с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере дорожного хозяйства, либо подведомственными ему федеральными государственными учреждениями при наличии на указанной территории автомобильных дорог федерального значения; с органами и организациями, перечень которых установлен нормативным правовым актом субъекта Российской Федерации. Утвержден Заказчиком.</p>
9	Требования к результатам работы	<p>Результаты работ предоставляются Заказчику в соответствии с условиями контракта.</p> <p>Отчетные материалы должны включать:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- отчет о работе в 2 печатных экземплярах и на электронном носителе;</li> <li>- презентационные материалы в 2-х экземплярах (презентация в формате MS PowerPoint на бумажном носителе и в электронном виде, ролики, демонстрирующие в режиме «реального времени» движение транспортных потоков).</li> </ul> <p>Отчет о работе должен включать:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Программу взаимоувязанных мероприятий по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения на территории муниципального образования «город Усть-Кут» с укрупненной оценкой стоимости и результатов реализации Программы в форме приложения к отчету;</li> <li>- карту-схему территории муниципального образования «город Усть-Кут» с указанием реконструктивно-планировочных мероприятий согласно результатам работ приложения к отчету;</li> <li>- карту-схему территории муниципального образования «город Усть-Кут» с указанием схемы маршрутов городского пассажирского транспорта (железнодорожных станций и платформ, других транспортных узлов) с учетом мероприятий согласно результатам работ в форме приложения к отчету;</li> <li>- карту-схему территории муниципального образования «город Усть-Кут» с указанием участков улично-дорожной сети с односторонним движением, мест расположения светофорных объектов, участков улично-дорожной сети с разрешенным движением грузового транспорта с учетом мероприятий согласно результатам работ в форме приложения к отчету;</li> <li>- карту-схему территории муниципального образования «город Усть-Кут» с указанием подземных и регулируемых наземных пешеходных переходов, схему велодорожек и велополос, других объектов велотранспортной и пешеходной инфраструктуры с учетом мероприятий согласно результатам работ в форме приложения к отчету;</li> <li>- карту-схему территории муниципального образования «город Усть-Кут» с указанием схемы маршрутов движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных,</li> </ul>

		<p>крупногабаритных и тяжеловесных грузов, с учетом мероприятий согласно результатам работ в форме приложения к отчету;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- другие графические материалы по предварительному согласованию с Заказчиком.</li> <li>- результаты разработки микромоделей и макромоделей в форме Приложения к отчету.</li> </ul> <p>Динамические модели ключевых транспортных узлов (микромоделей) и статическая транспортная модель (макромодель) должны разрабатываться с использованием специализированного программного комплекса. Результаты разработки микромоделей и макромоделей в форме приложения к отчету должны содержать:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- картограммы распределения загрузки на улично-дорожной сети в пиковый период;</li> <li>- картограммы распределения интенсивности транспортных потоков на улично-дорожной сети в пиковый период;</li> <li>- картограмму распределения выбросов вредных веществ (CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>) по улично-дорожной сети в пиковый период;</li> <li>- картограммы интенсивности транспортных потоков в узлах;</li> <li>- расчетные параметры: длина очереди перед перекрестками и светофорными объектами и время проезда перекрестка;</li> </ul> <p>Отчет о работе оформляется Исполнителем в соответствии с требованиями ГОСТ 7.32-2017 «Система стандартов по информации, библиотечному и издательскому делу. Отчет о научно-исследовательской работе. Структура и правила оформления».</p> <p>Все недостатки, выявленные в выполненной технической документации и КСОДД после приёмки работ, устраняются за счет Исполнителя в минимально возможный срок. Гарантийный срок устранения недостатков – 1 год. Начало периода – с момента подписания акта сдачи-приемки выполненных работ.</p>
10	Требования к оформлению КСОДД	<p>КСОДД следует оформлять в виде брошюры в переплете формата 297 x 420 (А3) и электронного носителя информации.</p> <p>КСОДД должны содержать:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- титульный лист;</li> <li>- лист согласований и заключений органов и организаций, рассматривающих КСОДД;</li> <li>- содержание;</li> <li>- характеристика дорожного движения введение;</li> <li>- паспорт КСОДД;</li> <li>- пояснительную записку;</li> <li>- графический материал (схемы, чертежи).</li> </ul> <p>На титульном листе должно быть указано:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- название территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД;</li> <li>- наименование органа местного самоуправления, должность, подпись, фамилия и инициалы должностного лица органа местного самоуправления, утвердившего КСОДД (в случае разработки КСОДД в отношении одного муниципального образования либо его части), дата утверждения КСОДД;</li> <li>- наименование органов местного самоуправления, должности, подписи, фамилии и инициалы должностных лиц органов местного самоуправления, утвердивших КСОДД (в случае разработки КСОДД в отношении нескольких муниципальных образований), даты утверждения КСОДД;</li> <li>- наименование организации, осуществляющей разработку КСОДД, должность, подпись, фамилия и инициалы руководителя такой организации, дата разработки КСОДД;</li> <li>- наименование органов и организаций, осуществляющих согласование КСОДД, даты согласования КСОДД;</li> <li>- номер тома, количество томов.</li> </ul> <p>Введение должно содержать краткое пояснение о проведенной работе, включая краткую характеристику дорожно-транспортной ситуации на рассматриваемой территории с описанием основных проблем в сфере организации дорожного движения и путей их решения.</p> <p>Пояснительная записка должна содержать следующую информацию:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- оценку существующей дорожно-транспортной ситуации;</li> <li>- описание мероприятий по организации дорожного движения, включающее результаты моделирования дорожного движения на расчетный срок и обоснование принятых решений;</li> <li>- предложения по очередности реализации мероприятий по организации дорожного движения;</li> <li>- результаты расчета объемов финансирования мероприятий по организации дорожного движения и источников такого финансирования;</li> <li>- результаты расчета эффективности мероприятий по организации дорожного движения.</li> </ul> <p>Графический материал (схемы, чертежи) в составе КСОДД разрабатывается на картографической основе в масштабе 1:500, 1:1000, 1:2000, 1:5000, 1:10000, 1:20000 в зависимости от размеров территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД, и которая должна характеризовать застройку территории и развитие транспортной инфраструктуры, ожидаемые на расчетный срок проектирования (в соответствии с утвержденными документами территориального планирования и документацией по планировке территории).</p> <p>Масштаб ширины дорог определяется разработчиком КСОДД.</p>

**ПАСПОРТ КСОДД**

Наименование КСОДД	Комплексная схема организации дорожного движения муниципального образования «город Усть-Кут»
Основание для разработки КСОДД	- Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»; - федеральный закон от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»; - федеральный закон 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»; - федеральный закон от 06.10.1999 № 184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации»; - федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»; - Градостроительный кодекс РФ от 29.12.2004 № 190-ФЗ; - указ Президента Российской Федерации от 07.05.2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года»; - приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 26 декабря 2018 г. № 480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения».
Наименование заказчика и место его нахождения	Администрация городского округа Усть-Кут 666793, Иркутская область, г. Усть-Кут, ул. Володарского, 69
Наименование разработчика КСОДД и место его нахождения	Общество с ограниченной ответственностью «ДорМостИзыскания», 394018, Россия, г. Воронеж, ул. Революции 1905 года д. 86Д, офис 308
Цели и задачи КСОДД	Цель: разработка целостной системы технически, экономически и экологически обоснованных мероприятий по развитию автомобильных дорог и совершенствованию ОДД, разработанных в соответствии с документами территориального планирования и документацией по планировке территории и направленных на решение следующих задач: - сбалансированное с градостроительной деятельностью развитие сети дорог; - повышение уровня БДД; - приведение дорог и улиц в нормативное состояние; - обеспечение круглогодичной транспортной доступности, в том числе на общественном транспорте; - повышение пропускной способности дорог и улиц; - упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов; - снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов; - снижение негативного воздействия от автотранспорта на окружающую среду.
Показатели оценки эффективности организации дорожного движения	1) Снижение количества дорожно-транспортных происшествий (ДТП) с погибшими и пострадавшими; 2) Количество остановочных пунктов, соответствующих требованиям по обеспечению доступа для маломобильных групп населения (МГН). 3) Количество дополнительно созданных организованных парковочных мест. 4) Количество обустроенных пешеходных переходов современными ТСОДД. 5) Протяженность велотранспортной инфраструктуры. 6) Количество установленных средств фото- и видеофиксации нарушений Правил дорожного движения (ПДД) 7) Уровень обслуживания дорожного движения. 8) Сокращение среднего времени поездки на личном автомобильном транспорте. 9) Сокращение среднего времени поездки на общественном транспорте.
Сроки и этапы реализации КСОДД	Сроки реализации КСОДД – 2020-2035 годы. КСОДД реализуется в 3 периода планирования: на краткосрочную перспективу – 2020-2024 годы; на среднесрочную перспективу – 2025-2029 годы; на долгосрочную перспективу – 2030-2035 годы.
Объемы и источники их финансирования	Общий объем финансирования КСОДД составляет 3 170 350,0 тыс. рублей, в том числе: - за счет республиканского бюджета – 2 687 800,0 тыс. руб.; - за счет бюджета поселений – 481 050,0 тыс. руб.; - внебюджетных источников – 2000,0 тыс. руб. По периодам планирования: - краткосрочная перспектива (2020 – 2024гг) – 1 064 750,0 тыс. руб.; - среднесрочная перспектива (2025 – 2029гг) – 1 066 900,0 тыс.руб.; - долгосрочная перспектива (2030 – 2035 гг) – 1 038 700,0 тыс.руб

## **2. Характеристика существующей дорожно-транспортной ситуации**

### **2.1 Положение территории в структуре пространственной организации субъекта Российской Федерации**

Город Усть-Кут - один из старейших городов во всей Восточной Сибири. Основан он был на три десятилетия раньше Иркутска – в 1631 году. Расположен в центральной части Иркутской области на западе Усть-Кутского района. На севере поселение граничит с Янтальским городским поселением, Подымахинским и Ручейским сельскими поселениями, на востоке – со Звездинским городским поселением, на западе - с Нижнеилимским районом с юга поселения межселенные территории. На территории городского поселения находятся два населенных пункта, расположенных на реке Лена, соединенных между собой дорогами с различным качеством покрытия: районный центр - город Усть-Кут и село Турука.

Внешние транспортные связи Усть-Кутского муниципального образования очень развиты и представлены всеми видами транспорта, что делает город важным транспортным узлом регионального значения. В 10 км севернее города находится аэропорт. Регулярные авиарейсы выполняются до Иркутска. Город Усть -Кут расположен на судоходной реке Лена и впадающей в нее не судоходной реке Кута . На территории города располагается Осетровский речной порт, являющийся одним из крупнейших речных портов в России. Осетровский речной порт — единственный объект Ленского бассейна, сообщающийся с железной дорогой. С запада на восток городское поселение и город Усть-Кут пересекается Байкало-Амурская железнодорожная магистраль. На востоке от застроенной территории города расположен железнодорожный мост через реку Лена.

Протяжённость с запада на восток по прямой линии — около 28 км; по руслам рек — около 34 км (исключая Туруку). Общая площадь муниципального образования 349572,36 га

Территория Усть-Кута приравнивается к району Крайнего Севера и имеет резко-континентальный климат. Средний безморозный период длится до 97 дней в году. Первые заморозки начинаются приблизительно 9 сентября, а последние – 3 июня. Средняя температура в январе составляет -25 градусов, в июле +18. Максимально зафиксированная температура зимой составляет -58, в июле температура воздуха достигала +42 тепла. Среднегодовое количество осадков равно 431 мм, из них большая часть припадает на период с мая по август.

Численность населения города на 01.01.2020 года составила 40 783 человек.

На рисунке 1 показано положение Усть-Кутского района в границах Иркутской области.



Рисунок 1 - Положение Усть-Кутского района в границах Иркутской области

**2.2 Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования, планов и программ комплексного социально-экономического развития муниципального образования, долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктур городского округа, материалов инженерных изысканий.**

Основными документами территориального планирования городского округа Усть-Кут являются:

- схема территориального планирования Иркутской области;
- Генеральный план г.о. Усть-Кут;

*Схема территориального планирования Иркутской области*

Схема территориального планирования *Иркутской области* утверждена Постановлением Правительства Иркутской области от 02.11.2012 № 607-пп (с изменениями на 6 марта 2019 года).

Целью территориального планирования развития Иркутской области, равно как и целью развития транспортной инфраструктуры Иркутской области, является создание комфортных условий проживания для жителей и обеспечение развития экономики региона.

В состав мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры, планируемых в рамках схемы территориального планирования Иркутской области не включены включена автомобильные дороги Усть-Кутского района

На территории городского округа Усть-Кут утверждены проекты планировок территорий следующих объектов:

- «Проект планировки территории для размещения линейного объекта капитального строительства – реконструкция автомобильной дороги общего пользования регионального или межмуниципального значения Усть-Кут-Уоян на участке 268+500 км (утвержден распоряжением службы архитектуры Иркутской области № 82-89-ср 17.09.2020);

- «Проект планировки территории для размещения линейного объекта капитального строительства – строительство автомобильной дороги «Усть-Кут-Киренск» от п. Верхнемарково до г. Киренск (строительство мостового перехода через р. Макаровка км 224+850 автомобильной дороги «Усть-Кут-Киренск» (утвержден распоряжением службы архитектуры Иркутской области № 82-59-ср от 03.07.2019);



Рисунок 2- Схема территориального планирования г.п. Усть-Кут

*Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта*

Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с проектом генерального плана представлено в таблице 1.

Таблица 1 – Развитие транспортной инфраструктуры

1. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов		
1.1	Приобретение электронных информационных табло для остановочных пунктов: - 2 строчные – 40 шт.;	2019-2022
1.2	Осуществление регулярных пассажирских перевозок по регулируемым тарифам на территории МО «город Усть-Кут»	2017
1.3	Оборудование остановочных пунктов (софинансирование мероприятий перечня проектов народных инициатив)	2017
1.4	Приобретение автобусов для пассажирских перевозок (реализация мероприятий перечня проектов народных инициатив)	2018
1.5	Приобретение электронных информационных табло для остановочных пунктов: - 2 строчные – 40 шт.;	2019-2022
2. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства		
2.1	Реконструкция существующих кооперативов с увеличением мощности до 6809 машино-мест	2021-2028
2.2	Строительство новых гаражей индивидуального транспорта мощностью 850 машино-мест	2021-2028
3. Мероприятия по развитию пешеходного и велосипедного передвижения		
3.1	Содержание тротуаров и пешеходных дорожек	2021-2028
4. Мероприятия по развитию сети дорог муниципального образования «город Усть-Кут»		
4.1	Содержание и ремонт работ	2017-2020
4.2	Устройство и содержание ледовой дороги	2017-2020
4.3	Строительство мостового перехода через Кута на автодороге Усть-Кут-Омолой	2018-2019
4.4	Реконструкция автодороги по ул Кедровая	2017-2020
4.5	Капитальный ремонт участка автодороги от ул. Кедровая с выходом на а.д. А-331 «Виллой»	2017-2020
4.6	Паспортизация автодорог	2017-2020
4.7	Ямочный ремонт	2021-2028
5. Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения		
5.1	Применение экологических добавок в дорожном полотне	2021-2028 гг.

Карта планируемого размещения объектов транспортной инфраструктуры на территории ГП Усть-Кут согласно проекту Генерального плана представлена на рисунке 3.

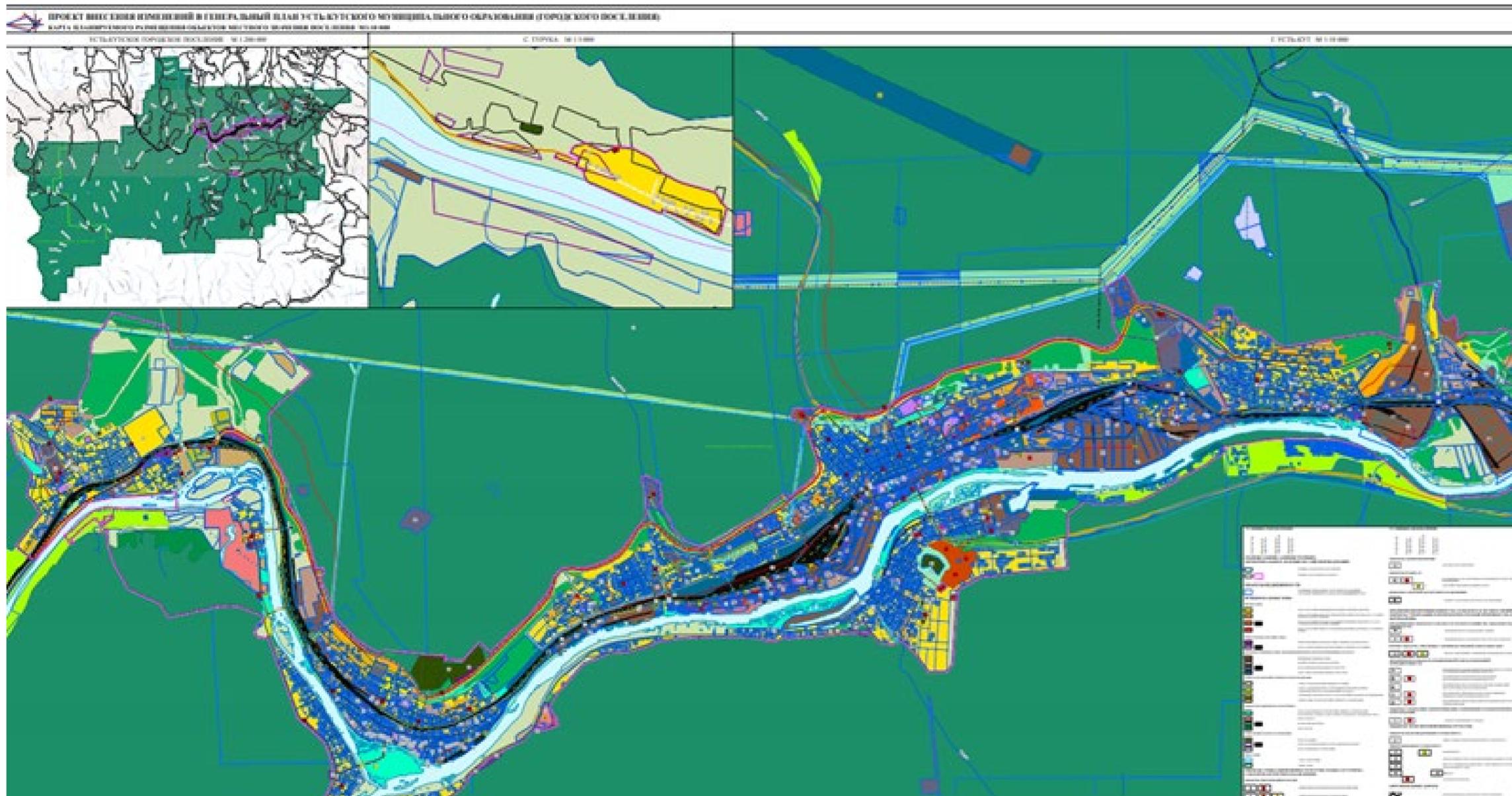


Рисунок 3 – Карта планируемого размещения объектов транспортной инфраструктуры (Масштаб 1:100 000)

*Муниципальная программа «Развитие дорожного хозяйства Усть-Кутского муниципального района (городского поселения) на 2016-2021гг.»*

Муниципальная программа «Развитие дорожного хозяйства Усть-Кутского муниципального района (городского поселения) на 2016- 2021гг.» утверждена постановлением администрации Усть-Кутского района муниципального образования «город Усть-Кут» от 18.05.2015г. № 677-П (с изменениями от 15.06.2020г. № 768)

Цель программы сохранение и развитие автомобильных дорог общего пользования местного значения, инженерных сооружений и пешеходных тротуаров Усть-Кутского муниципального образования (городского поселения).

Для достижения указанной цели необходимо выполнение следующих задач:

1. Обеспечение сохранности автомобильных дорог общего пользования местного значения, инженерных сооружений и пешеходных тротуаров, находящихся в собственности Усть-Кутского муниципального образования (городского поселения), путем выполнения эксплуатационных и ремонтных мероприятий.
2. Увеличение протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, находящихся в собственности Усть-Кутского муниципального образования (городского поселения), соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям.

Муниципальная программа реализуется в течение 2016-2022 годов в один этап.

Программа не включает в себя подпрограммы.

Финансирование Программы предусматривается за счет средств областного, районного и местного бюджетов, в том числе за счет средств муниципального дорожного фонда.

Объемы и источники финансирования муниципальной программы сведены в таблице 2.

Таблица 2 – Объем и источник финансирования муниципальной программы

Наименование подпрограммы	Год реализации	Объем бюджетных ассигнований, руб				Всего
		Областной бюджет	Местный бюджет	Районный бюджет	Прочие источники	
	2016	3 479 665,00	38 786 643,42	0	0	42 266 308,42
	2017	10 040 501,03	63 028 528,09	0	0	73 069 029,12
	2018	39 373 677,15	75 649 937,80	38 628 143,49	0	153 651 758,44
	2019	11 501 802	106 812 449,93	0	0	118 314 251,93
	2020	5 033 457,65	82 470 515,01	0	0	87 503 972,66
	2021	114 271 500,88	74 440 704,44	0	0	188 712 205,32
	2022	253 254 168,81	28 139 352,09	0	0	281 393 520,90
	Всего	436 954 772,52	469 328 130,78	38 628 143,49	0	944 911 046,79

Индикатором достижения цели будет являться:

1. Содержание и ремонт автомобильных дорог общего пользования, инженерных сооружений и пешеходных тротуаров, находящихся в собственности Усть-Кутского муниципального образования (городского поселения).
2. Устройство и содержание ледовых переправ, находящихся в собственности Усть-Кутского муниципального образования (городского поселения).
3. Организация весового и габаритного контроля транспортных средств
4. Совершенствование системы управления дорожным хозяйством Усть-Кутского муниципального образования (городского поселения).
5. Строительство, реконструкция, капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования, находящихся в собственности Усть-Кутского муниципального образования (городского поселения).

Конечным результатом реализации муниципальной программы будет являться:

Увеличение доли протяженности автомобильных дорог общего пользования,

находящихся в собственности Усть-Кутского муниципального образования (городского поселения), соответствующих нормативным требованиям к транспортно- эксплуатационным показателям до 4 3,8%.

2. Обеспечение сохранности автомобильных дорог, за счет увеличения протяженности содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, находящихся в собственности Усть-Кутского муниципального образования (городского поселения) до 50%.

3. Обеспечение 100% транспортной доступности с. Турука в зимний период

*Муниципальная программа «Повышение безопасности дорожного движения на территории Усть-Кутского муниципального образования (городского поселения) на 2016-2020гг.»*

Муниципальная программа «Повышение безопасности дорожного движения на территории Усть-Кутского муниципального образования (городского поселения) на 2016-2020гг.» утверждена постановлением администрации Усть-Кутского района муниципального образования «город Усть-Кут» от 20.10.2015г. № 1440-П (с изменениями от 29.06.2020г. № 831-П).

Цель программы снижение числа дорожно- транспортных происшествий, в том числе с участием детей, на автомобильных дорогах общего пользования местного значения Усть-Кутского муниципального образования (городского поселения) и сокращение случаев смерти, в том числе детей, в результате дорожно- транспортных происшествий к 2020 году на 10% по сравнению с 2014 годом.

Для достижения указанной цели необходимо выполнение следующих задач:

1. Создание условий обеспечения безопасности дорожного движения по автомобильным дорогам общего пользования местного значения Усть-Кутского муниципального образования (городского поселения).

2. Совершенствование организации движения транспортных средств и пешеходов.

3. Снижение количества ДТП, в том числе с участием детей.

4. Формирование у детей навыков безопасного поведения на дорогах.

5. Повышение культуры вождения.

Муниципальная программа реализуется в течение 2016-2020 годов в один этап.

Программа не включает в себя подпрограммы.

Финансирование программы предусматривается за счет средств областного и местного бюджетов.

Объемы и источники финансирования муниципальной программы сведены в таблице 3.

Таблица 3 – Объем и источник финансирования муниципальной программы

Наименование подпрограммы	Год реализации	Объем бюджетных ассигнований, руб				Всего
		Областной бюджет	Местный бюджет	Районный бюджет	Прочие источники	
	2016	947 849,90	2 961 632,09	0	0	3 909 481,99
	2017	985 393,24	2 357 132,90	0	0	3 342 526,14
	2018	1 229 763,69	4 670 768,85	0	0	5 900 532,54
	2019	0	11 575 572,50	0	0	11 575 572,50
	2020	0	11 013 307,38	0	0	11 013 307,38
	Всего	3 163 006,83	32 578 413,72	0	0	35 741 420,55

Конечным результатом реализации муниципальной программы будет являться:

1. Сокращение числа дорожно-транспортных происшествий, в том числе с участием детей, на автомобильных дорогах общего пользования местного значения Усть-Кутского муниципального образования (городского поселения).

2. Сокращение случаев смерти, в том числе детей, в результате дорожно- транспортных происшествий к 2020 году на 10% по сравнению с 2014 годом.

3. Сокращение случаев смерти детей в результате дорожно-транспортных происшествий к 2020 году в 2 раза по сравнению с 2014 годом.

Муниципальная программа «Развитие автомобильного пассажирского транспорта общего пользования на территории Усть-Кутского муниципального образования (городского поселения) на 2018-2022гг.

Муниципальная программа «Развитие автомобильного пассажирского транспорта общего пользования на территории Усть-Кутского муниципального образования (городского поселения) на 2018-2022гг.» утверждена постановлением администрации Усть-Кутского района муниципального образования «город Усть-Кут» от 25.09.2017г. № 988-П (с изменениями от 13.07.2020г. № 895-П).

Целью программы является улучшение качества предоставления транспортных услуг населению, в том числе для отдельных категорий граждан.

Для достижения указанной цели необходимо выполнение следующих задач:

1. Реализация мероприятий по организации транспортного обслуживания и информационного обеспечения населения, а также внедрения современных информационных технологий в сфере регулярных перевозок.

2 Обновление подвижного состава муниципального автомобильного пассажирского транспорта общего пользования.

Муниципальная программа реализуется в течение 2018-2022 годов в один этап.

Программа не включает в себя подпрограммы.

Финансирование программы предусматривается за счет средств местного бюджетов.

Объемы и источники финансирования муниципальной программы сведены в таблице 4.

Таблица 4 – Объем и источник финансирования муниципальной программы

Наименование подпрограммы	Год реализации	Объем бюджетных ассигнований, руб				Всего
		Областной бюджет	Местный бюджет	Районный бюджет	Прочие источники	
	2018	9 691 499,85	1 076 833,50	0	0	10 768 333,35
	2019	0	514 725,33	0	0	514 725,33
	2020	9 966 542,35	1 606 414,91	0	0	11 572 957,26
	2021	5 353 300,00	797 508,20	0	0	6 150 808,20
	2022	5 353 300,00	597 508,20	0	0	5 950 808,20
	Всего	30 364 642,23	4592990,14	0	0	34957632,37

Конечным результатом реализации муниципальной программы будет являться:

- 100% оснащенность муниципального автопарка спутниковой навигацией ГЛОНАСС, транспортными терминалами;
- Снижение количества обращений на качество пассажирских перевозок до 20 обращений в год;
- Пополнение муниципального автопарка на 9 единиц автотранспорта;
- 100% оснащенность муниципального автопарка тахографами.

### 2.3 Оценка социально-экономической и градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, дорожную деятельность

#### 1) Демографические показатели и трудовые ресурсы

По состоянию на 01.01.2019 г. на территории муниципального образования город Усть-Кут проживало 41 149 человек. В таблице 5 представлена динамика численности населения на территории г. Усть-Кут.

Таблица 5 – Динамика численности населения

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Численность постоянного населения, чел.	45375	45290	44805	44301	43552	42971	42498	42272	41689	41149	40783

Прогноз перспективной численности постоянного населения городского округа Усть-Кут выполнен на основе анализа существующей демографической ситуации с учётом сложившихся и прогнозируемых тенденций в области рождаемости, смертности, миграционных потоков, планируемых объёмов жилищного строительства и планируемых территориальных преобразований.

К концу 2028 года распределение населения внутри возрастных групп численности должно измениться: увеличится доля населения младше трудоспособного возраста на 28%, значительно возрастет доля населения старше трудоспособного возраста на 75%, сократится доля населения трудоспособного возраста на 11%. К 2028 году прогнозируемая численность населения составит 49 700 человек.

В таблице 6 представлен трудовой баланс г.п. Усть-Кут.

Таблица 6 - Трудовой баланс ГП Усть-Кут

№	Наименование показателей	2017г.	2018г.	2019г.
1	Численность трудовых ресурсов (чел.)	26 445	29 164	29 465
2	Среднегодовая численность занятых в экономике (чел.)	19 210	19 061	19 428
3	Уровень безработицы (%)	1,69 %	1,47 %	1,1 %
4	Численность официально зарегистрированных безработных	516	432	307

## 2) Жилищный фонд

Важнейшую роль в экономике города занимает жилищно-коммунальное хозяйство. Многолетнее недофинансирование ЖКХ, отсутствие необходимых инвестиций привели к повышенному уровню износа, аварийности жилищного фонда и инфраструктурных объектов города.

На территории Усть-Кутского муниципального образования (городского поселения) функционируют 13 котельных. Из них три ведомственные, установленной мощностью 298,62 тыс.Гкал/час с расчетной нагрузкой 219,3 Гкал/час. Количество котлов 53 ед. Данные котельные отапливают 832 жилых дома, 35 объектов соцкультбыта и 165 прочих объектов.

По данным госстатистики, по состоянию на 31.12.2018 г. жилищный фонд Усть-Кутского муниципального образования (городского поселения) составил 1 007,0 тыс. м<sup>2</sup> общей площади, в т.ч. в г. Усть-Куте – 1 003,9 тыс. м<sup>2</sup>, в с. Турука – 3,1 тыс. м<sup>2</sup>.

На муниципальный и государственный жилой фонд приходится 145,9 тыс. м<sup>2</sup> (14,5%), на частный – 861,1 тыс. м<sup>2</sup> или 85,5% (в том числе на индивидуальный жилой фонд – 137,2 тыс. м<sup>2</sup>, или 13,6%).

Средняя плотность жилищного фонда на территории жилой застройки (без учета садоводств) составила к началу 2019 г. 720,3 м<sup>2</sup>/га, средняя плотность населения в тех же границах – 29,5 чел./га.

Жилищный фонд поселения в целом отличается хорошим техническим состоянием. Жилые дома с физическим износом до 30% составляют 54,7% общего жилищного фонда, на ветхие дома со сверхнормативным износом (более 65%) приходится 4,5% жилищного фонда. В с. Турука весь жилищный фонд имеет износ выше нормативного уровня.

Жилищный фонд города представлен в значительной степени капитальными жилыми домами (около 60% общей площади), из них на кирпичные дома приходится 35,1 % жилищного фонда (Таблица 8).

Структура жилищного фонда приведена в таблице 7.

Таблица 7 – Распределение жилищного фонда Усть-Кутского муниципального образования (городского поселения) по материалу стен

Материал стен	Общая площадь	
	тыс.кв.м	%
Кирпичные	353,5	35,1
Панельные	229,5	22,8
Блочные	25,2	2,5
Смешанные	47,6	4,7
Деревянные	348,6	34,6
Прочие	2,6	0,3

Районы наиболее новой капитальной благоустроенной микрорайонной жилой застройки размещаются на левом берегу р. Лены, в центральной части города - микрорайоны Лена, Речники, Речники-2, Железнодорожник, Квадрат; на правом берегу – микрорайоны РЭБ. Застройка западной и восточной частей города отличается сравнительно низким уровнем благоустройства и изношенностью жилищного фонда. Жилая застройка перемежается с территориями промышленно-транспортного назначения, в том числе портовыми, а расстояние между некоторыми соседними участками жилой застройки достигает 2-3 км. Средняя обеспеченность одного жителя поселения общей площадью жилья на 31.12.2018 г. составила 24,4 м<sup>2</sup>, что чуть ниже среднего уровня по Иркутской области (24,6 м<sup>2</sup>/чел.).

Основные объемы ввода жилья пришлись на 70-е – начало 80-х годов прошлого века и были связаны со строительством БАМ. Значительную часть нового строительства составляли временные жилые дома. В связи с этим движение жилищного фонда отличалось большими объемами сноса, и по сравнению с 2001 г. к настоящему времени жилищный фонд города Усть-Кута сократился на 2,2%. С исходного года разработки действующего генерального плана (2009 г.) рост жилищного фонда города составил 1,3%.

Жилищный фонд города отличается высоким уровнем благоустройства. По данным госстатистики, обеспеченность жилищного фонда основными видами инженерного оборудования составляет: водопроводом – 82,3% канализацией – 80,8% центральным отоплением – 83,9% горячим водоснабжением – 81,1% ваннами (душем) – 73,9% напольными электроплитами – 78,3% Газификация жилищного фонда отсутствует. В с. Турука благоустроенного жилищного фонда нет.

Необходимый жилищный фонд для Усть-Кутского муниципального образования на расчетный срок генерального плана до 2028 г. определен в объеме 1 056,0 тыс. м<sup>2</sup> общей площади при средней обеспеченности 24,0 м<sup>2</sup> на одного жителя (таблица 8).

Таблица 8 - Прогноз динамики жилищного фонда

Год	Жилищный фонд на начало года, тыс. м <sup>2</sup> общей площади	Снос жилищного фонда, тыс. м <sup>2</sup> общей площади	Ввод жилищного фонда, тыс. м <sup>2</sup> общей площади	Жилищный фонд на конец года, тыс. м <sup>2</sup> общей площади
2017	1011,6	18,4	18,4	1011,6
2018	1011,6	5,4	7,8	1014,0
2019	1014,0	5,4	7,8	1016,4
2020	1016,4	5,4	7,8	1018,8
2021	1018,8	5,4	7,9	1021,3
2022	1021,3	5,4	7,9	1023,8
2023	1023,8	5,4	7,9	1026,3
2024	1026,3	5,4	7,9	1028,8
2025	1028,8	3,9	8,0	1032,9
2026	1032,9	-	7,5	1040,4
2027	1040,4	-	7,8	1048,2
2028	1048,2	-	7,8	1056,0

В настоящее время на территории ГО Усть-Кут планируется строительство нового жилого комплекса. Так, Иркутская нефтяная компания объявила конкурс на проектирование жилого микрорайона в Усть-Куте. Планируется построить многоэтажные дома, два детских сада на 140 мест каждый, школу на 520 мест, поликлинику, а также два многофункциональных здания. Общая площадь жилья составит 85 тыс. кв. м. Под строительство будет отведена территория на правом берегу реки Лена. Микрорайон планируют построить к 2023 году.

#### 2.4 Оценка сети дорог, оценка и анализ показателей качества содержания дорог, анализ перспектив развития дорог на территории

Развитие транспортной системы муниципального образования «город Усть-Кут» становится в настоящее время необходимым условием реализации инновационной модели экономического роста и улучшения качества жизни населения.

Генеральным планом предусмотрено привести к необходимым нормируемым показателям, соответствующих техническим категориям улиц и дорог, существующие улицы и дороги. Несмотря на благоприятные тенденции в работе отдельных видов транспорта, транспортная система не в полной мере отвечает существующим потребностям и перспективам развития муниципального образования «город Усть-Кут».

Город Усть-Кут является крупным транспортным узлом. Сообщение с населенными пунктами в границах административного района обеспечивается в восточном и западном направлениях главным образом железнодорожным транспортом, в южном – речным транспортом, в северном – автомобильным и речным транспортом. Развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования «город Усть-Кут» является необходимым условием улучшения качества жизни жителей. Транспортная инфраструктура муниципального образования «город Усть-Кут» является составляющей инфраструктуры Иркутской области, что обеспечивает конституционные гарантии граждан на свободу передвижения и делает возможным свободное перемещение товаров и услуг. Наличием и состоянием сети автомобильных дорог определяется территориальная целостность и единство экономического пространства. Недооценка проблемы несоответствия состояния дорог и инфраструктуры местного значения социально-экономическим потребностям общества является одной из причин экономических трудностей и негативных социальных процессов.

##### *Железнодорожный транспорт*

Через муниципальное образование «город Усть-Кут» проходит Байкало-Амурская магистраль. Железная дорога проходит с запада на восток по территории города Усть-Кута. Восточнее застроенной территории расположен железнодорожный мост через реку Лена. В городе имеется 7 железнодорожных станций.



Рисунок 4- Железнодорожные станции ГО Усть-Кут

Для переправы через водные преграды и в местах сложного рельефа на территории городского поселения расположены 15 железнодорожных мостов. Железнодорожным транспортом осуществляется пассажирское сообщение поездами дальнего следования: в западном направлении – Москва, Красноярск, Иркутск, Кисловодск. В летнее время – дополнительно Адлер, Анапа; в восточном направлении – Северобайкальск, Тында. Пригородные поезда следуют до станций: Вихоревка, Ручей, Киренга.

В 2019 году железнодорожным транспортом перевезено пассажиров в пригородном сообщении 100,3 тысяч пассажиров, поездами дальнего следования 117,7 тысяч пассажиров.

Объем грузоперевозок ВСЖД по программе северного завоза за 2019 год составил около 63,3 млн. тонн. Существующая железнодорожная инфраструктура в Усть-Кутском муниципальном образовании (городском поселении) сохраняется. Генеральным планом предлагается строительство железнодорожной ветки в северном направлении от города Усть-Кут до города Мирный.

#### *Воздушный транспорт*

В 10 км севернее г. Усть-Кут расположен аэропорт «Усть-Кут». Воздушным транспортом прямым авиасообщением (Ан-24) осуществляются гражданские пассажирские перевозки до г. Иркутска, Красноярска. Грузоперевозки, вахтовые пассажирские перевозки осуществляются вертолетами до нефтегазовых месторождений. Транспортное сообщение между аэропортом и городом осуществляет такси. Сведения о количестве перевезенных пассажиров воздушным транспортом за период 2017-2019 гг. приведены в таблице 9.

Таблица 9 - Количество перевезенных пассажиров воздушным транспортом за период 2017-2019 гг.

Наименование	2017г.	2018г.	2019г.
Перевезено пассажиров (чел.)	83 643	90 026	86 613

#### *Водный транспорт*

Город Усть-Кут расположен на судоходной реке Лене и впадающей в нее не судоходной реке Кута. Речной порт в городе – «Осетровский речной порт» является одним из крупнейших речных портов в России.

Осетрово - единственный объект Ленского бассейна, сообщающийся с железной дорогой. Основной задачей данного транспортного узла является обеспечение «северного завоза». Общая протяженность грузовых причалов, расположенных на левом берегу реки, составляет свыше 1500 м.

Мощности Осетровского речного порта распределены по трем районам:

- Западный грузовой район — специализируется на переработке технических грузов, тяжеловесов массой до 160 т.;
- Северный грузовой район — специализируется на перегрузке среднетоннажных и крупнотоннажных контейнеров;
- Центральный грузовой район — специализируется на переработке тарно-штучного и технического груза, насыпных, навалочных и других грузов.

Также на территории города имеются 18 причалов, часть из которых из-за понижения уровня воды в реке Лена являются недействующими. На правом берегу реки Лена расположена ремонтно-эксплуатационная база речного порта. Порт имеет собственный флот и развитую железнодорожную инфраструктуру.

Грузоперевозками на этом виде транспорта занимаются такие предприятия как ОАО «Осетровский речной порт», ООО «ВЛРП», ООО «Осетровская РЭБ флота», ОАО «Алроса-Терминал».

Для обслуживания пассажиров в центре города имеется речной вокзал. Пассажирское сообщение вниз по Лене осуществляется теплоходом «Полесье». Пассажирские перевозки речным (водным) видом транспорта осуществляет ООО «Лена-экспресс», ООО «Киренский речной порт». В 2015 г. перевезено пассажиров около 5 000 чел.

Инфраструктура Осетровского речного порта сохраняется. Генеральным планом предусмотрена организация паромной переправы западнее села Турука для обеспечения транспортной связи с населенным пунктом.

Сведения о количестве перевезенных пассажиров водным транспортом за период 2017-2019 гг. приведены в таблице 10.

Таблица 10 - Сведения о количестве перевезенных пассажиров водным транспортом за период 2017-2019 гг.

Наименование	2017г.	2018г.	2019г.
Перевезено, чел.	3284	2864	5885

#### *Автомобильный транспорт*

Важной составной частью транспортной инфраструктуры Усть-Кутского муниципального образования (городского поселения) являются автомобильные дороги. По ним осуществляются автомобильные перевозки грузов и пассажиров. Недостатком внешних связей является частичное прохождение автомобильных дорог общего пользования через жилую застройку, что негативно сказывается на безопасности движения и экологической обстановке в городе.

В муниципальном образовании «город Усть-Кут» отсутствует автовокзал. Междугородные, а также большая часть пригородных и городских автобусов отправляются с площади перед железнодорожным вокзалом станции Лена без объявления о посадке и отправлении, билеты приобретаются в кассе.

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог. Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию и капитальному ремонту, и зависит напрямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов в условиях их ограниченных объемов.

В связи с недостаточностью финансирования расходов на дорожное хозяйство в бюджете Усть-Кутского муниципального образования, эксплуатационное состояние значительной части улиц по отдельным параметрам перестало соответствовать требованиям нормативных документов и технических регламентов. Возросли материальные затраты на содержание улично-дорожной сети в связи с необходимостью проведения значительного объема работ по ямочному ремонту.

Автомобильные дороги общего пользования федерального, регионального и местного значения, проходящие по территории муниципального образования «город Усть-Кут», разделены на категории.

Характеристики автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального и областного значения представлены в таблице 11.

Таблица 11 - Перечень автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального и областного значения, проходящие по территории муниципального образования «город Усть-Кут».

Наименование автомобильной дороги общего пользования	Местоположение (адрес)	Категория	Характеристика автодорог			
			Протяженность км.	Ширина проезжей части	Интенсивность движения авт./сутки среднегодовая	Тип покрытия
Автодороги федерального значения						
А-331 «Виллой»	Северная сторона городской черты	IV	24	6	1100	Асфальтобетонное
Автодороги регионального значения						
Усть-Кут - Уоян	Юго-восток	IV	57,24	6	600	Асфальтобетонное, щебеночно – гравийное, грунт
Автодороги областного значения						
Усть-Кут - Омолой	Юго-восток	IV	16,2	6	400	Асфальтобетонное, щебеночно – гравийное, грунт
Усть-Кут - Турука Юго-запад		IV	12,96	6	200	Асфальтобетонное, щебеночно – гравийное, грунт

Общая протяженность улично – дорожной сети муниципального образования «город Усть-Кут» - 206,41 км, в т. ч. с усовершенствованным покрытием – 168,7 км. Общая протяженность магистральных улиц и дорог - 35,65 км, в т. ч. магистральных улиц районного значения – 35,65 км.

В таблице 12 представлен перечень основных автомобильных дорог общего пользования местного значения на территории Усть-Кутского муниципального образования (городского поселения).

Таблица 12 - Перечень основных автомобильных дорог общего пользования местного значения на территории Усть-Кутского муниципального образования (городского поселения).

№ п./п.	Наименование объекта	Год ввода в эксплуатацию	Протяженность, (м)	Описание объекта
1	ул. Советская	1964	3500	тип покрытия капитальный, назначение - районная
2	ул. Постышева	1961	2200	тип покрытия переходный, назначение - проезд
3	ул. Хабарова	1952	3400	тип покрытия переходный, назначение - жилая
4	ул. Партизанская	1951	550	тип покрытия капитальный, назначение - проезд
5	ул. Щорса	1961	2300	тип покрытия капитальный, назначение - жилая
6	ул. Калинина	1956	814	тип покрытия капитальный, назначение - районная

7	ул. Реброва-Денисова	1961	1800	тип покрытия капитальный, назначение - районная
8	ул. Новая	1961	1200	тип покрытия переходный, назначение - районная
9	пер. Хорошилова	1956	200	тип покрытия капитальный, назначение - проезд
10	ул. Седова	1956	2600	тип покрытия капитальный, назначение - жилая
11	ул. Красной Звезды	1956	1100	тип покрытия капитальный, назначение - жилая
12	пер. Мельничный ручей	1956	850	тип покрытия переходный, назначение - проезд
13	пер. Школьный	1968	200	тип покрытия капитальный, назначение - проезд
14	пер. Энергетический	1961	600	тип покрытия капитальный, назначение - районная
15	ул. Пролетарская	1960	2001	тип покрытия капитальный, назначение - районная
16	ул. Горького	1964	1400	тип дороги капитальная, назначение - жилая
17	ул. Российская	1974	850	тип покрытия капитальный, назначение - жилая
18	ул. Свердлова	1964	600	тип покрытия капитальный, назначение районная
19	ул. Белинского	1950	700	тип покрытия капитальный, назначение - проезд
20	ул. Дзержинского	1964	900	тип покрытия капитальный, назначение - магистральная
21	ул. Черноморская	1974	1500	тип покрытия капитальный, назначение проезд
22	ул. Ленрабочих	1974	300	тип покрытия переходный, назначение - проезд
23	ул. Заречная	1961	800	тип покрытия переходный, назначение - жилая
24	ул. Лесная	1960	700	тип покрытия переходный, назначение - проезд
25	Нефтебаза - ЯГУ	1962	3000	тип покрытия капитальный, назначение проезд
26	ул. Полевая	1962	1200	тип покрытия капитальный, назначение жилая
27	ул. Набережная	1956	2300	тип покрытия капитальный, назначение проезд
28	ул. Строительная	1977	300	тип покрытия переходный, назначение проезд
29	пер. Строительный	1977	200	тип покрытия переходный, назначение проезд
30	ул. Коммунистическая	1990	1200	тип покрытия капитальный, назначение промышленного значения
31	ул. Мельничный ручей	1967	850	тип покрытия капитальный, назначение проезд
32	ул. Автомобилистов	1980	200	тип покрытия переходный (ПГС), назначение проезд
33	ул. Азовская	1951	700	тип покрытия переходный, назначение проезд
34	ул. Академика Сахарова	1980	400	тип покрытия переходный, назначение проезд

35	ул. Ангарская	1974	700	тип покрытия переходный, назначение жилая
36	ул. Ангарстроевская	1974	350	тип покрытия переходный, назначение жилая
37	ул. Белобородова	1950	950	тип покрытия переходный, назначение жилая
38	ул. Березовая	1964	950	тип покрытия переходный, назначение проезд
39	пер. Березовый	1964	600	тип покрытия переходный, назначение проезд
40	ул. Бирюсинская	1974	800	тип покрытия переходный, назначение проезд
41	ул. Болотная	1956	400	тип покрытия переходный, назначение проезд
42	ул. Брагина	1956	600	тип покрытия переходный, назначение проезд
43	ул. Бурлова	1956	350	тип покрытия переходный, назначение проезд
44	ул. Буровиков	1956	400	тип покрытия переходный, назначение проезд
45	ул. Василевского	1956	500	тип покрытия переходный, назначение проезд
46	ул. Вишневая	1980	200	тип покрытия переходный, назначение проезд
47	ул. Вокзальная	1950	2700	тип покрытия капитальный, назначение жилая
48	ул. Волжская	1950	500	тип покрытия капитальный, назначение проезд
49	ул. Волгоградская	1976	400	тип покрытия переходный, назначение проезд
50	ул. Володарского	1960	1500	тип покрытия капитальный, назначение жилая
51	ул. Восточная	1954	2000	тип покрытия переходный, назначение проезд
52	ул. Высоцкого	1990	800	тип покрытия капитальный, назначение проезд
53	ул. Гайдара	1964	700	тип покрытия капитальный, назначение жилая
54	ул. Гастелло	1956	1300	тип покрытия капитальный, назначение жилая
55	ул. Герцена	1969	250	тип покрытия переходный, назначение проезд
56	ул. Гоголя	1976	200	тип покрытия переходный, назначение проезд
57	ул. Грибная	1994	300	тип покрытия переходный, назначение жилая
58	ул. Грибоедова	1970	1400	тип покрытия капитальный, назначение магистральная
59	ул. Дачная	1980	1200	тип покрытия переходный, назначение жилая
60	ул. Декабристов	1980	800	тип покрытия переходный, назначение жилая
61	ул. Донская	1960	600	тип покрытия переходный, назначение проезд

62	пер. Депутатский	1976	300	тип покрытия переходный, назначение жилая
63	ул. Дорожная	1960	400	тип покрытия переходный, назначение проезд
64	ул. Дубровского	1980	200	тип покрытия капитальный, назначение проезд
65	ул. Есенина	1976	300	тип покрытия капитальный, назначение проезд
66	ул. Железнодорожная	1960	300	тип покрытия капитальный, назначение проезд
67	ул. 2-я Железнодорожная	1980	800	тип покрытия капитальный, назначение проезд
68	ул. Желябова	1962	400	тип покрытия переходный, назначение проезд
69	ул. Заводская	1952	200	тип покрытия переходный, назначение проезд
70	пер. Западный	1952	400	тип покрытия переходный, назначение проезд
71	ул. Звезднинская	1976	900	тип покрытия переходный, назначение проезд
72	ул. Зеленая	1980	200	тип покрытия переходный, назначение проезд
73	ул. Зеленая Поляна	1980	400	тип покрытия переходный, назначение проезд
74	ул. Зыряновка	1961	1100	тип покрытия переходный, назначение районного значения
75	ул. Каландарашвили	1956	600	тип покрытия капитальный, назначение районная
76	пер. Каменный	1960	400	тип покрытия переходный, назначение проезд
77	ул. Карбышева	1968	350	, тип покрытия переходный, назначение проезд
78	ул. Кедровая	1987	1100	тип покрытия капитальный, назначение районная
79	ул. Кобелева	1970	1800	тип покрытия переходный, назначение проезд
80	ул. Ковпака	1970	700	тип покрытия переходный, назначение проезд
81	ул. Коммунальная	1964	1200	тип покрытия переходный, назначение проезд
82	пер. Комсомольский	1972	300	тип покрытия капитальный, назначение проезд
83	ул. Космодемьянской	1950	2200	тип покрытия капитальный, назначение жилая
84	ул. Котовского	1964	1250	тип покрытия переходный, назначение жилая
85	ул. Красногвардейска	1956	950	тип покрытия переходный, назначение жилая
86	ул. Крылова	1960	300	тип покрытия переходный, назначение проезд
87	ул. Куйбышева	1981	500	тип покрытия переходный, назначение проезд
88	ул. Кутская	1952	400	тип покрытия переходный, назначение проезд

89	ул. Лазо	1952	1200	тип покрытия переходный, назначение жилая
90	ул. Ленина	1990	400	тип покрытия переходный, назначение проезд
91	ул. Ленская	1956	1200	тип покрытия переходный, назначение районная
92	ул. Лермонтова	1960	500	тип покрытия переходный, назначение проезд
93	ул. Ломоносова	1960	1200	, тип покрытия капитальный, назначение районная
94	ул. Малая	1956	250	тип покрытия переходный, назначение проезд
95	ул. Матросова	1960	2300	тип покрытия капитальный, назначение жилая
96	ул. Менжинского	1956	550	тип покрытия переходный, назначение проезд
97	ул. Мелиораторов	1956	380	тип покрытия переходный, назначение проезд
98	ул. МК-83	1976	2300	тип покрытия переходный, назначение проезд
99	пер. Милицейский	1962	200	тип покрытия капитальный, назначение проезд
100	ул. Мичурина	1964	200	тип покрытия капитальный, назначение проезд
101	ул. Молодежная	1964	600	тип покрытия переходный, назначение проезд
102	ул. 2-я Молодежная	1986	900	тип покрытия переходный, назначение проезд
103	ул. Монтажная	1981	400	тип покрытия переходный, назначение проезд
104	ул. Нагорная	1974	400	тип покрытия переходный, назначение проезд
105	ул. Обнорского	1962	500	тип покрытия переходный, назначение проезд
106	ул. Олимпийская	1961	500	тип покрытия переходный, назначение проезд
107	ул. Осипенко	1964	350	тип покрытия переходный, назначение проезд
108	ул. Островского	1956	500	тип покрытия капитальный, назначение проезд
109	ул. Корчагина	1958	200	тип покрытия капитальный, назначение проезд
110	ул. Павлова	1961	150	тип покрытия переходный, назначение проезд
111	ул. Панихинская	1968	400	тип покрытия переходный, назначение проезд
112	ул. Первомайская	1951	2200	тип покрытия капитальный, назначение проезд
113	ул. Первооткрывателе й	1964	500	тип покрытия переходный, назначение проезд
114	ул. Первопроходцев	1964	450	тип покрытия переходный, назначение проезд

115	ул. Подгорная	1962	1450	тип покрытия переходный, назначение проезд
116	ул. Портовая	1962	200	тип покрытия переходный, назначение проезд
117	ул. Почтовая	1961	400	тип покрытия капитальный, назначение проезд
118	ул. Пришвина	1956	300	тип покрытия переходный, назначение проезд
119	ул. Пугачева	1972	500	тип покрытия переходный, назначение проезд
120	пер. Путейский	1964	200	тип покрытия переходный, назначение проезд
121	пер. Рабочий	1960	300	тип покрытия переходный, назначение проезд
122	пер. Связи	1950	400	тип покрытия капитальный, назначение проезд
123	ул. Северная	1961	300	тип покрытия переходный, назначение проезд
124	ул. Совхозная	1964	550	тип покрытия переходный, назначение проезд
125	ул. 40 лет Победы	1987	500	тип покрытия капитальный, назначение проезд
126	ул. Сосновая	1964	600	тип покрытия переходный, назначение проезд
127	ул. Софьи Перовской	1960	200	тип покрытия капитальный, назначение проезд
128	ул. Спартака	1956	1000	тип покрытия капитальный, назначение проезд
129	пер. Спортивный	1960	200	тип покрытия переходный, назначение проезд
130	ул. Ставропольская	1977	500	тип покрытия переходный, назначение проезд
131	ул. Степана Разина	1960	500	тип покрытия переходный, назначение жилая
132	ул. Суворова	1961	400	тип покрытия переходный, назначение проезд
133	ул. СУ-81	1974	150	тип покрытия переходный, назначение проезд
134	ул. Судостроительная	1972	800	тип покрытия капитальный, назначение жилая
135	ул. Таежная	1961	800	тип покрытия капитальный, назначение проезд
136	ул. 2-я Таежная	1961	500	тип покрытия капитальный, назначение проезд
137	ул. Л. Толстого	1977	1750	тип покрытия капитальный, назначение жилая
138	пер. Транзитный	1967	300	тип покрытия капитальный, назначение проезд
139	пер. Транспортный	1964	200	тип покрытия переходный, назначение проезд
140	ул. Транспортных Строителей	1972	400	тип покрытия переходный, назначение проезд
141	ул. Трудовая	1967	1700	тип покрытия капитальный, назначение районная
142	ул. Украинская	1976	200	, тип покрытия капитальный, назначение районная

143	ул. Ушакова	1956	1050	тип покрытия переходный, назначение жилая
144	пер. Флотский	1962	700	тип покрытия капитальный, назначение проезд
145	ул. Фрунзе	1956	1350	тип покрытия переходный, назначение жилая
146	ул. Фурманова	1954	600	тип покрытия переходный, назначение проезд
147	пер. Цветочный	1977	300	тип покрытия капитальный, назначение районная
148	пер. Цеховой	1961	200	тип покрытия капитальный, назначение районная
149	ул. Чапаева	1971	700	тип покрытия переходный, назначение проезд
150	ул. Черкасская	1976	200	тип покрытия переходный, назначение проезд
151	ул. Чернышевского	1956	750	тип покрытия капитальный, назначение проезд
152	ул. Чернышова	1961	200	тип покрытия переходный, назначение проезд
153	ул. 405 городок	1956	1750	тип покрытия капитальный, назначение проезд
154	ул. Чкалова	1961	1050	тип покрытия переходный, назначение проезд
155	ул. Шерстянникова	1961	200	тип покрытия переходный, назначение проезд
156	ул. Щусева	1972	1700	тип покрытия переходный, назначение проезд
157	ул. Энтузиастов	1981	300	тип покрытия переходный, назначение проезд
158	ул. Южная	1981	400	тип покрытия переходный, назначение проезд
159	ул. Якуримская	1956	450	тип покрытия капитальный, назначение проезд
160	ул. Ярактинская	1991	300	тип покрытия переходный, назначение проезд
161	ул. Набережная р. Лена	1967	400	тип покрытия капитальный (у мемориального комплекса)
162	автодорога к водозабору	1987	7900	тип покрытия переходный
163	УДС ЯГУ -объездная дорога	1987	1300	тип покрытия переходный
164	автодорога в село Турука	1950	2000	тип покрытия переходный
165	ул. Береговая-выезд на автодорогу Обьезд	1950	3039	тип покрытия капитальный, назначение магистральная
166	ул. Береговая выезда на автодорогу Обьезд - ул. Зверева, 1а	1950	3603	тип покрытия капитальный, назначение магистральная
167	ул. Зверева, 1а – у л. Кирова, 2	1950	5945	тип покрытия капитальный, назначение магистральная
168	ул. Кирова, 2 – ул. Речников, 2	1956	3619	, тип покрытия капитальный, назначение магистральная
169	ул. Речников, 2 -ул. Луговая, 2	1956	2172	тип покрытия капитальный, назначение магистральная

170	ул. Луговая, 2 -ул. Луговая, 21	1956	847	тип покрытия капитальный, назначение магистральная
171	перекресток ул. Некрасова-Халтурина - автодорога Виллой	1956	1128	тип покрытия капитальный, назначение магистральная
172	светофор ул. Речников –	1950	1269	тип покрытия капитальный, назначение магистральная
173	ул. Халтурина, 44 - ул. Пушкина, 109	1962	2097	тип покрытия капитальный, назначение магистральная
174	ул. Пушкина, 109 - ул. Геологическая, 32	1962	1523	тип покрытия капитальный, назначение магистральная
175	ул. Геологическая, 32 –	1952	2252	тип покрытия капитальный, назначение магистральная
176	ул. Нефтяников, 16 - выезд с автодороги	1952	973	тип покрытия капитальный, назначение магистральная
177	выезд с автодороги Виллой – ул. 2-я Лесная, 22	1961	6326	тип покрытия капитальный, назначение магистральная
178	ул. 2-я Лесная -ул. 2-я Набережная,7	1974	860	тип покрытия капитальный, назначение магистральная
179	ул. Набережная	1961	2862	тип покрытия капитальный, назначение проезд
180	ул. Реброва-Денисова	1977	1800	тип покрытия капитальный, назначение проезд
181	ул. Хабарова	1961	3400	тип покрытия капитальный, назначение проезд
182	ул. Щорса	1960	2520	тип покрытия капитальный, назначение проезд
183	пер. Энергетический	1960	600	тип покрытия капитальный, назначение проезд
184	Микрорайон ЯГУ: (ул. Балахня, Вернадского, Геологическая, Геофизиков, Губкина, Звездочка, Карпинского, Обручева, Снежная, Ферсмана)	-	4900	ул. Балахня – 1100 м, 1950 г. (тип покрытия капитальный, назначение проезд), Вернадского (тип покрытия назначение проезд), Геологическая – 500 м, 1956 г. (тип покрытия капитальный, назначение жилая), Геофизиков – 300 м, 1969 г. (тип покрытия переходный, назначение проезд), Губкина – 200 м, 1976 г. (тип покрытия переходный, назначение жилая), Звездочка-250 м, 1980 г. (тип покрытия переходный, назначение проезд), Карпинского – 400 м, 1968 г. (тип покрытия переходный, назначение проезд), Обручева – 800 м, 1961 г. (тип покрытия переходный, назначение проезд), Снежная – 900 м, 1970 г. (тип покрытия капитальный, назначение проезд), Ферсмана – 200 м, 1960 г. (тип покрытия капитальный, назначение проезд)
185	Микрорайон Старый РЭБ: (ул. А. Невского, Водников, Горный, Кутузова, Маркова,	-	16030	А. Невского - 1050 м, 1945 г., Водников – 900 м, 1960 м, Горный-300 м, 1994 г., Кутузова - 1000 м, 1952 г., Маркова - 700 м, 1964 г., Маяковского – 1300 м, 1954 г., Нахимова – 250 м, 1956 г., Новый -480 м, 1972 г., Озерный – 400 м, 1971

186	Маяковского, Нахимова, Новый, Озерный, Октябрьская, Радищева, Расковой, Речников,			г., Октябрьская – 600 м, 1971 г., Радищева – 1400 м, 1958 г., Расковой – 400 м, 1960 г., пер. Речников – 200 м, 1961 г., Садовый – 300 м, 1981 г., Чайковского – 1250 м, 1960 г., Чехова -1000 м, 1960 г., Жуковского - 1700 м, 1950 г., 1-я Ледорезная -1500 м, 1952 г., 2-я Ледорезная - 1300 м,
-----	---	--	--	--

Бесхозные автомобильные дороги общего пользования местного значения и дороги не общего пользования местного значения на территории муниципального образования «город Усть-Кут» инвентаризируются и ставятся на обслуживание. На сегодняшний день бесхозные автомобильные дороги и дороги не общего пользования местного значения на территории муниципального образования «город Усть-Кут» отсутствуют.

На рисунке 5 показана улично-дорожная сеть городского поселения Усть-Кут.

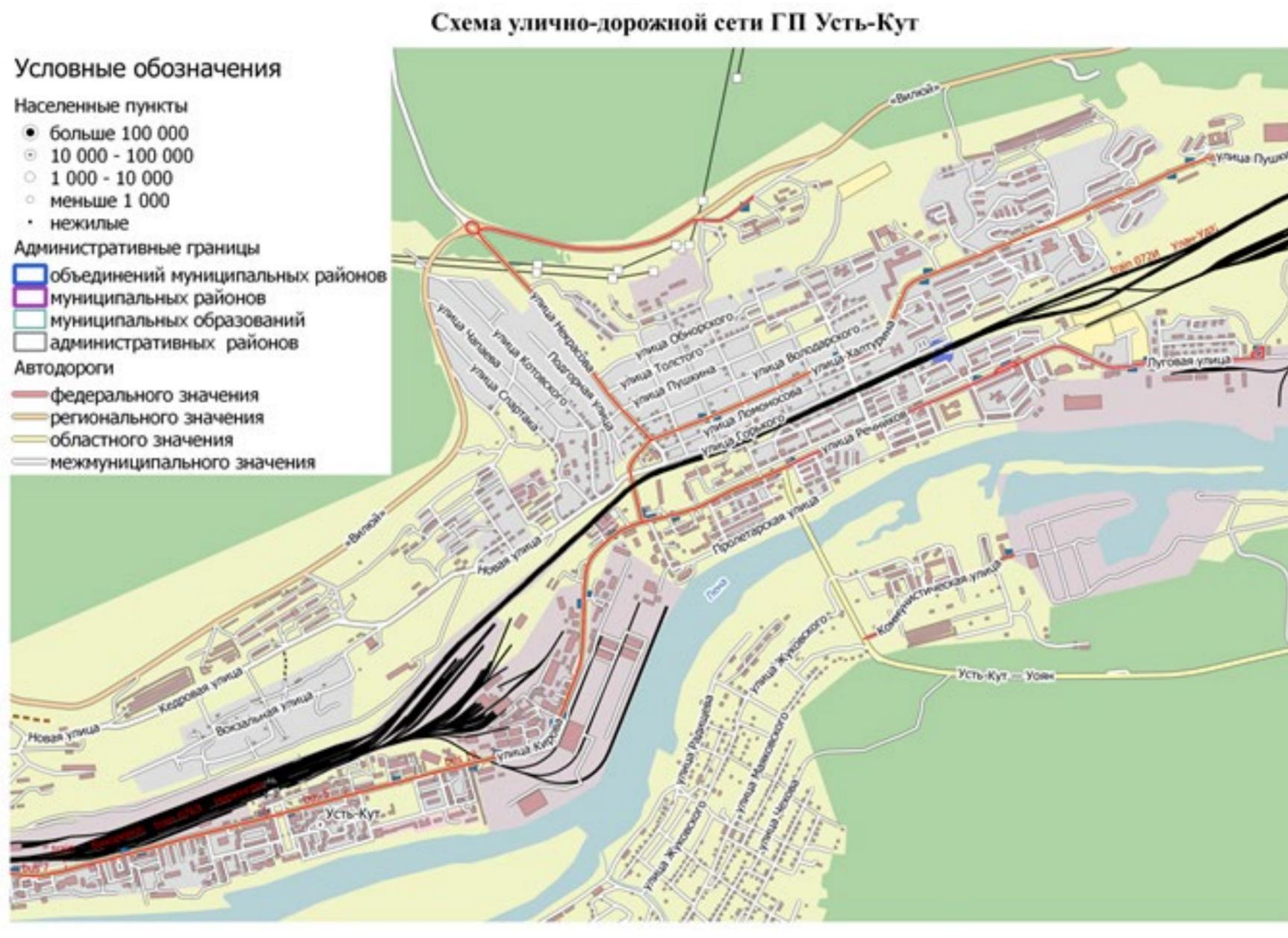


Рисунок 5- Улично-дорожная сеть городского поселения Усть-Кут

В границах г.п. Усть-Кут расположено 1 техническое средство автоматической фотовидеофиксации, предназначенное для обеспечения контроля за дорожным движением, в том числе для фиксации административных правонарушений в области дорожного движения (таблица 13, рисунок 6).

Таблица 13 – Адресный перечень расположения технических средств автоматической фотовидеофиксации нарушений ПДД в границах городского округа

№	Адрес
1	Ул.Халтурина. д.69

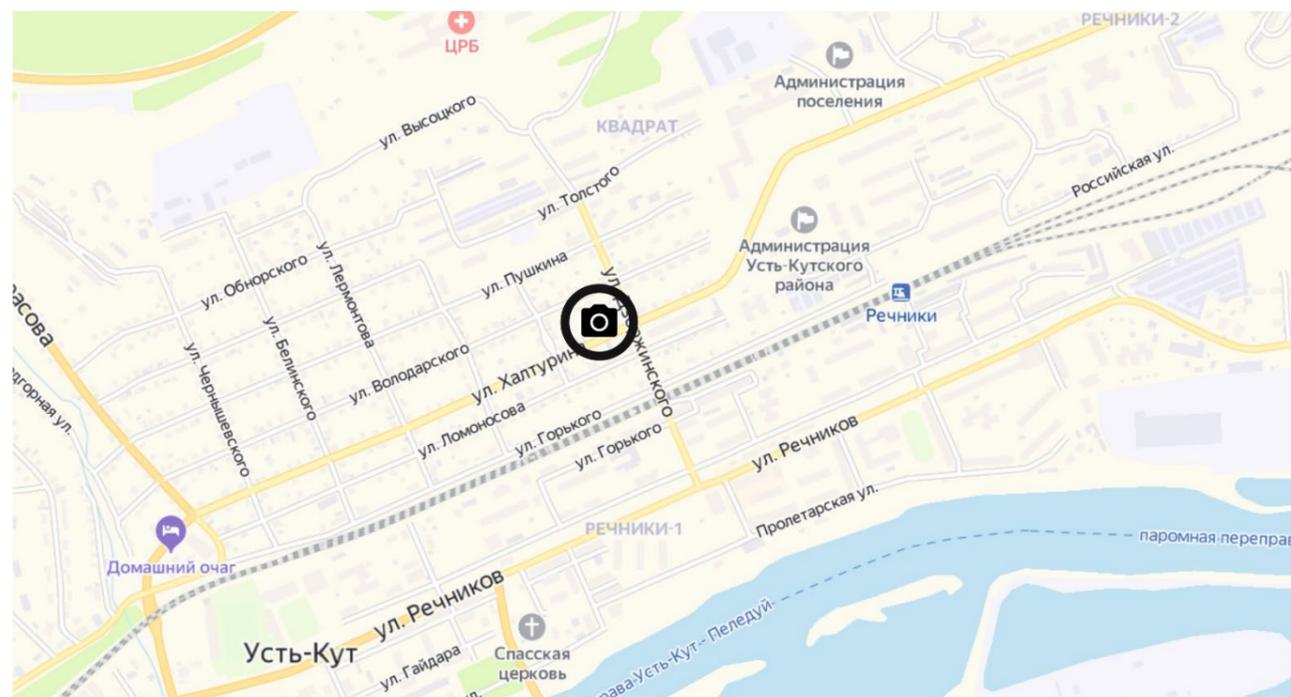


Рисунок 6 – Схема расположения технических средств автоматической фотовидеофиксации нарушений ПДД в границах ГП Усть-Кут

По результатам натурного обследования на улично-дорожной сети города в целях принятия мер по обеспечению безопасности участников дорожного движения, предлагается установить технические средства автоматической фотовидеофиксации нарушений на следующих участках (таблица 14).

Таблица 14 – Адресный перечень предлагаемых к установке технических средств автоматической фотовидеофиксации нарушений

№	Адрес
1.	ул. Зверева, л. 214
2.	ул. Кирова, д. 84
3.	ул. Нефтянников, д. 1Б

На территории ГП Усть-Кут функционирует 3 светофорных объекта (таблица 15, рисунок 7)

Таблица 15 – Перечень светофорных объектов в границах г. Усть-Кут

№	Адрес размещения
1	ул. Халтурина, д. 40
2	ул. Кирова, д. 84
3	Перекресток улиц Речников и Кирова

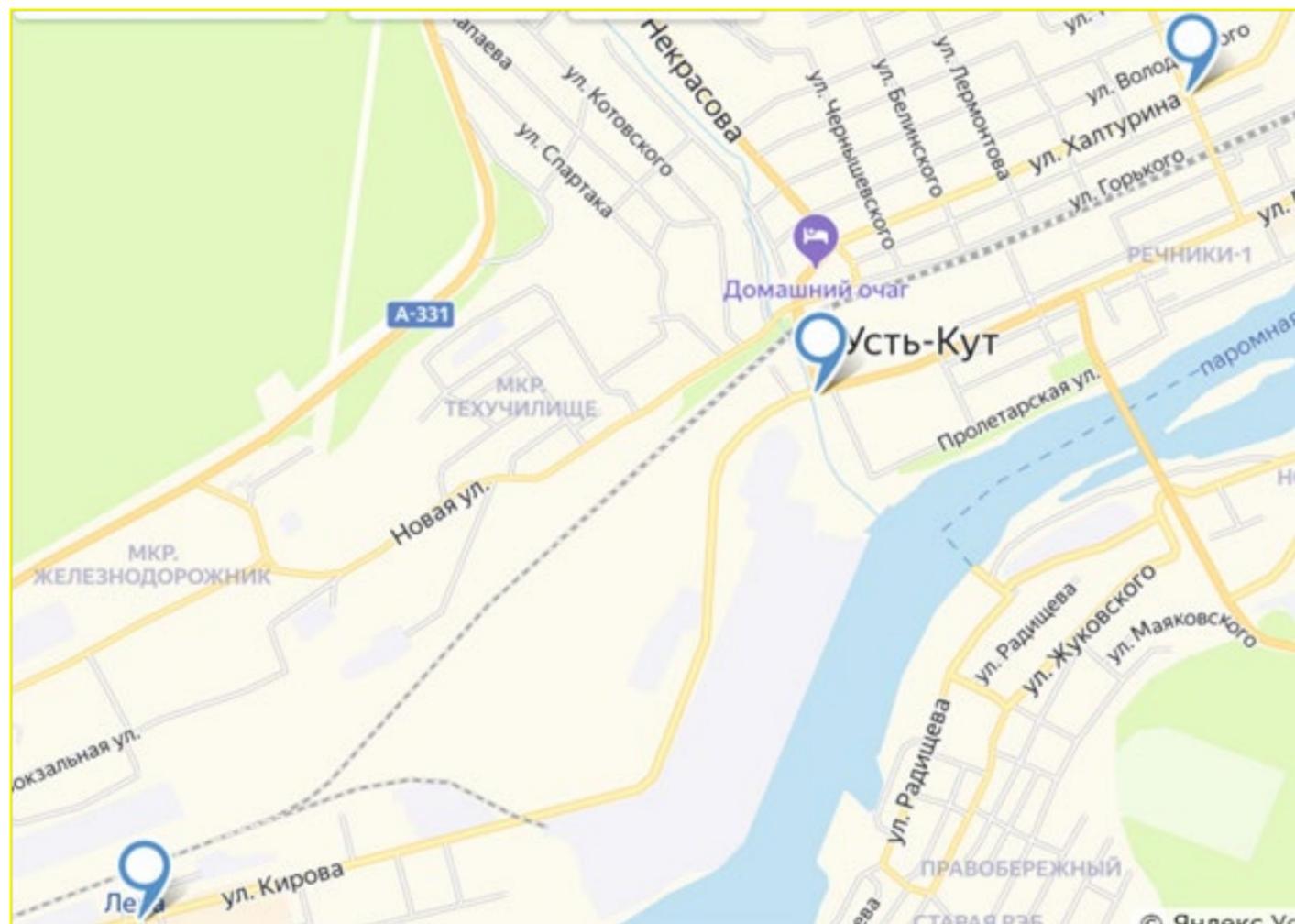


Рисунок 7 – Схема расположения светофорных объектов на территории г. Усть-Кут

На рисунках 8,9, 10 представлены схемы пофазного разъезда на участках дорог, где установлены светофорные объекты.

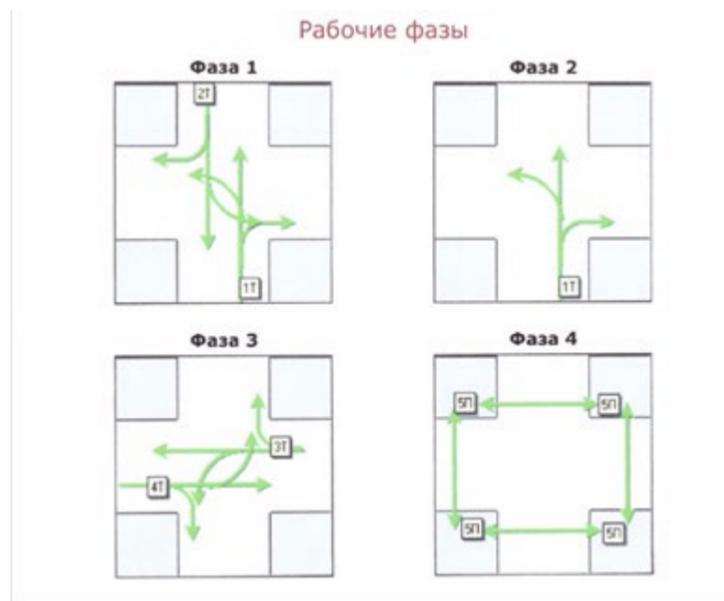


Рисунок 8 – Схема пофазного разъезда ул. Кирова

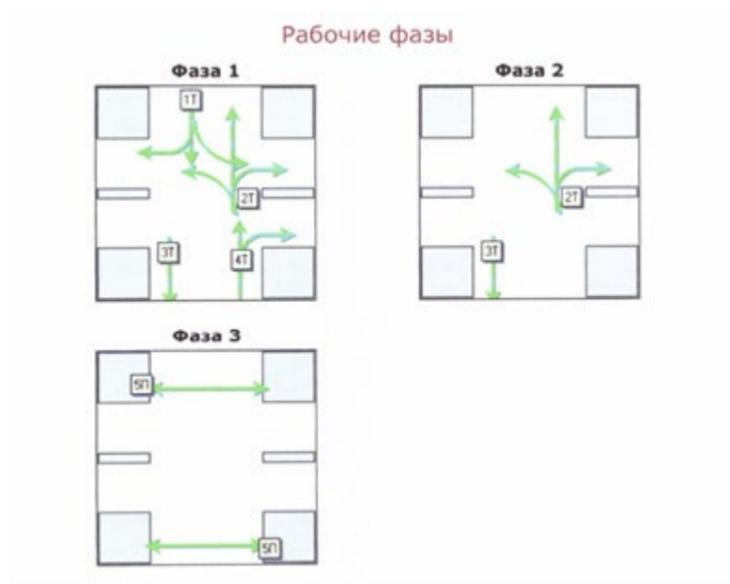


Рисунок 9 – Схема пофазного разбеда на пересечении улиц Халтурина и Дзержинского

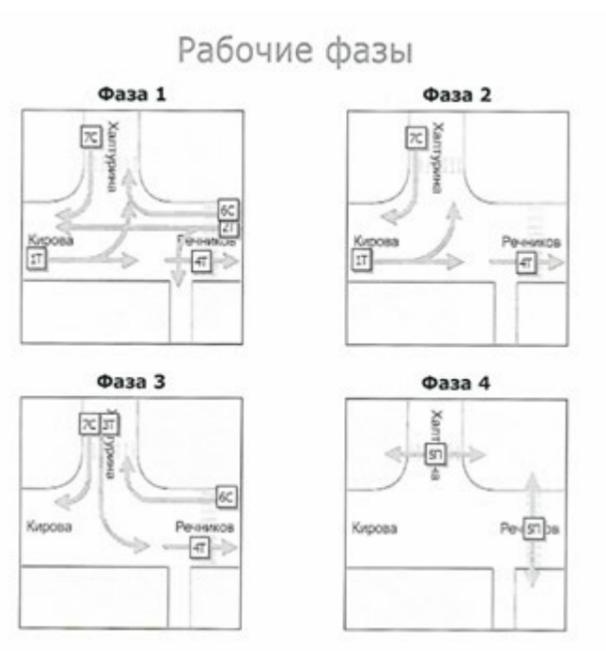


Рисунок 10 – Схема пофазного разбеда на пересечении улиц Кирова и Речников

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

На улично-дорожной сети ГО Усть-Кут организовано двустороннее движение транспорта. Пешеходное движение осуществляется по пешеходным улицам и тротуарам, имеющим асфальтобетонное покрытие. Большинство пешеходных путей имеет удовлетворительное состояние. При пересечении дорог имеются пандусы и пологие съезды для людей с ограниченными возможностями или велосипедистов. В районах индивидуальной жилой застройки тротуары отсутствуют. Движение пешеходов осуществляется по проезжей части улиц.

На сегодняшний день вело транспортная инфраструктура на территории муниципального образования «город Усть-Кут» не развита. Движение велосипедистов неупорядоченно, отсутствуют велодорожки. Передвижения велосипедистов осуществляется по пешеходным тротуарам и автодорогам, что является нарушением ПДД. Это ведет к возникновению конфликтных ситуаций между велосипедистами и другими участниками дорожного движения, снижению безопасности передвижения пешеходов.

Тротуары для передвижения пешеходов не на всех улицах города отвечают параметрам, предусмотренными нормативными документами. На многих магистральных улицах и улицах местного значения отсутствуют организованные пешеходные переходы, в том числе и в разных уровнях. Ширина существующих тротуаров не везде соответствует интенсивности движения пешеходов, на некоторых улицах они и вовсе отсутствуют. Улично-дорожная сеть требует укладки асфальтобетонного покрытия, формирования дополнительных пешеходных тротуаров и переходов, необходимых для упорядочения движения жителей территории.

На рассматриваемой территории пассажирские перевозки осуществляются общественным транспортом (автобусы). Кроме того, в пассажирских перевозках участвуют ведомственный, личный транспорт и такси.

Транспортная схема охватывает практически всю территорию муниципального образования «город Усть-Кут» и позволяет гражданам без особых проблем перемещаться до необходимого места назначения во все части города.

По видам автотранспорта парк автомобилей муниципального образования «город Усть-Кут» делится на:

- легковые автомобили;
- автобусы;
- грузовые автомобили.

Перевозки пассажиров автомобильным транспортом на территории муниципального образования «город Усть-Кут» осуществляются по 7 (семи) муниципальным городским маршрутам, 1 (одному) пригородному (сезонному) маршруту и 1 (одному) междугороднему маршруту «Иркутск - Усть-Кут». Ежегодно в православный праздник «Радоница» администрация муниципального образования «город Усть-Кут» организует перевозки пассажиров общественным транспортом по временному маршруту «ст.Усть-Кут- городское кладбище».

Услуги, связанные с перевозкой пассажиров автомобильным транспортом осуществляют 10 перевозчиков - КМПП «Автодор» Усть-Кутского городского поселения и индивидуальные предприниматели, имеющие лицензию на право осуществления пассажирских перевозок.

Ежедневно по всем муниципальным маршрутам осуществляет пассажирские перевозки около 62 транспортных единиц. Всего выдано карт маршрута, дающих право на перевозку пассажиров по муниципальным маршрутам 90 транспортным единицам.

Обязательным требованием для осуществления пассажирских перевозок является исполнение нормативно-правовых актов, регламентирующих данный вид деятельности на территории Российской Федерации (наличие системы навигационного контроля ГЛОНАСС/GPS; наличие актуальных договоров на медицинский предрейсовый осмотр водителей и технического обслуживания транспортных средств; наличие страхования пассажиров и т.д.).

Для обеспечения доступности транспортных услуг на территории Усть-Кутского городского поселения отдельным категориям граждан, имеющим право на меры социальной поддержки в соответствии с федеральными и областными законами, предоставляется право бесплатного проезда на муниципальных автобусах, осуществляющих перевозки пассажиров на пригородном (сезонном) автобусном маршруте.

Маршрутный интервал составляет 8-10 минут, что близко к рекомендованной величине – 5-7 минут. Средние затраты времени на трудовые передвижения в один конец составляет 20-30 мин. Автобусный транспорт в настоящее время представлен частным (общего пользования) и ведомственным.

Сеть маршрутов общественного транспорта отображена на рисунке 11.

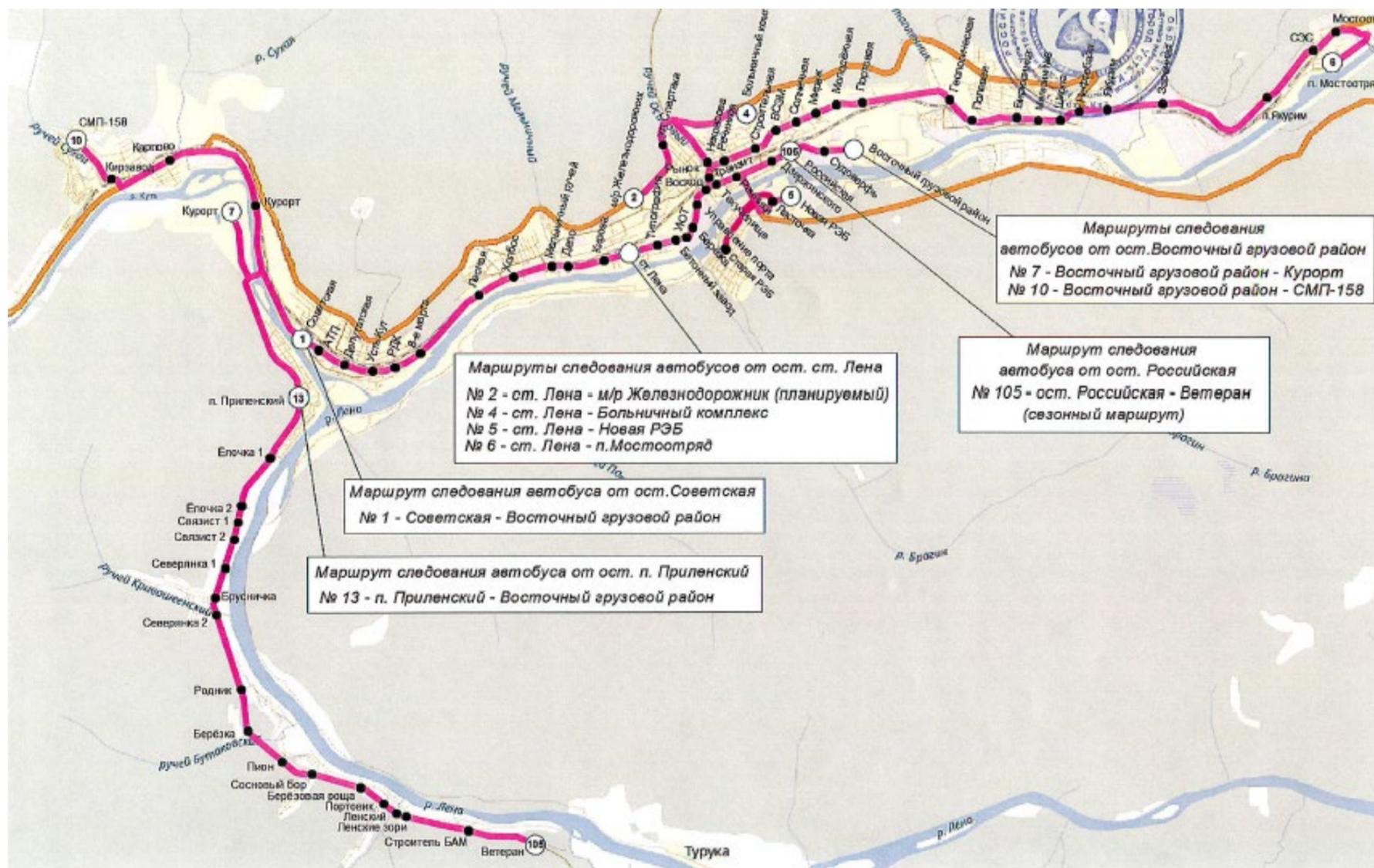


Рисунок 11 – Схема маршрутов общественного транспорта на территории МО Усть-Кут

Доля грузового транспорта в составе транспортного потока на территории городского округа составляет до 14%.

## 2.6 Оценка организации парковочного пространства, оценку и анализ параметров размещения парковок

Парковка индивидуального транспорта осуществляется следующим образом:

- в гаражах индивидуального транспорта, которые расположены в северо-западной части города в районе автомобильной дороги регионального значения;
- в отдельных гаражных боксах, размещаемых в границах межквартальных территорий;
- на территории индивидуальной жилой застройки.

В таблице 15 и 16 указаны парковочные места, организованные на территории городского поселения Усть-Кут.

Таблица 15 - Перечень оборудованных автопарковок на территории муниципального образования «город Усть-Кут»

№п./ п.	Наименование	Адрес, местоположение	Количество
1	Оборудованные автопарковки	ТЦ «Лена»	1
2	Оборудованные автопарковки	ст. Лена (ж/д Вокзал)	1
3	Оборудованные автопарковки	пер. Школьный, 4	1

4	Оборудованные автопарковки	магазин «Апельсин»	1
5	Оборудованные автопарковки	напротив магазина по ул.Речников 14	1
6	Оборудованные автопарковки	ул. Володарского 69 (Администрация)	1
Итого			7

Таблица 16 – Перечень автостоянок на территории муниципального образования «город Усть-Кут»

№п./ п.	Наименование	Адрес, местоположение	Количество
1	Автостоянки	ул. Берегова, 8Б	1
2	Автостоянки	ул. Советская, 36	1
3	Автостоянки	ул. 405-й городок (Автодор)	1
4	Автостоянки	ул. Кирова, 39В	1
5	Автостоянки	ул. Пушкина (в районе дома 103А)	1
6	Автостоянки	ул. Халтурина в районе до 66)	1
7	Автостоянки	ул. Заречная	1
Итого			7



Рисунок 12 - Перечень оборудованных автопарковок и автостоянок на территории МО Усть-Кут

## 2.7 Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения (далее – ТСОД)

Эксплуатационное состояние ТСОДД должно соответствовать требованиям ГОСТ Р 50597-2017 «Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля».

В ГОСТ Р 50597-2017 предъявляются следующие требования:

*к дорожным знакам*

- 1) Дороги и улицы должны быть обустроены дорожными знаками по ГОСТ 32945-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Знаки дорожные. Технические требования», изображения, символы и надписи, фотометрические и колOMETрические характеристики которых должны соответствовать ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования», знаками переменной информации - по ГОСТ 32865-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Знаки переменной информации». Знаки должны быть установлены по ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» в соответствии с утвержденным проектом (схемой) организации дорожного движения.
- 2) Лицевая поверхность дорожного знака не должна иметь загрязнений и снежно-ледяных отложений, затрудняющих распознавание его символов или надписей, которые должны быть удалены в течение одних суток с момента обнаружения.
- 3) Дорожные знаки и знаки переменной информации не должны иметь дефектов и др.

*к дорожной разметке*

- 1) Дороги и улицы должны иметь дорожную разметку по ГОСТ 32953-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Разметка дорожная. Технические требования», форма, размеры и цвет которой должны соответствовать ГОСТ Р 51256-2018 «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования». Разметка должна быть нанесена по ГОСТ Р 52289-2019 в соответствии с утвержденным проектом (схемой) организации дорожного движения.
- 2) Дорожная разметка не должна иметь дефектов.

*к дорожным светофорам и звуковым устройствам*

- 1) Дорожные светофоры должны соответствовать требованиям ГОСТ 33385-2015 «Дороги автомобильные общего пользования. Дорожные светофоры. Технические требования», их типы и исполнение - ГОСТ Р 52282-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы и основные параметры. Общие технические требования. Методы испытаний», размещение и режим работы - ГОСТ Р 52289-2019, сигнал звукового устройства, дублирующий разрешающий сигнал светофора для пешеходов - ГОСТ Р ИСО 23600-2013 «Вспомогательные технические средства для лиц с нарушением функций зрения и лиц с нарушением функций зрения и слуха. Звуковые и тактильные сигналы дорожных светофоров».
- 2) Дорожные светофоры и звуковые устройства не должны иметь дефектов.

*к дорожным ограждениям и бортовому камню*

- 1) Дорожные ограждения должны соответствовать требованиям ГОСТ 33128-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Ограждения дорожные. Технические требования» и ГОСТ Р 52607-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей. Общие технические требования», длины начального и конечного участков ограждений - требованиям ГОСТ Р 52607-2006 и быть установлены по ГОСТ Р 52289-2019.
- 2) Дорожные ограждения и бортовой камень не должны иметь дефектов.

*к искусственным неровностям*

- 1) Сборно-разборные искусственные неровности должны соответствовать требованиям ГОСТ 32964-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Искусственные неровности сборные. Технические требования. Методы контроля», быть устроены в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52605-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения» и ГОСТ 33151-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Технические требования. Правила применения». Монолитные искусственные неровности должны быть устроены в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52605-2006.
- 2) Сборно-разборные искусственные неровности не должны иметь дефектов.

Ежегодное текущее поддержание установленных ТСОДД на дорогах и улицах города предусмотрено в рамках содержания и ремонта автомобильных дорог местного значения.

Техническое состояние дорожных путей является одним из факторов, влияющих на аварийность автомобильного транспорта. Неровности покрытия, дефекты, недостаточное благоустройство техническими средствами организации дорожного движения (ТСОДД), плохое освещение и другие факторы значительно повышают аварийность на УДС города.

Преимущественно на всем протяжении сеть автомобильных дорог общего пользования местного значения соответствует нормативам по потребительским свойствам или транспортно-эксплуатационным показателям (ровности покрытия, геометрическим параметрам в плане и профиле, прочности дорожной одежды).

Анализ эксплуатационного состояния ТСОДД дорожной сети города был произведен на основании натурных обследований и визуального наблюдения. По полученным данным, существующие дорожные знаки находятся в удовлетворительном состоянии, дорожная разметка требует обновления.

### 2.8 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации муниципального образования

На основе проведенного обследования улично-дорожной сети городского поселения Усть-Кут установлено, что количество автомобилей на территории городского поселения составляет порядка 8160 единиц (180 автомобилей на 1000 жителей). На основании проведенных обследований, просматривается тенденция к увеличению уровня автомобилизации населения, с учетом прогнозируемого увеличения количества транспортных средств, без изменения пропускной способности дорог, предполагается повышение интенсивности движения по основным направлениям к объектам тяготения.

Прогноз изменения уровня автомобилизации и количества автомобилей у населения на территории Усть-Кутского муниципального образования (городского поселения) представлен в таблице 17.

Таблица 17 - Прогноз изменения уровня автомобилизации и количества автомобилей у населения на территории ГП Усть-Кут

Наименование	Значение по годам тыс. чел.									
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Численность населения на конец года	42,5	42,6	42,7	42,7	42,8	42,9	43,0	43,4	43,7	44,0
Количество автомобилей у населения, ед.	9822	10122	10422	10722	11022	11322	11622	11922	12222	12525
Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел.	231	237	244	251	257	263	270	274	279	284

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

Параметры дорожного движения были получены посредством проведения натурного обследования интенсивности движения и состава транспортных потоков на ключевых транспортных узлах на УДС г. Усть-Кута Иркутской области Россия, перечень которых согласован с Заказчиком и приведен в таблице 18, схемы расположения – на рисунках 13 –15.

Таблица 18 – Перечень обследованных транспортных узлов на территории г. Усть-Кута Иркутской области Россия

№	Расположение транспортного узла
1	Пересечение ул.Кирова, ул.Речников и дорогу в сторону ул.Халтурина
2	Пересечение ул.Халтурина и ул.Некрасова
3	Пересечение А-331 Вилой, 25Н-509 и ул.Некрасова
4	Пересечение А-331 и дороги в сторону ул.Зверева
5	Пересечение А-331 Вилой, ул.Шевченко и ул.Нефтяников
6	Пересечение ул.Вернадского, дороги в сторону ул.Пушкина и дороги в сторону ул.Нефтяников
7	Пересечение 25К-258 и ул.Речников
8	Пересечение пер.Энергетический и А-331 Вилой

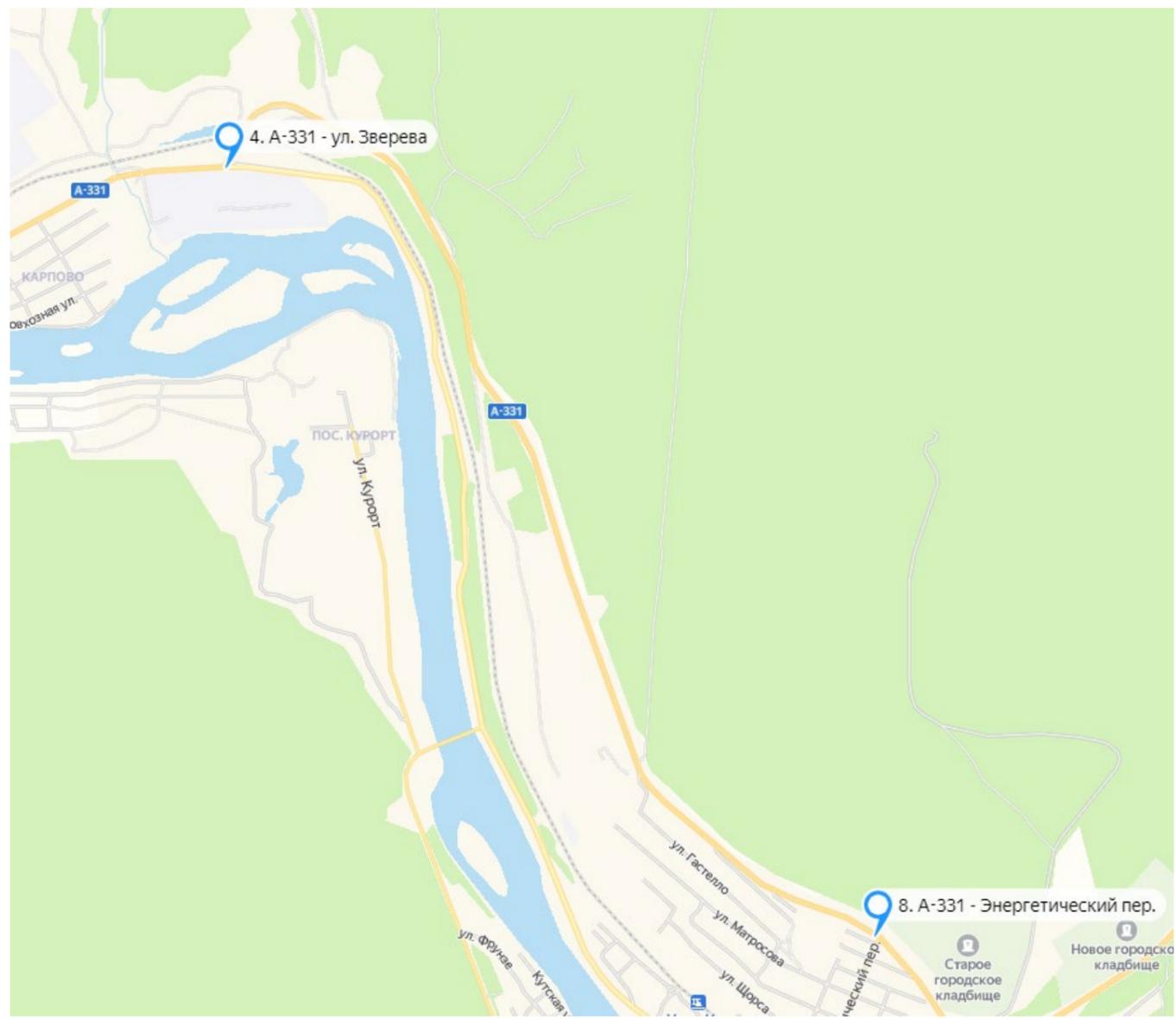


Рисунок 13 – Расположение обследованных транспортных узлов № 4,8  
на УДС г. Усть-Кута Иркутской области Россия



Рисунок 14– Расположение обследованных транспортных узлов № 1,2,3,5,6,7 на УДС г. Усть-Кута Иркутской области Россия

На территории г. Усть-Кута Иркутской области Россия обследование транспортных потоков проводилось в период пиковой транспортной нагрузки в утренний час «пик». Значения максимальной интенсивности движения транспортных потоков (в приведенных единицах) по направлениям показаны в таблице 1.9.2 и на рисунках 1.9.3 – 1.9.5. Электронная база данных по результатам обследования интенсивностей движения и состава транспортных потоков на ключевых транспортных узлах на УДС г. Усть-Кута Иркутской области Россия прилагается отдельно на электронном носителе.

Таблица 18– Значения максимальной интенсивности движения транспортных потоков по направлениям на каждом транспортном узле в утренний час «пик»

Номер транспортного узла на рисунке 1.9.1-1.9.2	Направление	Пиковая часовая интенсивность движения, прив. ед/час/направление	
		утро	
1	2	3	
1	Ул.Кирова(от ул.Котовского) на дорогу в сторону ул.Халтурина	319	
	Ул.Кирова(от ул.Котовского) на ул.Речников(в сторону ул.Дзержинского)	428	
	Ул.Речников(от ул.Дзержинского) на дорогу в сторону ул.Халтурина	92	
	Ул.Речников(от ул.Дзержинского) на ул.Кирова(в сторону ул.Котовского)	333	
	Дорога от ул.Халтурина на ул.Речников(в сторону ул.Дзержинского)	72	
	Дорога от ул.Халтурина на ул.Кирова(в сторону ул.Котовского)	356	
2	Ул.Халтурина(от ул.Речников) на ул.Некрасова(в сторону ул.Новая)	41	
	Ул.Халтурина(от ул.Речников) на ул.Халтурина(в сторону ул.Белинского)	264	
	Ул.Халтурина(от ул.Речников) на ул.Некрасова(в сторону ул.Пушкина)	150	
	Ул.Некрасова(от ул.Новая) на ул.Халтурина(в сторону ул.Белинского)	12	
	Ул.Некрасова(от ул.Новая) на ул.Некрасова(в сторону ул.Пушкина)	13	
	Ул.Некрасова(от ул.Новая) на ул.Халтурина(в сторону ул.Речников)	29	
	Ул.Халтурина(от ул.Белинского) на ул.Некрасова(в сторону ул.Пушкина)	83	
	Ул.Халтурина(от ул.Белинского) на ул.Халтурина(в сторону ул.Речников)	360	
	Ул.Халтурина(от ул.Белинского) на ул.Некрасова(в сторону ул.Новая)	13	
	Ул.Некрасова(от ул.Пушкина) на ул.Халтурина(в сторону ул.Речников)	114	
	Ул.Некрасова(от ул.Пушкина) на ул.Некрасова(в сторону ул.Новая)	17	
	Ул.Некрасова(от ул.Пушкина) на ул.Халтурина(в сторону ул.Белинского)	56	
3	25Н-509(от аэропорта Усть-Кут) на 25Н-509(в сторону аэропорта Усть-Кут)	0	
	25Н-509(от аэропорта Усть-Кут) на А-331 Виллой(в сторону ул.Красной Звезды)	4	
	25Н-509(от аэропорта Усть-Кут) на ул.Некрасова(в сторону ул.Халтурина)	9	
	25Н-509(от аэропорта Усть-Кут) на А-331 Виллой(в сторону ЦРБ)	0	
	А-331 Виллой(от ул.Красной Звезды) на А-331 Виллой(в сторону ул.Красной Звезды)	0	
	А-331 Виллой(от ул.Красной Звезды) на ул.Некрасова(в сторону ул.Халтурина)	33	
	А-331 Виллой(от ул.Красной Звезды) на А-331 Виллой(в сторону ЦРБ)	36	
	А-331 Виллой(от ул.Красной Звезды) на 25Н-509(в сторону аэропорта Усть-Кут)	6	
	Ул.Некрасова(от ул.Халтурина) на ул.Некрасова(в сторону ул.Халтурина)	4	
	Ул.Некрасова(от ул.Халтурина) на А-331 Виллой(в сторону ЦРБ)	44	
	Ул.Некрасова(от ул.Халтурина) на 25Н-509(в сторону аэропорта Усть-Кут)	12	
	Ул.Некрасова(от ул.Халтурина) на А-331 Виллой(в сторону ул.Красной Звезды)	45	
	А-331 Виллой(от ЦРБ) на А-331 Виллой(в сторону ЦРБ)	0	
	А-331 Виллой(от ЦРБ) на 25Н-509(в сторону аэропорта Усть-Кут)	0	
	А-331 Виллой(от ЦРБ) на А-331 Виллой(в сторону ул.Красной Звезды)	37	
	А-331 Виллой(от ЦРБ) на ул.Некрасова(в сторону ул.Халтурина)	21	
4	А-331 Виллой(от пер.Энергетический) на А-331 Виллой(в сторону ул.Береговая)	38	
	А-331 Виллой(от пер.Энергетический) на дорогу в сторону ул.Зверева	19	
	А-331 Виллой(от ул.Береговая) на дорогу в сторону ул.Зверева	74	
	А-331 Виллой(от ул.Береговая) на А-331 Виллой(в сторону пер.Энергетический)	53	
	Дорога от ул.Зверева на А-331 Виллой(в сторону пер.Энергетический)	4	
	Дорога от ул.Зверева на А-331 Виллой(в сторону ул.Береговая)	78	
5	А-331 Виллой(от ул.Таёжная) на ул.Шевченко(в сторону ул.Нефтяников)	12	
	А-331 Виллой(от ул.Таёжная) на ул.Нефтяников(в сторону А-331 Виллой)	66	
	Ул.Шевченко(от ул.Нефтяников) на ул.Нефтяников(в сторону А-331 Виллой)	94	
	Ул.Шевченко(от ул.Нефтяников) на А-331 Виллой(в сторону ул.Таёжная)	12	
	Ул.Нефтяников(от А-331 Виллой) на А-331 Виллой(в сторону ул.Таёжная)	52	
	Ул.Нефтяников(от А-331 Виллой) на ул.Шевченко(в сторону ул.Нефтяников)	74	
6	Ул.Вернадского(от ул.Обручева) на дорогу в сторону ул.Нефтяников	24	
	Ул.Вернадского(от ул.Обручева) на дорогу в сторону ул.Пушкина	47	
	Дорога от ул.Нефтяников на дорогу в сторону ул.Пушкина	168	

	Дорога от ул.Нефтяников на ул.Вернадского(в сторону ул.Обручева)	22
	Дорога от ул.Пушкина на ул.Вернадского(в сторону ул.Обручева)	43
	Дорога от ул.Пушкина на дорогу в сторону ул.Нефтяников	143
7	25К-258(от ул.Коммунистическая) на ул.Речников(в сторону ул.Дзержинского)	38
	25К-258(от ул.Коммунистическая) на ул.Речников(в сторону ул.Кирова)	162
	Ул.Речников(от ул.Дзержинского) на ул.Речников(в сторону ул.Кирова)	235
	Ул.Речников(от ул.Дзержинского) на 25К-258(в сторону ул.Коммунистическая)	95
	Ул.Речников(от ул.Кирова) на 25К-258(в сторону ул.Коммунистическая)	91
	Ул.Речников(от ул.Кирова) на ул.Речников(в сторону ул.Дзержинского)	302
8	Пер.Энергетический(от ул.Хабарова) на А-331 Вилой(в сторону ул.Красной Звезды)	28
	Пер.Энергетический(от ул.Хабарова) на А-331 Вилой(в сторону ул.Куйбышева)	8
	А-331 Вилой(от ул.Красной Звезды) на А-331 Вилой(в сторону ул.Куйбышева)	43
	А-331 Вилой(от ул.Красной Звезды) на пер.Энергетический(в сторону ул.Хабарова)	16
	А-331 Вилой(от ул.Куйбышева) на пер.Энергетический(в сторону ул.Хабарова)	0
	А-331 Вилой(от ул.Куйбышева) на А-331 Вилой(в сторону ул.Красной Звезды)	51

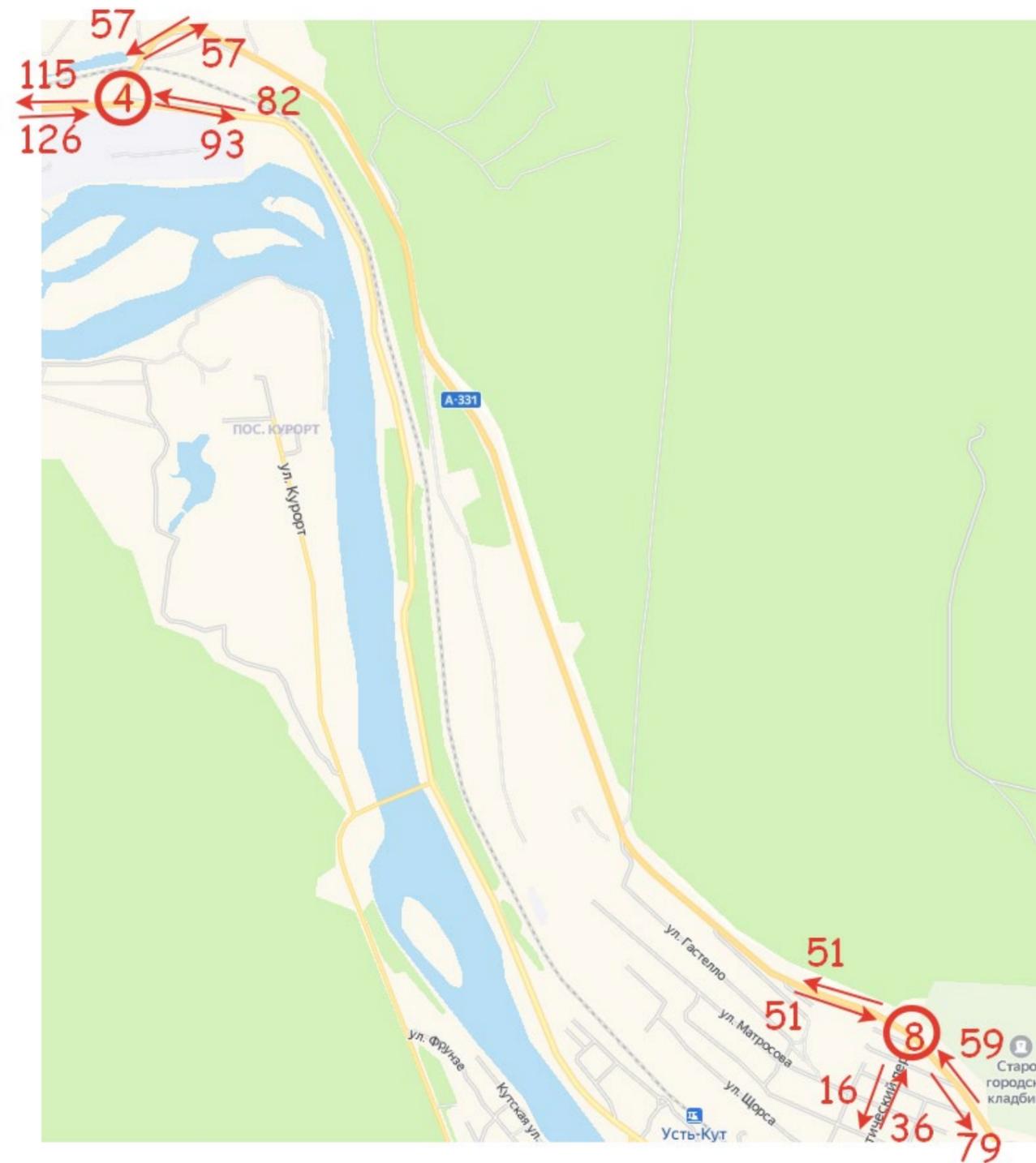


Рисунок 15 – Интенсивность движения на участках УДС г. Усть-Кута Иркутской области Россия в утренний час «пик» для транспортных узлов № 4,8

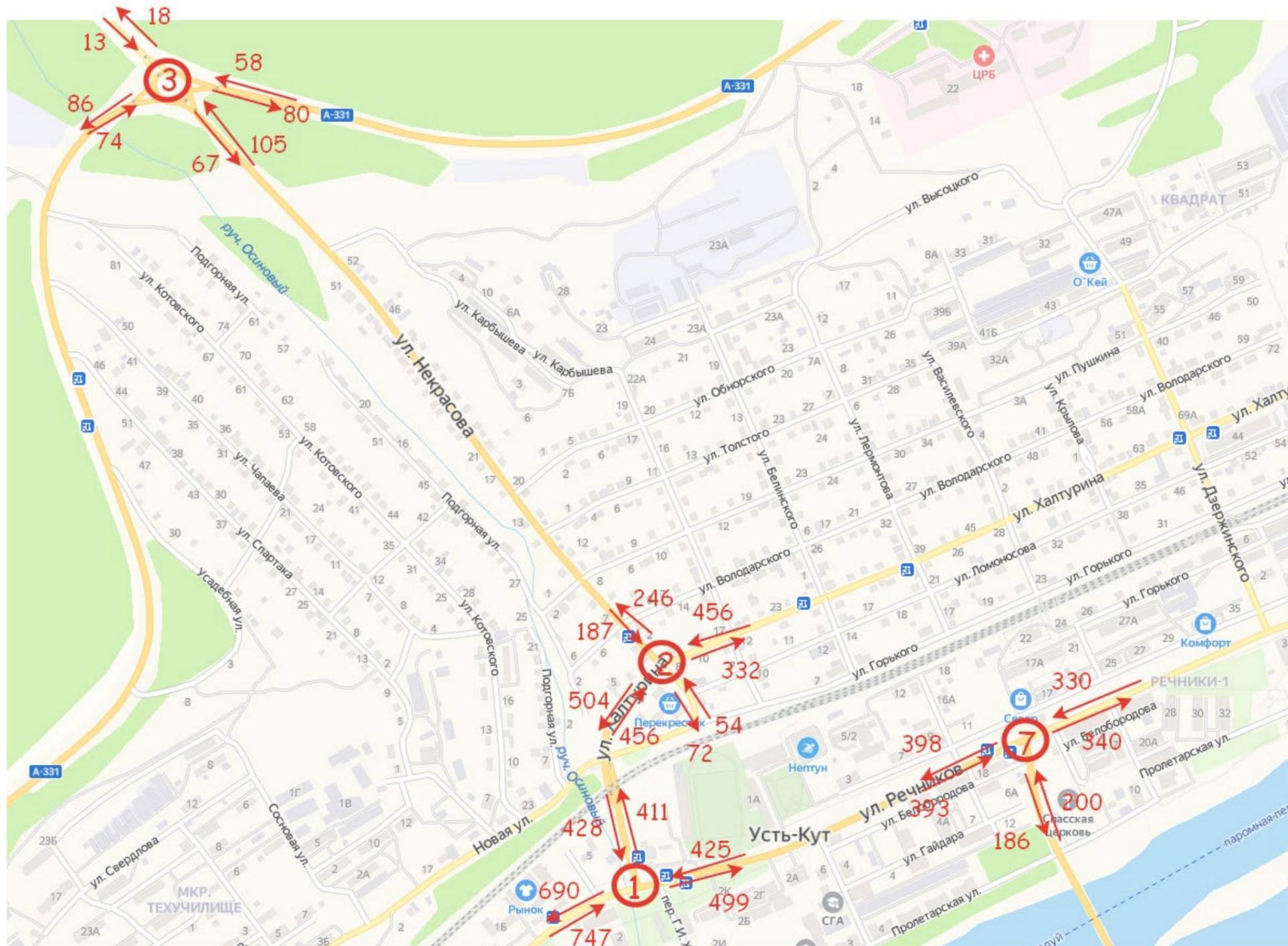


Рисунок 16 – Интенсивность движения на участках УДС г. Усть-Кута Иркутской области Россия в утренний час «пик» для транспортных узлов № 1,2,3,7

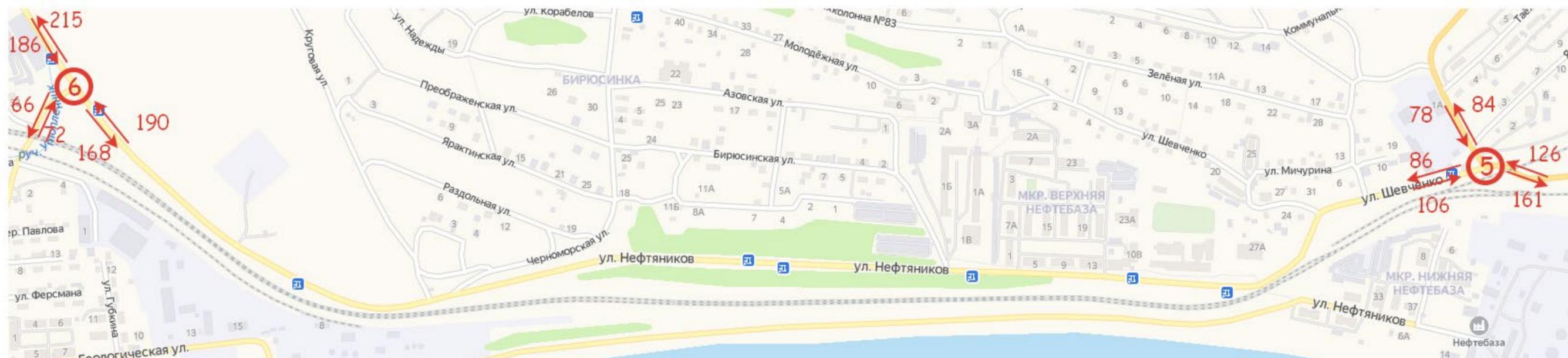


Рисунок 17 – Интенсивность движения на участках УДС г. Усть-Кута Иркутской области Россия в утренний час «пик» для транспортных узлов № 5,6

В таблице 19 приведено распределение транспортных средств по типам в утренний час «пик».

Таблица 19 – Состав транспортного потока на обследованных узлах (утренний час «пик»), %

№ Транспортного узла	Распределение по типам транспортных средств								Мотоциклы	Велосипеды
	Легковые автомобили (до 3,5 т)	Грузовые автомобили грузоподъемностью				Пассажирский транспорт				
		до 2 т	от 2 до 8 т	от 8 до 12 т	грузовые автомобили с прицепом	МВ	СВ	БВ		
1	84,8	6,3	0,8	1,4	4,1	1,7	0,8	0,0	0,0	0,0
2	86,1	6,4	1,5	1,9	1,9	1,1	1,1	0,0	0,0	0,0
3	71,7	7,5	5,7	7,5	5,7	1,9	0,0	0,0	0,0	0,0
4	69,2	3,8	3,8	3,8	13,5	3,8	0,0	1,9	0,0	0,0
5	65,6	4,9	3,3	13,1	3,3	4,9	3,3	1,6	0,0	0,0
6	77,8	12,1	3,0	4,0	0,0	0,0	2,0	1,0	0,0	0,0
7	87,2	4,1	2,3	0,9	0,5	5,0	0,0	0,0	0,0	0,0
8	65,5	13,8	0,0	6,9	13,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

По результатам проведенного обследования на ключевых узлах было выявлено следующее:

1) Пересечение ул.Кирова,ул.Речников и дорогу в сторону ул.Халтурина (транспортный узел №1) является регулируемым. Наибольшая интенсивность зафиксирована на Ул.Кирова(от ул.Котовского) на ул.Речников(в сторону ул.Дзержинского) (мах интенсивность - 428 прив. ед./час). Отсутствует дорожная разметка. Присутствует движение пешеходов. Заторовых ситуаций не наблюдается. Наглядное представление существующей схемы ОДД на рассматриваемом пересечении приведено на рисунке 18.

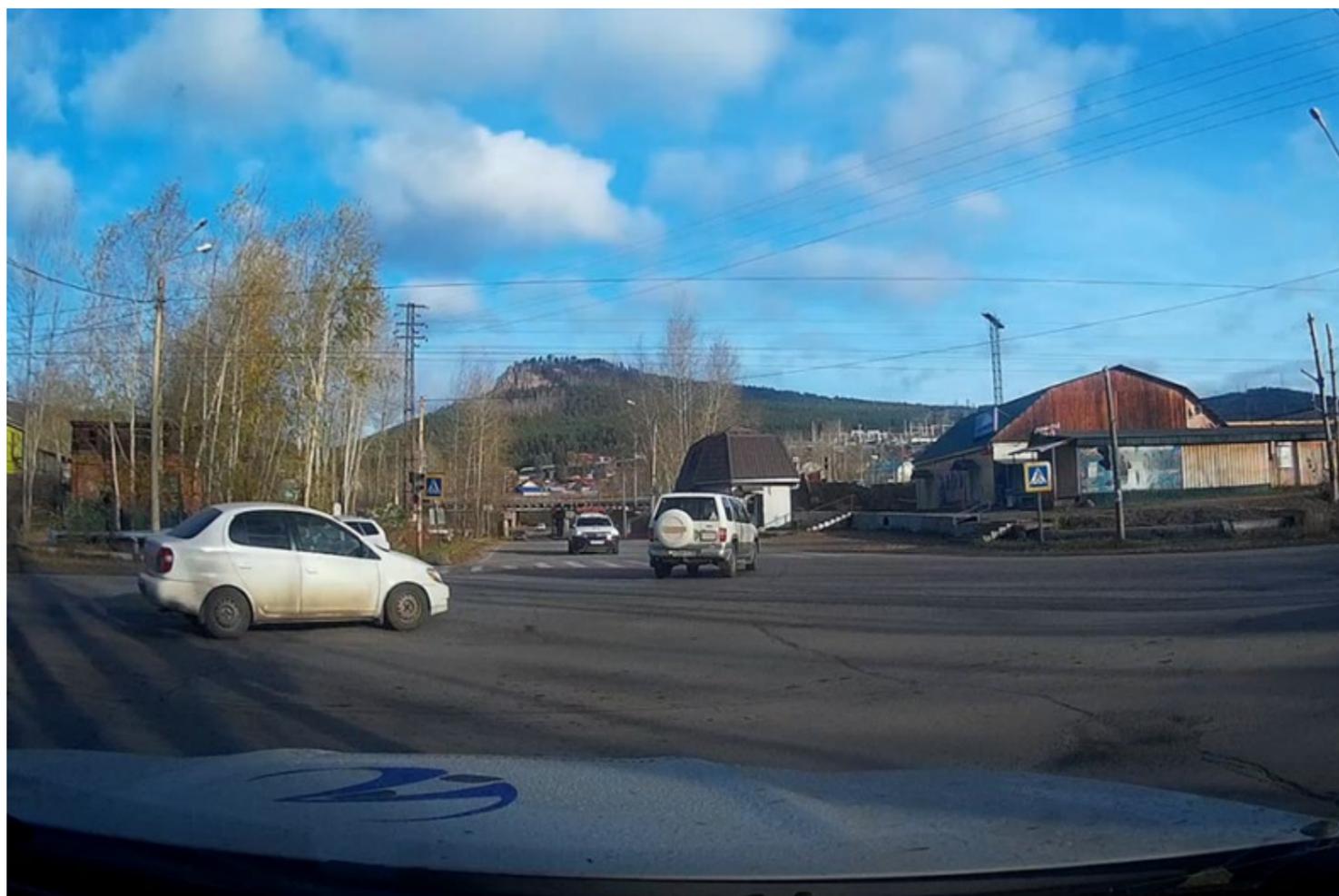


Рисунок 18 – Наглядное представление существующей схемы ОДД на пересечении ул.Кирова,ул.Речников и дорогу в сторону ул.Халтурина

2) Пересечение ул.Халтурина и ул.Некрасова (транспортный узел №2) является нерегулируемым. Наибольшая интенсивность наблюдается на Ул.Халтурина(от ул.Белинского) на ул.Халтурина(в сторону ул.Речников) (максимальная интенсивность - 360 прив. ед./час). Зафиксирована стёртая разметка полос движения. Присутствуют выбоины на дорожном полотне. Заторовых ситуаций не наблюдается. Наглядное представление существующей схемы ОДД на рассматриваемом пересечении приведено на рисунке 19.



Рисунок 19 – Наглядное представление существующей схемы ОДД на пересечении ул.Халтурина и ул.Некрасова

3) Пересечение А-331 Виллой, 25Н-509 и ул.Некрасова (транспортный узел №3) является нерегулируемым. Наибольшая интенсивность наблюдается на Ул.Некрасова(от ул.Халтурина) на А-331 Виллой(в сторону ул.Красной Звезды) (максимальная интенсивность - 45 прив. ед./час). Заторовых ситуаций не наблюдается. Наглядное представление существующей схемы ОДД на рассматриваемом пересечении приведено на рисунке 20.

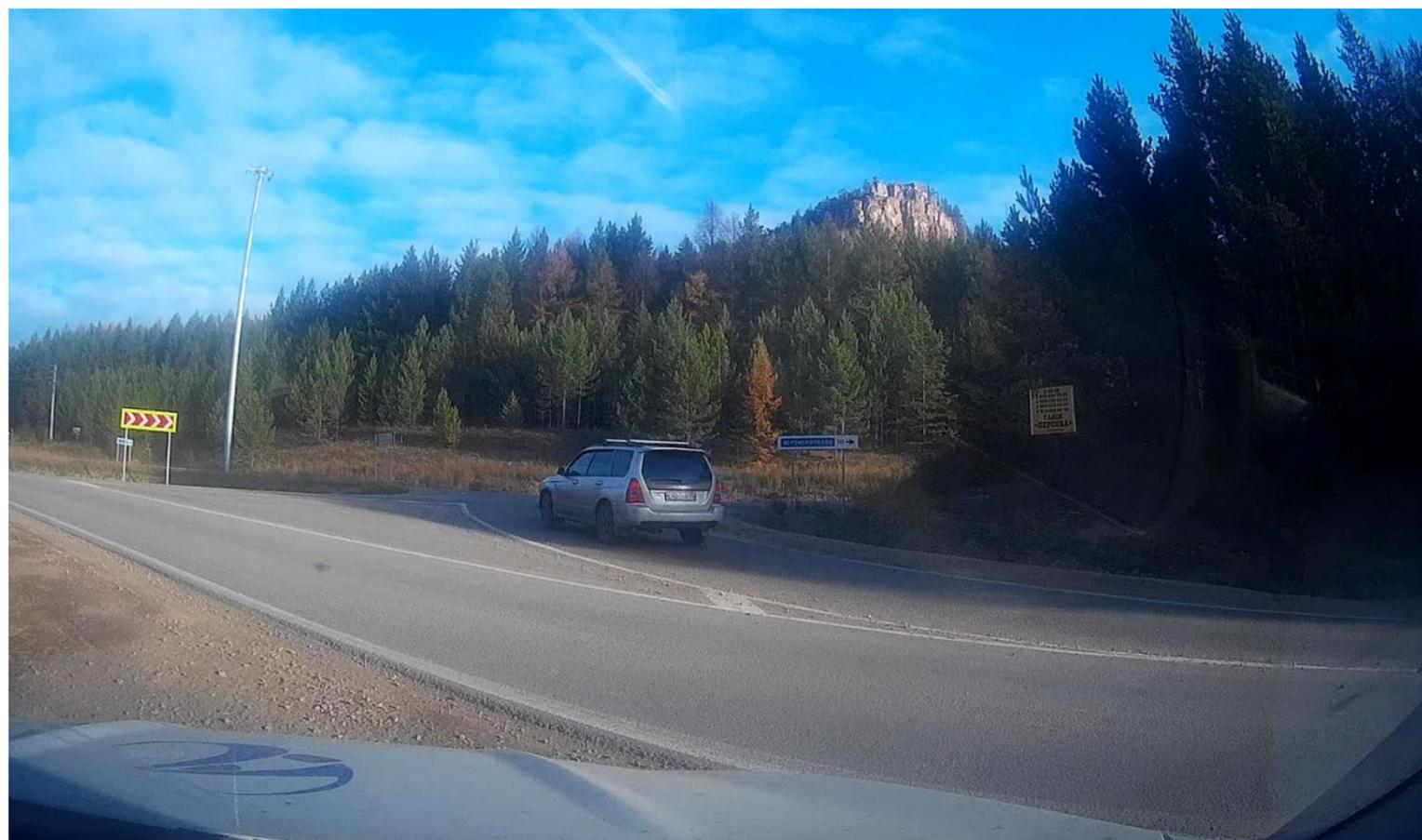


Рисунок 20 – Наглядное представление существующей схемы ОДД на пересечении А-331 Виллой, 25Н-509 и ул.Некрасова

4) Пересечение А-331 и дороги в сторону ул.Зверева (транспортный узел №4) является нерегулируемым. Наибольшая интенсивность зафиксирована на Дорога от ул.Зверева на А-331 Виллой(в сторону ул.Береговая) (максимальная интенсивность - 78 прив. ед./час). Заторовых ситуаций не наблюдается. Наглядное представление существующей схемы ОДД на рассматриваемом пересечении приведено на рисунке 21.



Рисунок 21 – Наглядное представление существующей схемы ОДД на пересечении А-331 и дороги в сторону ул.Зверева

5) Пересечение А-331 Виллой, ул.Шевченко и ул.Нефтяников (транспортный узел №5) является нерегулируемым. Наибольшая интенсивность зафиксирована на Ул.Шевченко (от ул.Нефтяников) на ул.Нефтяников (в сторону А-331 Виллой) (максимальная интенсивность - 94 прив. ед./час). Заторовых ситуаций не наблюдается. Отсутствует дорожное полотно. Отсутствует дорожная разметка. Наглядное представление существующей схемы ОДД на рассматриваемом пересечении приведено на рисунке 22.



Рисунок 22- Наглядное представление существующей схемы ОДД на пересечении А-331 Виллой,ул.Шевченко и ул.Нефтяников

6) Пересечение ул.Вернадского, дороги в сторону ул.Пушкина и дороги в сторону ул.Нефтяников (транспортный узел №6) является нерегулируемым. Наибольшая интенсивность зафиксирована на направлении Дорога от ул.Нефтяников на дорогу в сторону ул.Пушкина (максимальная интенсивность - 168 прив. ед./час). Заторовых ситуаций не наблюдается. Отсутствует дорожная разметка. Отсутствует дорожное полотно. Наглядное представление существующей схемы ОДД на рассматриваемом пересечении приведено на рисунке 23.



Рисунок 23 - Наглядное представление существующей схемы ОДД на пересечении ул.Вернадского, дороги в сторону ул.Пушкина и дороги в сторону ул.Нефтяников

7) Пересечение 25К-258 и ул.Речников (транспортный узел №7) является нерегулируемым. Наибольшая интенсивность зафиксирована на направлении Ул.Речников(от ул.Кирова) на ул.Речников(в сторону ул.Дзержинского) (максимальная интенсивность - 302 прив. ед./час). Заторовых ситуаций не наблюдается. Зафиксировано нарушение правил перехода проезжей части пешеходами. Наглядное представление существующей схемы ОДД на рассматриваемом пересечении приведено на рисунке 24.

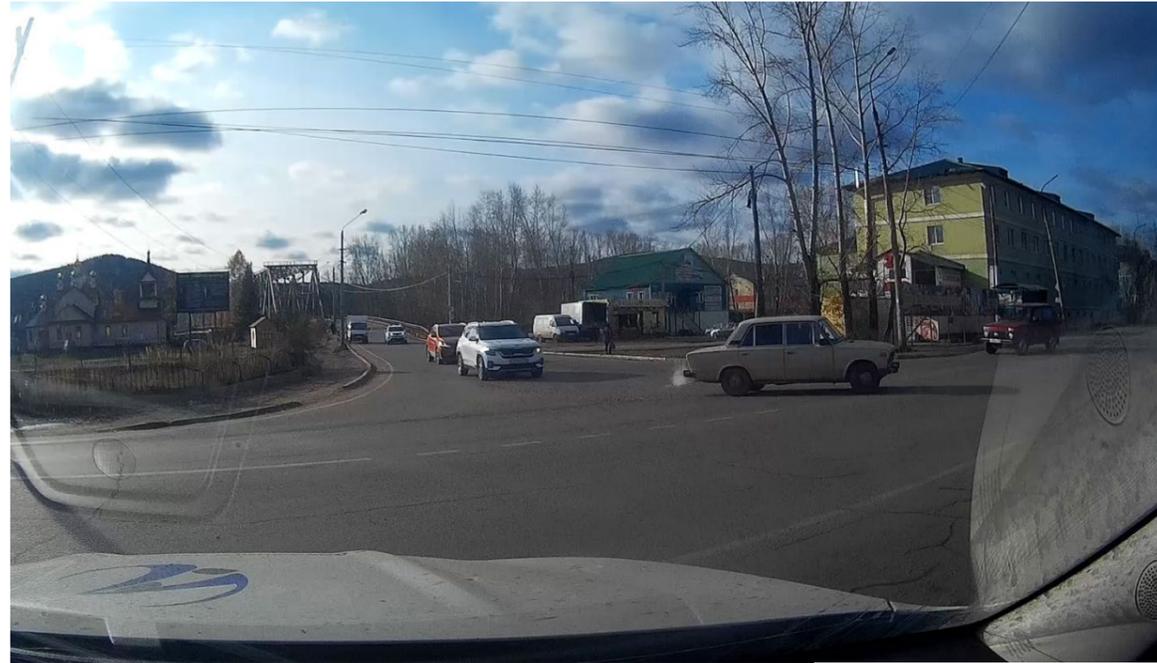


Рисунок 24 - Наглядное представление существующей схемы ОДД на пересечении 25К-258 и ул.Речников

8) Пересечение пер.Энергетический и А-331 Виллой (транспортный узел №8) является нерегулируемым. Наибольшая интенсивность зафиксирована на направлении А-331 Виллой(от ул.Куйбышева) на А-331 Виллой(в сторону ул.Красной Звезды) (максимальная интенсивность - 51 прив. ед./час). Заторовых ситуаций не наблюдается. Наглядное представление существующей схемы ОДД на рассматриваемом пересечении приведено на рисунке 25.



Рисунок 25 - Наглядное представление существующей схемы ОДД на пересечении пер.Энергетический и А-331 Виллой

## 2.10 Оценка и анализ параметров движения маршрутных транспортных средств (вид, частота движения, скорость сообщения), результаты анализа пассажиропотоков

Перевозка пассажиров осуществляется на основе договоров на право осуществления пассажирских перевозок транспортом общего пользования по регулярным маршрутам.

Сведения об индивидуальных предпринимателях и юридических лицах, осуществляющих пассажирские перевозки на территории муниципального образования «город Усть-Кут» по состоянию на 01.11.2017 г. приведены в таблице 20.

Таблица 20 - Реестр индивидуальных предпринимателей и юридических лиц, осуществляющих пассажирские перевозки на территории муниципального образования «город Усть-Кут» по состоянию 01.11.2017г.

№ п/п	Наименование перевозчика	Срок действия лицензии	Обслуживаемые маршруты, №
1	ИП Пушмина Галина Александровна	Бессрочная	1,4,7,10,13
2	ИП Сирота Ольга Юрьевна	Бессрочная	6
3	ИП Шелёмин Сергей Михайлович	Бессрочная	6
4	ИП Попов Сергей Алексеевич	Бессрочная	6
5	ИП Ужegov Виталий Григорьевич	Бессрочная	5
6	ИП Алистратов Сергей Владимирович	Бессрочная	1,7,10,13
7	ИП Тарасов Владимир Владимирович	Бессрочная	1,7,10,13
8	ИП Печерская Галина Николаевна	Бессрочная	1,7,10,13
9	КМП Автодор УКМО (гп)	Бессрочная	1,4, 5,6,7,10,13,105
10	ИП Бабкин Алексей Михайлович	Бессрочная	1,7,10,13
11	ИП Антипина Ирина Николаевна	Бессрочная	1,7,10,13
12	ИП Бубнов Валерий Петрович	Бессрочная	1,7,10,13
13	ИП Аглиуллин Тимофей Александрович	Бессрочная	1,7,10,13
14	ИП Шрамченко Денис Алексеевич	Бессрочная	1,7,10,13

Таблица 22 - Реестр муниципальных маршрутов регулярных перевозок муниципального образования «»

Регистрационный номер маршрута регулярных перевозок	Порядковый номер маршрута регулярных перевозок	Наименование маршрута регулярных перевозок	Наименования промежуточных остановочных пунктов по маршруту регулярных перевозок	Наименования улиц, автомобильных дорог, по которым предполагается движение транспортных средств	Протяженность маршрута регулярных перевозок, км	Порядок посадки и высадки пассажиров	Вид регулярных перевозок	Виды транспортных средств и классы транспортных средств, максимальное количество транспортных средств каждого класса	Экологические характеристики транспортных средств	Дата начала осуществления регулярных перевозок	Наименование, место нахождения юридического лица, фамилия индивидуального предпринимателя	Планируемое расписание	Вид сообщения (городское, пригородное, междугородное)
1-Г	1	Советск ая – Восточный грузовой район	Советская, АТП, Депутатская, Усть-Кут, РДК, 8-е марта, Лесная, Холбос, Мельничный ручей, Депо, Кирова, ст. Лена, Типография, Бетонный завод, УЮТ, Берёзка, Управление порта, Техучилище, Речники, Дзержинского, Российская, Судоверфь, Восточный грузовой район	ул. Зверева, ул. Кирова, ул. Речников, ул. Луговая	13,0	Только в установленных остановочных пунктах	Регулярные перевозки по регулируемым тарифам	Вид-Автобус; Класс - не ниже малого, макс.кол. – 46 ед.	Не ниже второго экологического класса	01.02. 1959 г.	1)КМП «Автодор» УКМО (ГП), адрес: 666784, г. Усть-Кут, Иркутская область, ул. 405-й Городок; 2) ИП Пушмина, адрес: г.Усть-Кут, ул. Горького, 50А; 3)ИП Тарасов, адрес: г.Усть-Кут, ул.Красной звезды,24В; 4)ИП Алистратов, адрес: г.Усть-Кут, ул.Лесная, 24, иные индивидуальные предприниматели	С 6 час 40 мин. до 21 час 02 мин. от ост. Советская с 6 час 45 мин. от ост. ВГР с 6 час 40 мин. (от 3 мин до 15 мин)	городское
2-Г	4	Ст. Лена – Больничный комплекс	Ст. Лена, Типография, Бетонный завод, УЮТ, Берёзка, Управление порта, Транзит, Некрасова, Больничный комплекс	Ул. Кирова, ул. Речников, ул. Халтурина, ул. Некрасова, автомобильная дорога А-331 «Виллой» обход г. Усть-Кута, ул. Высотского	5,4	Только в установленных остановочных пунктах	Регулярные перевозки по регулируемым тарифам	Вид-Автобус; Класс - не ниже малого, макс.кол. - 4ед.	Не ниже второго экологического класса	19.08. 1992 г.	1)КМП «Автодор» УКМО (ГП), адрес: 666784, г. Усть-Кут, Иркутская область, ул. 405 –й Городок; 2) ИП Пушмина, адрес: г.Усть-Кут, ул. Горького, 50А	С 7 час 20 мин. до 15 час 45 мин. от ост. ст. Лена с 7 час 20 мин. от Больничного комплекса с 7 час 35 мин. (от 30 мин. до 1 час 05 мин.)	городское
3-Г	5	Ст. Лена – Новая РЭБ	Ст. Лена, Типография, Бетонный завод, УЮТ, Берёзка, Управление порта, Техучилище, Речники, Ласточка, Новая РЭБ	Ул. Кирова, ул. Речников, мостовой переход через реку Лена, ул. Коммунистическая	4,5	Только в установленных остановочных пунктах	Регулярные перевозки по регулируемым тарифам	Вид-Автобус; Класс - не ниже малого, макс.кол. - 2ед.	Не ниже второго экологического класса	31.12. 1993 г.	1)КМП «Автодор» УКМО (ГП), адрес: 666784, г. Усть-Кут, Иркутская область, ул. 405-й Городок; 2) ИП Ужegov, адрес:г.усть-Кут, ул. Кедровая,5	С 7 час 10 мин. до 18 час 30 мин. от ост. Новая РЭБ с 7 час 10 мин. от ост. ст. Лена 7 час 25 мин. (от 15 мин. до 1 час 15 мин.)	городское

4-Г	6	Ст. Лена – пос. Мостоотряд	Ст. Лена, Типография, Бетонный завод, рынок УЮТ, Берёзка, Управление порта, Транзит, Речников, Строительная, ВСЭМ, Солнечная, Молодёжная, Портовая, Больничный комплекс	Ул. Кирова, ул. Речников, ул. Халтурина, ул. Пушкина, ул. Нефтяников, ул. Шевченко, ул. 2-я Железнодорожная, автомобильная дорога А-331 «Виллой» обход г. Усть-Кута, ул. Высотского	18,6	Только в установленных остановочных пунктах	Регулярные перевозки по регулируемым тарифам	Вид-Автобус; Класс - не ниже малого, макс.кол. – 10 ед. 4ед.	Не ниже второго экологического класса	01.03. 1977 г.	1)КМП «Автодор» УКМО (ГП), адрес: 666784, г. Усть-Кут, Иркутская область, ул. 405-й Городок; 2) ИП Пушмина, адрес: г.Усть-Кут, ул. Горького, 50А; 3)ИП Шелемин , адрес: г.усть-Кут, 2) ИП Пушмина, адрес: г.Усть-Кут, ул. Горького, 50А	С 6 час 50 мин. до 21 час 45 мин. от ост. ст. Лена с 6 час 55 мин. от ост. пос. Мостоотряд с 6 час 50 мин. (от 15 мин до 30 мин) Больничного комплекса с 7 час 35 мин. (от 30 мин. до 1 час 05 мин.)	городское
3-Г	5	Ст. Лена – Новая РЭБ	Ст. Лена, Типография, Бетонный завод, УЮТ, Берёзка, Управление порта, Техучилище, Речники, Ласточка, Новая РЭБ	Ул. Кирова, ул. Речников, мостовой переход через реку Лена, ул. Коммунистическая	4,5	Только в установленных остановочных пунктах	Регулярные перевозки по регулируемым тарифам	Вид-Автобус; Класс - не ниже малого, макс.кол. - 2ед.	Не ниже второго экологического класса	31.12. 1993 г.	1)КМП «Автодор» УКМО (ГП), адрес: 666784, г. Усть-Кут, Иркутская область, ул. 405-й Городок; 2) ИП Ужegov, адрес:г.усть-Кут, ул. Кедровая,5	С 7 час 10 мин. до 18 час 30 мин. от ост. Новая РЭБ с 7 час 10 мин. от ост. ст. Лена 7 час 25 мин. (от 15 мин. до 1 час 15 мин.)	городское
4-Г	6	Ст. Лена – пос. Мостоотряд	Ст. Лена, Типография, Бетонный завод, рынок УЮТ, Берёзка, Управление порта, Транзит, Речников, Строительная, ВСЭМ, Солнечная, Молодёжная, Портовая,	Ул. Кирова, ул. Речников, ул. Халтурина, ул. Пушкина, ул. Нефтяников, ул. Шевченко, ул. 2-я Железнодорожная	18,6	Только в установленных остановочных пунктах	Регулярные перевозки по регулируемым тарифам	Вид-Автобус; Класс - не ниже малого, макс.кол. – 10 ед.	Не ниже второго экологического класса	01.03. 1977 г.	1)КМП «Автодор» УКМО (ГП), адрес: 666784, г. Усть-Кут, Иркутская область, ул. 405-й Городок; 2) ИП Пушмина, адрес: г.Усть-Кут, ул. Горького, 50А; 3)ИП Шелемин , адрес: г.усть-Кут,	С 6 час 50 мин. до 21 час 45 мин. от ост. ст. Лена с 6 час 55 мин. от ост. пос. Мостоотряд с 6 час 50 мин. (от 15 мин до 30 мин)	городское
6-Г	10	Восточный грузовой район – СМП-158	Восточный грузовой район, Судоверфь, Российская, Дзержинского, Речники, Техучилище, Управление Порта, Берёзка, УЮТ, Типография, ст. Лена, Кирова, Депо, Мельничный ручей, Лесная, 8-е марта, РДК, Усть-Кут, Депутатская, АТП, Советская, Курорт, Карпово, Кирзавод, СМП-158	Ул. Луговая, ул. Речников, ул. Кирова, ул. Зверева, ул. Береговая, ул. Полевая	20,5	Только в установленных остановочных пунктах	Регулярные перевозки по регулируемым тарифам	Вид-Автобус; Класс - не ниже малого, макс.кол. – 15 ед.	Не ниже второго экологического класса	12.05. 2006 г.	1)КМП «Автодор» УКМО (ГП), адрес: 666784, г. Усть-Кут, Иркутская область, ул. 405-й Городок; 2) ИП Пушмина, адрес: г.Усть-Кут, ул. Горького, 50А; 3)ИП Тарасов, адрес: г.Усть-Кут, ул.Красной звезды,24В; 4)ИП Алистратов, адрес: г.Усть-Кут, ул.Лесная, 24, иные индивидуальные предприниматели	С 06 час 40 мин. до 20 час 13 мин. от ост. ВГР с 06 час 40 мин. от ост. СМП158 с 07 час 00 мин. (12 мин - 25 мин)	городское
7-Г	13	П. Приленский – Восточный грузовой район	П. Приленский, Советская, АТП, Депутатская, Усть-Кут, РДК, 8 Марта, Лесная, Холбос, Мельничный, Депо, Кирова, ст. Лена, Типография, УЮТ, Берёзка, Управление Порта, Техучилище, Речники, Дзержинского, Российская, Судоверфь, Восточный грузовой район	Автомобильная дорога Усть-Кут – Омолой, мостовой переход через реку Лена, Зверева, Кирова, Речников, Луговая	18,1	только в установленных остановочных пунктах	Регулярные перевозки по регулируемым тарифам	Вид-Автобус; Класс - не ниже малого, макс.кол.- 4 ед.	Не ниже второго экологического класса	30.04. 2015 г.	1)КМП «Автодор» УКМО (ГП), адрес: 666784, г. Усть-Кут, Иркутская область, ул. 405-й Городок; 2) ИП Пушмина, адрес: г.Усть-Кут, ул. Горького, 50А; 3)ИП Тарасов, адрес: г.Усть-Кут, ул.Красной звезды,24В; 4)ИП Алистратов, адрес: г.Усть-Кут, ул.Лесная, 24, иные индивидуальные предприниматели	С 6 час 30 мин. до 19 час 35 мин. от ост. ВГР с 07 час 40 мин от ост. Пос. Приленский с 06 час 30 мин. (от 45 мин до 55 мин)	городское

8-П	105	Ост. Российская – Ветеран (сезонный)	Советская, АТП, Депутатская, Усть-Кут, РДК, 8-е марта, Лесная, Холбос, Мельничный ручей, Депо, Кирова, ст. Лена, Типография, Бетонный завод, УЮТ, Берёзка, Управление порта, Техучилище, Речники, Дзержинского, Российская, Речники, ст. Лена, Советская, Приленский, Ёлочка 1, Ёлочка 2, Связист 1, Связист 2, Северянка 1, Брусничка, Северянка 2, Родник, Берёзка, Пион, Сосновый бор, Берёзовая роща, Портовик, Ленский, Ленские зори, Строитель Бам, Ветеран	ул. Речников, ул. Кирова, ул. Зверева, мостовой переход через реку Кута, автомобильная дорога Усть-Кут - Омолой	29,9	Только в установленных остановочных пунктах	Регулярные перевозки по регулируемым тарифам	Вид-Автобус; Класс - не ниже малого, макс.кол. - 7 ед.	Не ниже второго экологического класса	16.05. 1989 г.	КМП «Автодор» УКМО (ГП), адрес: 666784, г. Усть-Кут, Иркутская область, ул. 405-й Городок	С 7 час 00 мин. до 20 час 45 мин. от ост. Российская с 7 час 00 мин. от ост. Ветеран с 8 час 15 мин. (от 30 мин. до 1 час 30 мин.)	Пригородное
9-Г	2	Ст.Лена -мкр. Железнодорожник	ст. Лена, Типография, Бетонный завод, УЮТ, Берёзка, Управление порта, Танзит (Восход) Некрасова, Спартака, мкр.Железнодорожник	ул. Речников, ул. Кирова, Речники, Халтурина, Некрасова, автодорога А-331 «Виллой»	5,6	Только в установленных остановочных пунктах	Регулярные перевозки по регулируемым тарифам	Вид-Автобус; Класс - не ниже малого, макс.кол. - 4ед.	Не ниже второго экологического класса	Планируемый в 2018г.		С 7 час 20 мин. до 15 час 45 мин. от ост. ст. Лена с 7 час 20 мин. от мкр.Железнодорожник с 7 час 35 мин. (от 30 мин. до 1 час 30 мин.)	городское

## 2.11 Анализ состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП)

По данным с официального сайта ГИБДД МВД России статистика аварийности дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) представлена в таблице 23.

В таблице 23 и на рисунке 22 отображены места совершения ДТП.

Таблица 23 - Статистика аварийности на улично-дорожной сети ГП Усть-Кут

Год	Количество ДТП	Количество погибших	Количество раненных	Повреждено ТС
2019	467	5	73	802
2018	445	7	43	786
2017	495	5	41	904

Это обстоятельство выдвигает особые требования к содержанию автомобильных дорог, своевременному их ремонту и реконструкции. Наметившиеся тенденции роста ДТП на автомобильных дорогах района и высокий уровень аварийности требуют принятия организационных мер, направленных на повышение уровня БДД и ОДД.

Таблица 24 – Места совершения ДТП в городе с указанием фактора влияющего на возникновение ДТП

№ п/п	Дата ДТП	Район	Вид ДТП	Дорога	КМ	М	Адрес	Погибло	Ранено	Кол-во ТС	Кол-во участников
4.	06.12.2017	Усть-Кутский район	Наезд на стоящее ТС				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Некрасова, 26	0	1	2	4
5.	20.11.2017	Усть-Кутский район	Наезд на пешехода				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Речников, 44	0	1	1	2
6.	14.11.2017	Усть-Кутский район	Наезд на пешехода				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Строительная, 1	0	1	1	2
7.	09.11.2017	Усть-Кутский район	Наезд на пешехода				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Речников, 18	0	1	1	2
8.	30.10.2017	Усть-Кутский район	Наезд на пешехода				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Хорошилова, 3	0	1	1	2
9.	29.10.2017	Усть-Кутский район	Опрокидывание				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Дачная, 25	0	2	1	2
10.	14.10.2017	Усть-Кутский район	Наезд на пешехода				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Кирова, 86	1	0	1	2
11.	09.10.2017	Усть-Кутский район	Столкновение				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Пушкина, 60	0	1	2	2
12.	25.09.2017	Усть-Кутский район	Наезд на стоящее ТС				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Куйбышева, 12	0	1	3	4
13.	22.09.2017	Усть-Кутский район	Столкновение				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Зверева, 103	0	1	2	2
14.	17.09.2017	Усть-Кутский район	Столкновение				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Береговая, 35	0	1	2	3
15.	17.09.2017	Усть-Кутский район	Столкновение				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Речников, 32	0	1	3	4
16.	08.09.2017	Усть-Кутский район	Столкновение				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Кирова, 82	0	2	3	5
17.	02.09.2017	Усть-Кутский район	Опрокидывание				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Маяковского, 83	0	2	1	2
18.	19.08.2017	Усть-Кутский район	Наезд на препятствие				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Нефтяников, 47	0	1	1	2
19.	12.08.2017	Усть-Кутский район	Наезд на пешехода				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, пер Бурлова, 2	0	1	1	2
20.	02.08.2017	Усть-Кутский район	Наезд на стоящее ТС				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Некрасова, 3	1	2	2	4
21.	13.07.2017	Усть-Кутский район	Столкновение				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Заречная, 45	0	4	2	4
22.	13.07.2017	Усть-Кутский район	Столкновение				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Зверева, 128	1	3	2	4
23.	11.07.2017	Усть-Кутский район	Наезд на пешехода				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Кирова, 28	0	1	1	2
24.	07.07.2017	Усть-Кутский район	Съезд с дороги	Усть-Кут-Омолой (от гор. черты)	0	0	Усть-Кутский район, г Усть-Кут	0	1	1	1

25.	29.06.2017	Усть-Кутский район	Столкновение			Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Халтурина, 44	0	1	2	3
26.	09.06.2017	Усть-Кутский район	Столкновение			Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Зверева, 143	0	1	2	3
27.	02.06.2017	Усть-Кутский район	Столкновение			Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Железнодорожная, 2	0	1	2	2
28.	25.05.2017	Усть-Кутский район	Наезд на пешехода			Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Кирова, 122	0	1	1	2
29.	01.05.2017	Усть-Кутский район	Съезд с дороги			Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Зверева, 212	1	0	1	2
30.	29.04.2017	Усть-Кутский район	Столкновение			Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Кирова, 31	0	3	3	5
31.	25.04.2017	Усть-Кутский район	Наезд на препятствие			Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Зверева, 212	0	1	1	2
32.	18.04.2017	Усть-Кутский район	Наезд на пешехода			Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Речников, 36	0	1	1	2
33.	06.04.2017	Усть-Кутский район	Наезд на пешехода			Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Куйбышева, 14	0	1	1	2
34.	09.03.2017	Усть-Кутский район	Наезд на пешехода			Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Нефтяников, 13	0	1	1	2
35.	08.03.2017	Усть-Кутский район	Наезд на пешехода			Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Кирова, 12	1	0	1	2
36.	18.02.2017	Усть-Кутский район	Опрокидывание			Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Советская, 106	0	1	1	1
37.	26.12.2018	Усть-Кутский район	Столкновение			Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Набережная, 1	0	1	2	3
38.	25.12.2018	Усть-Кутский район	Столкновение			Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Береговая, 35	0	3	2	4
39.	25.12.2018	Усть-Кутский район	Столкновение			Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Пушкина, 78	1	0	2	2
40.	25.12.2018	Усть-Кутский район	Наезд на стоящее ТС			Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Некрасова, 3	1	0	2	1
41.	25.12.2018	Усть-Кутский район	Наезд на препятствие			Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Речников, 1 д	1	0	1	1
42.	25.12.2018	Усть-Кутский район	Съезд с дороги			Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Дачная, 25	1	0	1	1
43.	11.12.2018	Усть-Кутский район	Столкновение			Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Зверева, 13	0	1	4	5
44.	04.12.2018	Усть-Кутский район	Наезд на пешехода			Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Речников, 40	0	1	1	2
45.	26.11.2018	Усть-Кутский район	Столкновение			Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Некрасова, 29	0	2	3	4

46.	26.11.2018	Усть-Кутский район	Наезд на пешехода				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Зверева, 89	0	1	1	2
47.	03.11.2018	Усть-Кутский район	Наезд на пешехода				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Нефтяников, 21	0	1	1	2
48.	24.10.2018	Усть-Кутский район	Наезд на пешехода				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Речников, 44	0	1	2	3
49.	20.10.2018	Усть-Кутский район	Съезд с дороги				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Зверева, 160	0	2	1	2
50.	14.10.2018	Усть-Кутский район	Столкновение				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Береговая, 35	0	2	2	3
51.	14.10.2018	Усть-Кутский район	Съезд с дороги				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Мельничный ручей, 9	0	1	1	1
52.	09.10.2018	Усть-Кутский район	Опрокидывание				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Береговая, 35	1	2	1	3
53.	08.10.2018	Усть-Кутский район	Наезд на пешехода				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Речников, 24	0	1	1	2
54.	21.09.2018	Усть-Кутский район	Наезд на пешехода				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Зверева, 77	0	1	1	2
55.	20.09.2018	Усть-Кутский район	Наезд на пешехода				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Речников, 18	0	1	1	2
56.	16.09.2018	Усть-Кутский район	Столкновение				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Кирова, 42	0	3	2	3
57.	15.09.2018	Усть-Кутский район	Наезд на стоящее ТС				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Зверева, 1Б	0	2	2	2
58.	30.08.2018	Усть-Кутский район	Столкновение				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Зверева, 96 А	0	1	3	3
59.	26.08.2018	Усть-Кутский район	Наезд на препятствие				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Халтурина, 4 а	0	1	1	1

60.	25.08.2018	Усть-Кутский район	Столкновение				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Зверева, 16	0	2	2	4
61.	10.08.2018	Усть-Кутский район	Съезд с дороги				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Пушкина, 82	0	1	1	2
62.	31.07.2018	Усть-Кутский район	Столкновение				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Халтурина, 29	0	1	2	2
63.	13.07.2018	Усть-Кутский район	Наезд на стоящее ТС				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Речников, 46	0	2	2	3
64.	06.07.2018	Усть-Кутский район	Столкновение				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Халтурина, 67	1	0	2	2
65.	15.06.2018	Усть-Кутский район	Наезд на пешехода				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Кирова, 140	0	1	1	2
66.	12.06.2018	Усть-Кутский район	Наезд на препятствие				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Зверева, 210А	0	1	1	2
67.	15.05.2018	Усть-Кутский район	Наезд на пешехода				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Калинина, 6 А	0	1	1	2
68.	29.04.2018	Усть-Кутский район	Наезд на препятствие				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Калинина, 6а	0	1	1	2
69.	16.04.2018	Усть-Кутский район	Падение пассажира				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Халтурина, 64	0	1	1	2
70.	25.03.2018	Усть-Кутский район	Опрокидывание	Усть-Кут-Омолой (от гор. черты)	1	0	Усть-Кутский район, г Усть-Кут	1	0	1	1
71.	06.03.2018	Усть-Кутский район	Наезд на стоящее ТС				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Черкасская, 12	0	1	2	3
72.	09.02.2018	Усть-Кутский район	Наезд на пешехода				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Речников, 2 А	0	1	1	2
73.	08.02.2018	Усть-Кутский район	Наезд на пешехода				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Луговая, 5	0	1	1	2

74.	19.01.2018	Усть-Кутский район	Столкновение				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Жуковского, 27	0	1	2	2
75.	26.12.2019	Усть-Кутский район	Съезд с дороги				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Полевая, 4	0	2	1	3
76.	20.12.2019	Усть-Кутский район	Наезд на пешехода				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Ферсмана, 2	1	0	1	2
77.	12.12.2019	Усть-Кутский район	Столкновение				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Олимпийская, 1	0	1	2	2
78.	27.11.2019	Усть-Кутский район	Наезд на пешехода				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Пушкина, 125	0	1	1	2
79.	27.11.2019	Усть-Кутский район	Наезд на препятствие				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Шевченко, 33а	0	1	1	2
80.	26.11.2019	Усть-Кутский район	Столкновение	Обход г.Усть-Кута	576	120	Усть-Кутский район, г Усть-Кут	0	1	3	2
81.	25.11.2019	Усть-Кутский район	Наезд на пешехода				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Зверева, 112	0	1	1	2
82.	18.11.2019	Усть-Кутский район	Столкновение				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Речников, 18	0	1	2	2
83.	16.11.2019	Усть-Кутский район	Столкновение	Усть-Кут-Киренск (от гор. черты)	87	0	Усть-Кутский район, г Усть-Кут	0	2	2	3
84.	15.11.2019	Усть-Кутский район	Опрокидывание	А-331 Виллой Тулун - Братск - Усть-Кут - Мирный - Якутск	555	100	Усть-Кутский район, г Усть-Кут	1	0	2	1
85.	10.11.2019	Усть-Кутский район	Столкновение				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Зверева, 178	0	2	2	4
86.	03.11.2019	Усть-Кутский район	Съезд с дороги				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Кедровая, 23а	0	1	1	1
87.	30.10.2019	Усть-Кутский район	Съезд с дороги				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Нефтяников, 1Б	0	1	1	1

88.	27.10.2019	Усть-Кутский район	Съезд с дороги				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Нефтяников, 16	0	2	1	2
89.	25.10.2019	Усть-Кутский район	Опрокидывание				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Зверева, 214	0	1	1	2
90.	21.10.2019	Усть-Кутский район	Наезд на пешехода				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Кирова, 134	0	1	1	2
91.	05.10.2019	Усть-Кутский район	Наезд на препятствие				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Халтурина, 1	0	1	1	1
92.	24.09.2019	Усть-Кутский район	Столкновение				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Пушкина, 74	0	1	2	4
93.	21.09.2019	Усть-Кутский район	Съезд с дороги				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Зверева, 210 А	0	1	1	2
94.	11.09.2019	Усть-Кутский район	Столкновение				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Дзержинского, 4	0	1	2	2
95.	09.09.2019	Усть-Кутский район	Наезд на препятствие				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Халтурина, 7	0	1	1	2
96.	08.09.2019	Усть-Кутский район	Наезд на пешехода				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Зверева, 82	1	0	1	2
97.	31.08.2019	Усть-Кутский район	Наезд на пешехода				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Кирова, 93	0	1	1	2
98.	29.08.2019	Усть-Кутский район	Наезд на пешехода				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Речников, 26	0	1	1	2
99.	25.08.2019	Усть-Кутский район	Столкновение				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Речников, 2А	1	0	2	2
100.	22.08.2019	Усть-Кутский район	Столкновение				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Зверева, 12	0	1	2	4
101.	11.08.2019	Усть-Кутский район	Столкновение				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Кирова, 140	0	5	2	7

102.	09.08.2019	Усть-Кутский район	Опрокидывание	А-331 Вилюй Тулун - Братск - Усть-Кут - Мирный - Якутск	547	0	Усть-Кутский район, г Усть-Кут	0	1	1	1
103.	07.08.2019	Усть-Кутский район	Столкновение				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Речников, 2	0	1	2	2
104.	24.07.2019	Усть-Кутский район	Опрокидывание	Обход г.Усть-Кута	4	0	Усть-Кутский район, г Усть-Кут	0	1	1	2
105.	17.07.2019	Усть-Кутский район	Наезд на пешехода				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Кирова, 31	0	1	1	2
106.	05.07.2019	Усть-Кутский район	Столкновение				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Кирова, 25	0	1	2	3
107.	04.07.2019	Усть-Кутский район	Наезд на внезапно возникшее препятствие				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Котовского, 28	0	1	1	2
108.	30.06.2019	Усть-Кутский район	Наезд на пешехода				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Дачная, 14	1	2	1	4
109.	29.06.2019	Усть-Кутский район	Съезд с дороги				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Кирова, 79	0	1	1	1
110.	24.06.2019	Усть-Кутский район	Наезд на пешехода				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Островского, 14	0	1	1	2
111.	23.06.2019	Усть-Кутский район	Столкновение				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Зверева, 197	0	1	2	3
112.	22.05.2019	Усть-Кутский район	Наезд на пешехода				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Кирова, 136	0	1	1	2
113.	20.05.2019	Усть-Кутский район	Наезд на стоящее ТС				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Кирова, 85 А	0	3	2	4
114.	11.05.2019	Усть-Кутский район	Опрокидывание				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Пушкина, 70	0	2	1	3
115.	10.05.2019	Усть-Кутский район	Опрокидывание				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Зверева, 197	0	1	1	3

116.	09.05.2019	Усть-Кутский район	Опрокидывание	Подъезд к Аэропорту	4	0	Усть-Кутский район, г Усть-Кут	0	5	1	5
117.	06.05.2019	Усть-Кутский район	Съезд с дороги				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Нефтяников, 1 Б	0	2	1	2
118.	02.05.2019	Усть-Кутский район	Опрокидывание				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Зверева, 208	0	4	1	4
119.	01.05.2019	Усть-Кутский район	Наезд на пешехода				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Луговая, 21	0	1	1	2
120.	30.04.2019	Усть-Кутский район	Съезд с дороги				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Зверева, 1	0	1	1	1
121.	11.04.2019	Усть-Кутский район	Наезд на пешехода				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Речников, 42	0	1	1	2
122.	24.03.2019	Усть-Кутский район	Наезд на пешехода				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Кирова, 19	0	1	1	2
123.	06.02.2019	Усть-Кутский район	Столкновение		0	0	Усть-Кутский район, г Усть-Кут	0	1	2	2
124.	20.01.2019	Усть-Кутский район	Наезд на пешехода				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Пушкина, 125 А	0	1	1	2
125.	14.01.2019	Усть-Кутский район	Столкновение				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Речников, 2	0	1	2	2
126.	09.01.2019	Усть-Кутский район	Столкновение				Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Халтурина, 13	0	5	2	5



Рисунок 23 – Схема расположения мест совершения ДТП на территории ГО Усть-Кут за 2017 – 2019 гг

Основным видом ДТП является наезд на пешехода, также частыми видами ДТП являются столкновение транспортных средств и столкновение (наезд на стоящее ТС). Причинами ДТП в большинстве случаев являются переход пешеходами проезжей части вне пешеходного перехода и несоблюдение водителями ТС дистанции и очередности проезда.

К основным факторам, определяющим причины аварийности, следует отнести:

- пренебрежение требованиями и ПДД со стороны участников движения;
- низкий уровень подготовки водителей ТС;
- отсутствие системы видеонаблюдения за соблюдением ПДД;
- отсутствие дорожной разметки;
- недостаточное освещение.

Преимущественно совершается вид ДТП – столкновение и наезд на пешехода:

- столкновение (39);
- наезд на пешехода (38);
- съезд с дороги (14);
- опрокидывание (13);
- наезд на препятствие (9);
- наезд на стоящее ТС (8);
- падение пассажира (1).
- наезд на внезапно возникшее препятствие (1);

Для повышения БДД необходимо применение комплексного подхода при формировании мероприятий, направленных на повышение общего уровня безопасности, проведение наиболее эффективных мероприятий, в частности:

- установка комплексов фотовидеофиксации нарушений ПДД
- оборудование наземных пешеходных переходов техническими средствами повышенной видимости;
- установка дорожных и пешеходных ограждений;
- усиление контроля со стороны Госавтоинспекции.

#### **2.12 Оценка и анализ уровня негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду, безопасность и здоровье населения**

Автомобильный транспорт, наряду с промышленностью, является одним из основных источников загрязнения атмосферы. Доля автотранспорта в общих выбросах вредных веществ может достигать 60-80%. Более 80% всех выбросов в атмосферу составляют выбросы оксидов углерода, двуокиси серы, азота, углеводородов, твёрдых веществ. Из газообразных загрязняющих веществ в наибольших количествах выбрасываются окислы углерода, углекислый газ, угарный газ, образующиеся преимущественно при сгорании топлива. В больших количествах в атмосферу выбрасываются и оксиды серы: сернистый газ, сернистый ангидрид, сероуглерод, сероводород и другие. Самый многочисленным классом веществ, загрязняющих воздух крупных городов, являются углеводороды.

Интенсивное загрязнение гидросферы автотранспортом происходит вследствие следующих факторов. Одним из них является отсутствие гаражей для тысяч индивидуальных автомобилей, хранящихся на открытых площадках, во дворах жилых застроек.

Владельцы производят ремонт и техническое обслуживание своими силами, что они и делают, конечно, без учёта экологических последствий. Примером могут служить частные мойки или несанкционированные площадки для мойки автомобилей: эту операцию зачастую выполняют на берегу реки, озера или пруда. Между тем автолюбители всё в больших объёмах пользуются синтетическими моющими средствами, которые представляют определённую опасность для водоёмов.

Еще одним фактором воздействия транспорта на окружающую среду и человека является шум, создаваемый двигателем внутреннего сгорания, шасси автомобиля (в основном механизмами трансмиссии и кузова), и в результате взаимодействия шины с дорожным покрытием. Интенсивность шума зависит от топографии местности, скорости и направления ветра, температурного градиента, влажности воздуха, наличия и типа шумозащитных сооружений и др.

#### **2.13 Оценка финансирования деятельности по организации дорожного движения**

Финансирование мероприятий по проектированию, строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории ГП Усть-Кут осуществляется в соответствии с муниципальной программой. Суммарный объем финансирования представлен в таблице 24.

Таблица 24 – Объем финансирования деятельности по организации дорожного движения

Наименование мероприятия	Источники финансирования *	Стоимость выполнения тыс. руб.	Финансовые потребности на реализацию мероприятий, тыс. руб. **.											
			2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Содержание и ремонтные работы	МБМО, ВИ (Бюджет от ООО «Газпром трансгаз Томск»)	159 343 838 ,07	59 689 738,67	33 656 503,70	39 997 595,70	26 000 000,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Устройство и содержание ледовой дороги	МБМО	522 981,00	140 53 3,00	140 91 5,00	141 53 3,00	100 00 0,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Строительство мостового перехода через Кута на автодороге Усть-Кут-Омолой	МБМО	62 059 015, 00	-	-	35 181 818,00	26 877 197,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Реконструкция автодороги по ул. Кедровая	ОБ	326 438 050,00	47 943 000,00	50 000 000,00	115 99 4 800,0 0	112 50 0 250,0 0	-	-	-	-	-	-	-	-
Капитальный ремонт участка автодороги от ул. Кедровая с выходом на а.д. А-331 «Вилой»	МБМО	49 635 388, 54	6537 582,00	6 818 1 82,00	13 738 324,54	22 541 300,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Паспортизация автодорог	МБМО	1 640 000,0 0	480 00 0,00	480 000,00	480 000,00	200 00 0,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Ремонт водопропускных труб, решеток	МБМО	1 790 000,0 0	1 790 000,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ремонт, строительство мостов	МБМО	467 620,00	467 62 0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Разработка и экспертиза ПСД	МБМО	690 000,00	690 000,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Приобретение автогрейдера	ОБ, МБМО	8 533 000,0 0	8 533 000,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ямочный ремонт	ОБ, МБМО	105 985,99	-	-	-	-	25 986, 00	11428, 57	11428, 57	11428, 57	11428, 57	11428, 57	11428, 57	11428, 57
Освещение проблем организации дорожного движения в средствах массовой информации	МБМО	2 000,00	1 000,0 0	1 000,0 0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Оборудование остановочных пунктов	МБМО	733 120,00	313 12 0,00	420 00 0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Обслуживание, установка дорожных знаков, светофорных объектов, нанесение дорожной разметки и т.п.	МБМО	2 933 844,37	1 433 8 44,37	1 500 0 00,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Проведение информационно-пропагандистских кампаний, использующих действенные каналы коммуникаций для повышения грамотности, ответственности и уровня самосознания участников дорожного движения и тяжести их последствий	МБМО	20 000,00	10 000, 00	10 000, 00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Осуществление регулярных пассажирских перевозок по регулируемым тарифам на территории МО «город Усть-Кут»	МБМО	200 000,00	200 00 0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Оборудование остановочных пунктов (софинансирование мероприятий перечня проектов народных инициатив)	ОБ, МБМО	1 318 889,0 0	1 318 889,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Внесение изменений в проект организации дорожного движения (актуализация)	МБМО	580 000,00	580 00 0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Приобретение автобусов для пассажирских перевозок (реализация мероприятий перечня проектов народных инициатив)	МБМО	1 100 000,0 0	1 100 000,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Строительство магистральны х улиц общегородско	МБМО	391 808,00	-	-	-	-	55 972, 57	47 976,49	47 976,49	47 976,49	47 976,49	47 976,49	47 976,49	47 976,49
го значения, шириной проезжей части 8 м, протяженност ью 42,2 км, площадью покрытия 338 400 м														
Строительство магистральны х улиц районного значения, шириной проезжей части 7 м, протяженност ью 38,2 км, площадью покрытия 267 400 м.	МБМО	354 669,76	-	-	-	-	50667, 11	43 428, 95	43 428,95	43 428,95	43 428,95	43 428,95	43 428,95	43 428,95
Строительство проездов, шириной проезжей части 4 — 6 м, протяженност ью 11,7 км, площадью покрытия 49700 м.	МБМО	108 438,41	-	-	-	-	15518, 46	13 301, 53	13 301, 53	13 301, 53	13 301, 53	13 301, 53	13 301, 53	93 110,77
Строительство улиц и дорог местного значения,	МБМО	385 602,68	-	-	-	-	241000 ,39	20 657,47	20 657,47	20 657,47	20 657,47	20 657,47	20 657,47	20 657,47
шириной проезжей части 6 м, протяженност ью 181,7 км, площадью покрытия 1 090 200 м.														

Строительство улиц и дорог местного значения, шириной проезжей части 6 м, протяженностью 1,5 км, площадью покрытия 8 800 м <sup>2</sup> в с. Турука	МБМО	13 926,64	-	-	-	-	1989,5 4	1705,3	1705,3	1705,3	1705,3	1705,3	1705,3	1705,3
Применение экологических добавок в дорожном полотне	МБМО	99 999,95	-	-	-	-	15 000, 00	12 142, 85	12 142,85	12 142,85	12 142,85	12 142,85	12 142,85	12 142,85
Содержание тротуаров и пешеходных дорожек	МБМО	254 400,00	-	-	-	-	31 800,00	31 800,00	31 800,00	31 800,00	31 800,00	31 800,00	31 800,00	31 800,00
Приобретение электронных информационных табло для остановочных	МБМО, ВИ	5 156 800,0 0	-	-	1 289 2 00,00	1 289 2 00,00	1 289 2 00,00	1 289 2 00,00	-	-	-	-	-	-
пунктов: - 2 строчные – 40 шт.; - 4 строчные – 44 шт.; - 6 строчные – 16 шт.														
Приобретение электронных информационных табло для автомобильных транспортных средств (заднего, лобового, бокового и салонного)	МБМО, ВИ	1 566 000,0 0	-	-	319 50 0,00	319 50 0,00	319 50 0,00	319 50 0,00	-	-	-	-	-	-
Проведение конкурса на право заключения муниципального контракта по выполнению работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемым тарифам	МБМО, ВИ	600 000,00	-	600 00 0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Разработка и внедрение программного комплекса для мониторинга общественного транспорта	МБМО, ВИ	500 000,00	-	250 00 0,00	250 00 0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Внедрение электронной системы платежей за проезд на автомобильном пассажирском транспорте общего пользования с применением микропроцессорных пластиковых транспортных карт	МБМО, ВИ	400 000,00	-	80 000, 00	80 000, 00	80 000, 00	80 000, 00	80 000, 00	-	-	-	-	-	-
Приобретение 18-ти автобусов малой вместимости	МБМО, ВИ	39 600 000, 00	-	2 200 00 0,00	8 800 0 00,00	8 800 0 00,00	8 800 0 00,00	11 000 000,00	-	-	-	-	-	-
Приобретение 2-ух автобусов средней вместимости регулировкой уровня пола	МБМО, ВИ	12 000 000, 00	-	-	-	6 000 0 00,00	6 000 0 00,00	-	-	-	-	-	-	-
Реконструкция существующих кооперативов с увеличением мощности до 6809 машино-мест	МБМО	проект	-	-	-	-	проект	проект	проект	проект	проект	проект	проект	проект
Строительство новых гаражей индивидуального транспорта мощностью 850 машино-мест	Консолидированный бюджет	проект	-	-	-	-	проект	проект	проект	проект	проект	проект	проект	проект
Организация паромной переправы западнее села Турука	МБМО	проект	-	-	-	-	проект	проект	проект	проект	проект	проект	проект	проект

Строительство железнодорожной ветки в северном направлении от города Усть-Кут до города Мирный	Консолидированный бюджет	проект	-	-	-	-	проект	проект	проект	проект	проект	проект	проект	проект
Строительство обьездной дороги с	Консолидированный бюджет	проект	-	-	-	-	проект	проект	проект	проект	проект	проект	проект	проект
соединением с автомобильно й дорогой «Усть-Кут -Уоян» севернее территории города Усть-Кут														
Строительство автовокзала по ул. Луговой	Консолидированный бюджет	проект	-	-	-	-	проект	проект	проект	проект	проект	проект	проект	проект
Строительство автомобильно й дороги местного значения V технической категории с переходным типом покрытия в селе Турука	Консолидированный бюджет	проект	-	-	-	-	проект	проект	проект	проект	проект	проект	проект	проект
Строительство автозаправочной станции на пересечении обьездной дороги и ул. Восточная	Консолидированный бюджет	проект	-	-	-	-	проект	проект	проект	проект	проект	проект	проект	проект
<b>Всего:</b>		<b>679 625 377 ,41</b>	<b>131 228 327,04</b>	<b>96 156 600,70</b>	<b>216 34 4 771,2 4</b>	<b>204 77 9 447,0 0</b>	<b>16 998 634,07</b>	<b>16 998 634,07</b>	<b>182 44 1,16</b>	<b>262 25 0,40</b>				
<b>Всего на период 2017-2021 г</b>		<b>648 509 145,98</b>	131 228 327,04	96 156 600,70	216 34 4 771,2 4	204 77 9 447,0 0	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Всего на период 2022-2028 г</b>		<b>31 116 231,43</b>	-	-	-	-	16 998 634,07	12 943 141,16	182 44 1,16	182 44 1,16	182 44 1,16	182 44 1,16	182 44 1,16	262 25 0,40

Размер бюджетных ассигнований на 2021-2026 гг. является прогнозным и подлежит корректировке по мере ежегодного утверждения бюджета городского поселения Усть-Кут и участия его в целевых муниципальных программах.

### **3. Мероприятия по организации дорожного движения и очередность их реализации**

В соответствии с приказом Министерства транспорта РФ от 26 декабря 2018 г. № 480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения» сформированы принципиальные предложения и решения по следующим мероприятиям ОДД:

- 1) разделению движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределение их по времени движения;
- 2) повышению пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности, формированию кольцевых пересечений и примыканий дорог, реконструкции перекрестков и строительства транспортных развязок;
- 3) оптимизации светофорного регулирования, управлению светофорными объектами, включая адаптивное управление;
- 4) согласованию (координации) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения;
- 5) развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов;
- 6) введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств;
- 7) развитию парковочного пространства (в том числе за пределами дорог);
- 8) введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств;
- 9) применению реверсивного движения и организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках;
- 10) перечню пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования;
- 11) разработке, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением (АСУДД), ее функциям и этапам внедрения;
- 12) обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий;
- 13) организации движения маршрутных транспортных средств;
- 14) организации или оптимизации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспорта, организации сбора и хранения документации по организации дорожного движения;
- 15) совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения;
- 16) организации пропуска транзитных транспортных средств;
- 17) организации пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств;
- 18) скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах;
- 19) обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов;
- 20) обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям;
- 21) развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом;
- 22) расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения.

#### **3.1 Разделение движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределения их по времени движения**

Создание однородных транспортных потоков способствует выравниванию скорости движения, повышению пропускной способности улиц и дорог (полос), а также ликвидирует «внутренние» конфликты в потоке. Разделение транспортных потоков осуществляется в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределения их по времени движения.

По результатам проведенного обследования УДС города в краткосрочной перспективе предлагается установить запрет грузового транспорта, в том числе осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов по а/д А331 «Виллой» в центральной части города Усть-Кут (схема 13).

Для запрещения движения грузового потока по дорожной сети на прилегающих улицах необходимо установить дорожные знаки 3.4 «Движение грузового транспорта запрещено». Также для указания разрешенного маршрута движения грузового транспорта допускается устанавливать на пересечениях дорожные знаки 6.15.1 – 6.15.3 «Направление движения для грузовых автомобилей».

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



Пересечения и примыкания являются главными ограничительными факторами общей пропускной способности УДС, так как именно в них происходит конфликт в приоритете и направлении движения между транспортными потоками и транспортными и пешеходными потоками, и по средней транспортной задержке на них можно судить об эффективности работы всей транспортной системы города в целом.

Организационные мероприятия по ОДД, направленные на устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями представлены в таблице 1.36.

Таблица 1.36 - Организационные мероприятия по ОДД, направленные на устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями, на территории ГО Усть-Кут

Название мероприятия	Адрес
Канализирование транспортных потоков на площадях и перекрестках	<ul style="list-style-type: none"> <li>• пересечение ул. Халтурина и ул. Некрасова;</li> <li>• а/д 331 «Виллой» - ул. Шевченко</li> </ul>
Ограничение максимальной скорости движения перед нерегулируемыми пешеходными переходами вне населенных пунктов с применением шумовых полос	<ul style="list-style-type: none"> <li>• улицы Речников, Кирова, Халтурина, Дзержинского, Жуковского</li> </ul>

#### *Канализирование транспортных потоков*

Одной из мер по повышению безопасности движения на перекрестках является канализирование движения ТП. Канализирование движения на пересечениях в одном уровне преследует следующие цели:

- физическое разделение ТП и уменьшение количества конфликтных точек между различными ТП на пересечении;
- создание углов пересечения, которые обеспечивают хороший обзор для водителей;
- определение требуемой схемы движения и указание дороги, которая является приоритетной на этом пересечении по отношению к другим дорогам.

Канализирование ТП может быть выполнено как с помощью дорожной разметки, так и с помощью установки направляющих устройств (делиниаторов). Делиниатор предназначен для временного или постоянного сплошного разделения полос движения общественного и иного автотранспорта, движущегося в попутном или встречном направлениях по смежным полосам, запрещая перемещение автотранспорта между полосами движения (рисунок 1.30).



Рисунок 1.30 - Пример канализирования на пересечении с помощью делинаторов

Реализация мероприятия позволит увеличить пропускную способность перекрестков, за счет исключения движения транспорта по островкам, так же позволит оборудовать перекресток дополнительными знаками приоритета, установив их на островках в соответствии с ГОСТ Р 52289

### **3.3 Оптимизация светофорного регулирования, управление светофорными объектами, включая адаптивное управление**

В настоящее время на территории района оптимизация светофорного регулирования не предусмотрена.

### **3.4 Согласование (координация) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения**

В связи с отсутствием в городском округе Усть-Кут автоматизированной системы управления дорожным движением и, как следствие, координированной работы светофорных объектов, предлагается осуществить модернизацию ряда светофорных объектов на ключевых перекрестках города.

Методика и технологическая последовательность модернизации светофорных объектов в части периферийного оборудования включает:

- определение местоположения размещения периферийного оборудования светофорного объекта;
- выбор оборудования каждого светофорного объекта, исходя из топологии участка дороги, средней скорости и плотности транспортного потока;
- выбор каналов связи и определение принципов передачи информации.

Комплекс технических средств периферийного оборудования светофорного объекта включает:

- видеодетекторы транспорта;
- блок увязки с системами СЦБ рельсового транспорта;
- поворотные видеокамеры;
- дорожный контроллер.

## Видеодетекторы транспорта

Сбор данных о количестве проезжающих транспортных средств обеспечивается видеодетекторными комплексами транспорта, которые целесообразно применять в качестве периферийного оборудования на каждом перекрёстке, оборудованном светофорным объектом.

При координированном управлении видеодетекторы устанавливаются по обеим сторонам светофорного объекта вдоль магистрали на расстоянии 50-150 м от светофорного объекта.

При адаптивном управлении видеодетекторы, контролирующие выезды, устанавливаются максимально близко к светофорному объекту. Детекторы, контролирующие выезды, устанавливаются на расстоянии 50-150 м от светофорного объекта.

Детекторный комплекс производит:

- сбор и предварительную обработку статистических данных о транспортных потоках;
- контроль количества транспортных средств, плотности потока, скорости, промежутка времени между проходящими автомобилями;
- контроль движения транспорта на перекрёстках (управление светофорами, раннее определение скапливающегося транспорта);
- системы контроля движения на автострадах и регистрации дорожных происшествий;
- контроль транспортного потока на автострадных въездах;
- определение длины очереди транспортных средств;
- использование в качестве стационарных и мобильных пунктов учёта интенсивности движения.

Детекторный комплекс крепится непосредственно на опору, не требуя установки дополнительных конструкций.

## *Поворотная камера*

Для общего контроля дорожной обстановки используется поворотная камера с уровнем защиты IP66, IK10.

Данная камера устанавливается максимально близко к географическому центру светофорного объекта, позволяя контролировать каждое направление движения.

Видеокамера должна иметь характеристики не ниже следующих:

- матрица 1/2.8" Progressive Scan CMOS;
- объектив 4.7 – 94 мм, 20х, угол обзора: 58.3° — 3.2° (Wide-Tele);
- диафрагма F1.6-F3.5;
- диапазон поворота 360°.

Видеоданные поступают на коммутатор в дорожный шкаф.

## *Дорожный контроллер*

Дорожный контроллер предназначен для автоматического и ручного переключения сигналов светофоров как на отдельном (локальном) перекрестке, так и на перекрёстках, входящих в систему координированного управления дорожным движением.

Управление контроллером возможно:

- из центрального пункта управления в режиме координированного управления;
- в диспетчерском режиме;
- в сетевом адаптивном режиме по данным с детекторов транспорта, входящих в зону управления;
- в автономном режиме по заданным программам;
- в локально-адаптивном режиме на основании данных с детекторов транспорта.

Контроллер при потере связи с центром управления работает следующим образом:

- в случае адаптивного управления переходит в локально-адаптивный режим или в режим по заданным программам;

– в случае координированного управления переходит в автономный режим по заданным программам.

Контроллер может работать с дополнительными модулями для подключения детекторов транспорта различных типов и производителей.

Дорожный контроллер состоит из:

- процессорного блока;
- интерфейса ввода/вывода информации;
- платы силовых ключей;
- блоков питания, преобразования напряжения и защиты;
- программного обеспечения;
- пылевлагозащищённого шкафа;
- монтажных панелей.

Принцип работы

Информация с детекторного комплекса, поворотной камеры и других периферийных устройств сводится на промышленный коммутатор, установленный в дорожном шкафу, далее на концентратор, установленный в дорожном контроллере (ДК), и на коммутатор, установленный в шкафу телекоммутиационном (ШТК).

Контроллер обрабатывает полученную информацию и осуществляет управление светофорными группами перекрестка.

В ходе модернизации объекта производится демонтаж существующего светофорного контроллера. Для обеспечения работы светофорного объекта осуществляется прокладка кабеля АКВВГ от нового контроллера до клеммных коробок, в которых осуществляется коммутация светофорных групп.

*Пуско-наладочные работы*

Пуско-наладочные работы должны выполняться специализированной организацией в строгом соответствии с действующими нормами и руководствами по монтажу и настройке оборудования.

В пусконаладочные работы входит:

1. Настройка видеодетекторов;
2. Юстировка видеодетекторов по месту расположения;
3. Настройка обзорной видеокамеры;
4. Юстировка видеокамеры по месту расположения;
5. Электроизмерения смонтированных линий электропитания и связи периферийного оборудования;
6. Регулировка медиаконвертеров по силе сигнала;
7. Настройка коммутатора;
8. Настройка контроллера;
9. Запуск системы в тестовом режиме.

*Ввод координированного управления и критерии оптимизации*

Принцип координации заключается в согласовании работы светофорных объектов магистрали в целях обеспечения пропуски транспортных средств с минимальными задержками. При реализации этого принципа транспортные средства следуют по маршруту координации, прибывая к очередному перекрёстку в тот момент, когда на нём в данном направлении движения включается разрешающий сигнал.

Как правило, основной задачей при координированном управлении является формирование пачек автомобилей по маршрутам координации, и пропуск их с минимальными задержками. При этом для конфликтных направлений задержки не должны вырастать до неприемлемой величины (уровень затора).

Однако в условиях возросшей загрузки УДС городов автомобилями выбор критериев оптимизации и методов управления необходимо осуществлять на основе учёта уровня загрузки критических узлов регулирования (светофорных объектов).

В приведённой таблице 26 показаны различные уровни загрузки регулируемых перекрестков (в т.ч. входящих в зону управления АСУДД).

Таблица 26 - Уровни загрузки регулируемых перекрестков

Уровень загрузки	Степень насыщения $x$	Характеристика движения	Критерий оптимизации	Стратегия координированного управления
A	0-0,3	Свободное движение	Минимальное число остановок	«Зелёная волна»
B	0,3-0,5	Низкая интенсивность	Интегральный: мин. остановок +минимальная суммарная задержка	«Зелёная волна» или «ТРАНЗИТ»
C	0,5-0,7	Средняя интенсивность	Минимальная суммарная задержка	«ТРАНЗИТ»
D	0,7-0,9	Высокая интенсивность	Максимальная пропускная способность*	«ТРАНЗИТ»
E	0,9-1,0	На грани затора	Предотвращение затора	Специальные алгоритмы
F	>1,0	Затор	Рассасывание затора или предупреждение сетевого затора	«Сдерживание» на подступах к «критическим» перекресткам

Степень насыщения  $x_i = N_i \cdot T_{ц} / M_{н.i} \cdot t_{эф.i}$ , где

$N_i$  – интенсивность движения на  $i$ -м подходе;

$T_{ц}$ - длительность цикла регулирования;

$M_{н.i}$  – поток насыщения на  $i$ -м подходе;

$t_{эф.i}$  – длительность зелёного сигнала на  $i$ -м подходе.

Для предупреждения затора на «затороопасном» направлении удлиняется время зелёного сигнала (даже в ущерб конфликтующим транспортным потокам), а когда и это не помогает – происходит переход к «стратегии сдерживания» («дросселирование» потока на предыдущих СО). При этом необходимо учитывать интересы пешеходов, ожидающих перехода как через магистральные, так и через примыкающие улицы, а также приоритет общественного транспорта.

Таким образом, для оптимального управления транспортными потоками, режимы регулирования должны быть рассчитаны согласно следующим периодам по времени суток и дням недели:

План координации (ПК) для утра буднего дня;

ПК для дневного пикового периода буднего дня;

ПК для вечера буднего дня;

ПК для пикового периода воскресенья;

ПК для периода низкой интенсивности транспортных потоков (ночной);

ПК для умеренной интенсивности (выходного дня).

В виду отсутствия задержек дорожного движения на УДС г. Усть-Кут внедрение АСУДД на перспективу не предусмотрено.

### 3.5 Развитие инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов

Таблица 27 – Мероприятия по развитию пешеходной инфраструктуры, в том числе обустройству пешеходных переходов

№	Дата	Тип ДТП	Адрес	Пострадавшие		Непосредственные нарушения правил дорожного движения	Предлагаемый комплекс мероприятий на пешеходном переходе
				Погибло	Ранено		
1	14.11.2017	Наезд на пешехода	Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Строительная, 1	0	1	Нарушение правил проезда пешеходного перехода	Установка пешеходного светофора Т.7. Установка пешеходных ограждений в необходимых местах. Установка знаков 5.19.1 и 5.19.2 повышенной информативности над проезжей частью.
2	09.11.2017	Наезд на пешехода	Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Речников, 18	0	1	Нарушение правил проезда пешеходного перехода	Установка пешеходного светофора Т.7. Установка пешеходных ограждений в необходимых местах. Установка знаков 5.19.1 и 5.19.2 повышенной информативности над проезжей частью.
3	30.11.2017	Наезд на пешехода	Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Хорошилова, 3	0	1	Нарушение правил проезда пешеходного перехода	Установка пешеходного светофора Т.7. Установка пешеходных ограждений в необходимых местах. Установка знаков 5.19.1 и 5.19.2 повышенной информативности над проезжей частью.
4	14.10.2017	Наезд на пешехода	Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Кирова, 86	1	0	Нарушение правил проезда пешеходного перехода	Установка пешеходных ограждений в необходимых местах.

5	12.08.2 017	Наезд на пешехода	Усть-Кутский район, г Усть-Кут, пер Бурлова, 2	0	1	Нарушение правил проезда пешеходного перехода	Установка пешеходных ограждений в необходимых местах.
6	06.04.2 017	Наезд на пешехода	Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Куйбышева, 14	0	1	Нарушение правил проезда пешеходного перехода	Установка пешеходных ограждений в необходимых местах.
7	09.03.2 017	Наезд на пешехода	Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Нефтяников, 13	0	1	Нарушение правил проезда пешеходного перехода	Установка пешеходного светофора Т.7. Установка пешеходных ограждений в необходимых местах. Установка знаков 5.19.1 и 5.19.2 повышенной информативности над проезжей частью.
8	26.11.2 018	Наезд на пешехода	Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Зверева, 89	0	1	Нарушение правил проезда пешеходного перехода	Установка пешеходных ограждений в необходимых местах.
9	15.05.2 018	Наезд на пешехода	Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Калинина, 6 А	0	1	Нарушение правил проезда пешеходного перехода	Установка пешеходных ограждений в необходимых местах.
1	08.02.2 018	Наезд на пешехода	Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Луговая, 5	0	1	Нарушение правил проезда пешеходного перехода	Установка пешеходных ограждений в необходимых местах.
1	20.12.2 019	Наезд на пешехода	Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Ферсмана, 2	1	0	Нарушение правил проезда пешеходного перехода	Установка пешеходного светофора Т.7. Установка пешеходных ограждений в необходимых местах. Установка знаков 5.19.1 и 5.19.2 повышенной информативности над проезжей частью.
1	27.11.2 019	Наезд на пешехода	Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Пушкина, 125	0	1	Нарушение правил проезда пешеходного перехода	Установка пешеходного светофора Т.7. Установка пешеходных ограждений в необходимых местах. Установка знаков 5.19.1 и 5.19.2 повышенной информативности над проезжей частью.
1	30.06.2 019	Наезд на пешехода	Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Дачная, 14	1	2	Нарушение правил проезда пешеходного перехода	Установка пешеходных ограждений в необходимых местах.
1	24.06.2 019	Наезд на пешехода	Усть-Кутский район, г Усть-Кут, ул Островского, 14	0	1	Нарушение правил проезда пешеходного перехода	Установка пешеходных ограждений в необходимых местах.



Схема 27 – Расположение пешеходных переходов с предложениями выполнения на них комплекса мероприятий по БДД

### *Мероприятия по развитию велотранспортной инфраструктуры*

В последнее время во многих субъектах РФ активно проводятся работы по организации велосипедного движения как одного из видов транспорта, используемого не только в рекреационных целях, но и для деловых и бытовых поездок.

При формировании велотранспортной инфраструктуры согласно «Методическим рекомендациям по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения. Требования к планированию развития инфраструктуры велосипедного транспорта поселений, городских округов в Российской Федерации» необходимо руководствоваться следующими основными принципами:

- безопасность (обеспечение безопасности является первостепенной задачей при организации велотранспортной сети);
- последовательность (велотранспортная инфраструктура должна представлять собой единую систему, связывающую основные места начала поездок и места назначения, быть непрерывной, однородной по условиям передвижения, иметь информационные указатели, позволять выбирать варианты маршрута движения);
- прямолинейность и равномерность движения (обеспечение возможности сравнительно быстро добраться до пункта назначения с минимумом остановок);
- комфорт (велотранспортная инфраструктура должна обеспечивать качество покрытия, минимальные уклоны, исключение сложных маневров, минимизацию потребности спешиваться, минимальные помехи со стороны транспортных средств и пешеходов);
- привлекательность (велотранспортная инфраструктура должна обеспечивать освещение, эстетику, интеграцию с окружающим пространством, доступ к объектам сервиса, торговли).

*Основные минимально необходимые требования при проектировании велотранспортной инфраструктуры в городских условиях:*

- 1) Проектируемые и существующие велопешеходные дорожки и иные объекты велотранспортной инфраструктуры должны обеспечивать безопасные условия движения велосипедистов и пешеходов.
- 2) Устройство велодорожек и иных объектов велотранспортной инфраструктуры не должно ухудшать условий обеспечения БДД, использования и содержания проезжей части и тротуаров, элементов благоустройства сети дорог.
- 3) Устройство велопешеходных дорожек и иных объектов велотранспортной инфраструктуры на тротуарах за счет сужения полос движения пешеходов допускается при наличии соответствующего технико-экономического обоснования при условии обеспечения прохода для пешеходов шириной не менее 3,0 м.
- 4) Велополосы, устраиваемые на проезжей части в виде выделенных полос, обозначаются знаком 1.23.3 в соответствии с ПДД и отделяются от полос движения транспорта разметкой в соответствии с п. 1.2.1 (сплошной линией). Стоянка и остановка транспортных средств за исключением остановочных пунктов, устройство парковок на велополосах не допускается.
- 5) Устройство велополос, велопешеходных дорожек и иных объектов велотранспортной инфраструктуры следует предусматривать в качестве самостоятельных элементов сети дорог на стадии проектирования, строительства и реконструкции участков сети дорог, зон жилой и исторической застройки, общественных центров, в том числе торговых центров, учебных заведений, зон рекреации, на объектах транспорта (включая автовокзалы, автостанции, остановочные пункты) и на подходах к ним.
- 6) При устройстве велополос, велопешеходных дорожек и иных объектов велотранспортной инфраструктуры в пределах существующих объектов, указанных в вышестоящем пункте, следует предусматривать разделение потоков транспорта, велотранспорта и пешеходов.
- 7) Велополосы на сети дорог выделяются и обозначаются дорожными знаками и разметкой в соответствии с ПДД и ГОСТ Р 52289-2019.
- 8) Велодорожки и велопешеходные дорожки, образующие велотранспортные маршруты местного значения, должны соединяться между собой с обеспечением сквозного проезда в соседние кварталы для создания непрерывной сети велодорожек.

### *Параметры велополос и велодорожек*

1. Ширина велополос в населенных пунктах при движении велотранспорта в одном направлении для вновь проектируемых, строящихся, реконструируемых или капитально ремонтируемых участков сети дорог принимается равной не менее 1,5 м для каждой полосы движения. При организации движения во встречных направлениях, или при устройстве велопешеходных дорожек на тротуарах шириной менее 4,5 м ширина каждой полосы движения велосипедистов принимается не менее 1,3 м.

Расчетные параметры велодорожек и велополос следует принимать по таблице 28 согласно СП 42.13330.2011 «Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

Таблица 28 – Расчетные параметры велодорожек и велополос

Категория велодорожки	Расчетная скорость движения одиночного велосипедиста км/ч	Ширина полосы движения, м	Число полос движения, шт	Наименьший радиус кривых в плане, м	Наибольший продольный уклон, %
Обособленная	20	1,50	1...2	30	40
Изолированная	30	1,50	2...4	50	30

2. На проезжей части магистральных улиц общегородского значения устройство велополос и других элементов велотранспортной инфраструктуры не допускается. На магистральных улицах районного значения (распределительных) допускается размещение велополос, отделенных от полос движения транспорта разделителями движения (защитные столбики, защитные барьеры, разделительные бордюры, отделение велополосы элементами благоустройства, парковка вдоль улицы). На местных улицах устройство велополосы допускается в виде выделенной части полосы движения проезжей части или примыкающей к проезжей части с выделением велополосы цветом и/или разметкой при ограничении скорости не более 40 км/ч. В случаях размещения велополосы в пределах проезжей части, велосипедисты являются участниками дорожного движения и подчиняются общим правилам дорожного движения, при этом:

- велополосы должны быть непрерывными, при пересечении других улиц разрывы в велодорожках не допускаются;
- на перекрестках изменение направления велополос с углом более 120° не допускаются;
- правая сторона велополосы на проезжей части ограничивается сплошной линией, левая кромка которой должна проходить на расстоянии не менее 0,25 м от бортового камня;
- пересечение улиц при невозможности выделения велополосы осуществляется велосипедистами по регулируемым и нерегулируемым пешеходным переходам, ширина перехода в этом случае должна быть увеличена на 1,5 м;
- велополоса должна быть выделена цветом, вдоль нее возможно устройство искусственных неровностей на дорожном покрытии.

3. Рекомендуемые геометрические параметры велополос должны соответствовать таблице 29

Таблица 29– Рекомендуемые геометрические параметры велополос

Нормируемый параметр	Минимальные значения при новом строительстве, реконструкции, капитальном ремонте дорог		Минимальные значения в стесненных* и особо стесненных** условиях
	20	30	
Расчетная скорость движения, км/ч	20	30	20* (15**)
Ширина проезжей части одной полосы велодорожки, м, не менее:			
однопольного одностороннего	1,5	1,5	1,3* (1,2**)
двухпольного одностороннего	1,5	1,5	не применяется
двухпольного со встречным движением	1,5	1,5	не применяется
Ширина велодорожки и тротуара с выделением велодорожки цветом покрытия, м	4,5	4,5	4,5*
Ширина обочин отдельно устроенной велодорожки, м	0,5	0,5	не применяется
Наименьший радиус кривых в плане, м:			
- при отсутствии виража	45	50	15
- при устройстве виража	30	45	15
Максимальный продольный уклон, ***	80	70	60
Габарит по высоте, м	2,5	2,8	2,5
Примечания			
* под стесненными условиями понимаются ширина тротуара 3,0...4,5 м, улицы с одной полосой движения в каждом направлении, размещение рельсового наземного городского электрического транспорта (трамваи) на одной из сторон проезжей части.			
** под особо стесненными условиями понимаются ширина тротуара 3,0 м и менее вдоль улиц с одной полосой движения в каждом направлении.			
*** с учетом требований п.п. а-в, изложенных в «Методических рекомендациях по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения. Требования к планированию развития инфраструктуры велосипедного транспорта поселений, городских округов в Российской Федерации».			

4. При размещении велодорожек необходимо обеспечить расстояние:

- до проезжей части, опор, деревьев – 0,5...0,75 м;
- до тротуаров – 0,25...0,5 м;
- до парковок автомобилей, киосков, остановочных пунктов – 0,5...0,75 м;
- до элементов озеленения, урн, малых архитектурных форм – 0,5 м.

5. При разработке архитектурно-планировочных решений для строительства, реконструкции, капитального ремонта сети дорог, пешеходных тротуаров, пешеходных зон, пешеходных улиц, иных объектов городской транспортной инфраструктуры в части размещения и благоустройства велополос, велопешеходных дорожек, велодорожки, пешеходных тротуаров, пешеходных зон рекомендуется пользоваться действующими нормативными документами с учетом положений вышеуказанных Методических рекомендаций.

6. В зонах массового отдыха населения и на других озелененных территориях следует предусматривать выделенные велодорожки, предназначенные для рекреационного использования (прогулок и занятий физкультурой и спортом), иные элементы велотранспортной инфраструктуры. Ширина велодорожки в зонах массового отдыха населения должна быть не менее 3,0 м и предусматривать возможность встречного движения велосипедистов.

#### *Требования к покрытиям велодорожек*

1. Устройство покрытий велодорожек выполняется в соответствии с общими правилами устройства дорожных покрытий для улиц и тротуаров населенных пунктов.

2. Верхний слой покрытия велодорожек следует устраивать из асфальтобетона, цементобетона или каменных материалов, обработанных вяжущими, а при проектировании велопешеходных дорожек с выделением полос для движения велосипедистов – с применением цветных покрытий противоскольжения в соответствии с требованиями ГОСТ 32753-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Покрытия противоскольжения цветные. Технические требования».

#### *Велосипедные парковки*

1. Велопарковки устраиваются возле учебных заведений, кинотеатров, магазинов площадью более 100 м<sup>2</sup>, торговых центров, обзорных площадок, музеев, пересадочных узлов, иных объектов.

2. Габаритные размеры велопарковки на 1 велосипед принимаются в размере не менее 1,2 м<sup>2</sup> при длине парковочного места не менее 2 м.

3. При устройстве многорядной велопарковки должен быть обеспечен проезд (проход) между рядами шириной не менее 1,5 м.

4. Велопарковка может быть организована с диагональным расположением велосипедов, когда велосипеды припаркованы под углом 45°, рули не так сильно мешают велопарковке. Расстояние между велосипедами можно уменьшить до 50 см (или до 40 см в стесненных условиях) см, а глубину велопарковки – до 1,4 м. При такой велопарковке пройти к ней можно только в одном направлении (схемы 28 и 29).

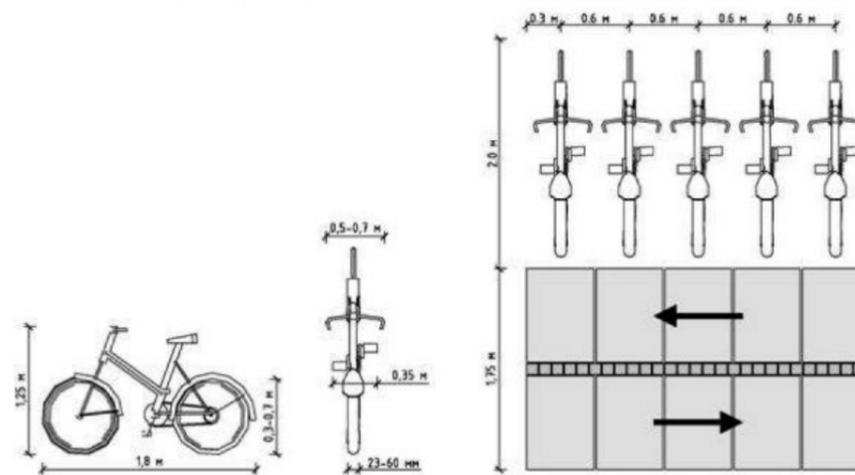


Схема 28 – Рекомендуемые размеры велопарковки

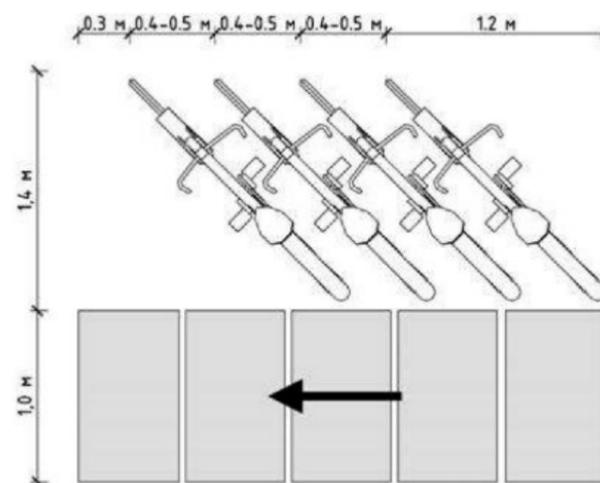


Схема 29 – Диагональное расположение велосипедов

5. Рекомендуемая площадь, приходящаяся на один велосипед на велопарковке -  $1,7 \text{ м}^2$ , включая парковочную площадь ( $1,2 \text{ м}^2$ ) и проход ( $0,5 \text{ м}^2$  на каждый велосипед). Парковочная площадь может варьироваться от  $1,2 \text{ м}^2$  для компактных решений до  $3 \text{ м}^2$  там, где используются комфортные стойки с шириной ячеек 80 см.

6. Рекомендуемые значения количества парковочных мест для велосипедов указаны в таблице 30

Таблица 30– Рекомендуемые значения количества парковочных мест для велосипедов

Типы объектов	Число парковочных мест для велосипедов
Основной торговый центр	4...6 на $100 \text{ м}^2$ площади
Районный торговый центр (универмаг)	5...7 на $100 \text{ м}^2$ площади
Местный торговый центр	6...8 на $100 \text{ м}^2$ площади
Офисные учреждения	2...4 на $100 \text{ м}^2$ площади
Начальная школа	до 30 на 100 школьников
Средняя школа	до 50 на 100 школьников
Высшего образования	до 60 на 100 студентов
Закрытый спортивный центр	до 35 на 100 посетителей
Спортивная площадка с трибуной	до 20 на 100 посетителей
Спортивная площадка	до 20 на поле
Бассейн	до 15 на $100 \text{ м}^2$ водной поверхности
Театр	до 20 на 100 посетителей
Концертный зал	до 25 на 100 посетителей
Кинотеатр	до 25 на 100 посетителей
Крупная дискотека; городская	до 25 на 100 посетителей
Крупная дискотека; негородская	до 5 на 100 посетителей
Больница; городская	до 30 на 100 кроватей
Больница; областная	до 20 на 100 кроватей
Дом престарелых	до 10 на 100 кроватей
Места отдыха	20...35 на 100 посетителей
Аттракционы/тематические парки развлечений	10...15 на 100 посетителей

7. Уличные велопарковки рекомендуется размещать на расстоянии не более 30 м от входа в учреждения, в хорошо освещенных местах с высокой интенсивностью пешеходного движения, в зоне обзора существующих камер видеонаблюдения. Велопарковки не должны препятствовать движению пешеходов и проезду спецтехники. В конструкции велопарковок рекомендуется использовать антивандальные материалы.

В рамках комплексного развития транспортной инфраструктуры на перспективу целесообразно рассмотреть вопрос развития велотранспортной инфраструктуры, направленной на обеспечение безопасного и комфортного использования велотранспорта в качестве альтернативы поездок на автомобиле.

Ниже приведены основные участки УДС, планируемые под создание велосипедных путей сообщения, на перспективу за расчетный срок ввиду условий ограниченного финансирования и решения более приоритетных задач по развитию УДС и совершенствованию ОДД на ключевых узлах. При построении схемы по развитию велосипедных путей сообщения учитывались следующие особенности: наличие объектов притяжения, выявление основных потенциальных направлений велотранспортных маршрутов, геометрические параметры УДС, условия ОДД и др.

Предлагаемые велосипедные маршруты в городе, протяженностью 8,6 км, а также расположение предлагаемых велопарковок представлены на схеме 30



Схема 30 – Предлагаемые велосипедные маршруты и расположение предлагаемых велопарковок на территории ГО Усть-Кут

### 3.6 Введение приоритета в движении маршрутных транспортных средств

По результатам проведенного обследования и моделирования транспортных потоков на дорожной сети поселения выявлено, что имеется запас пропускной способности и отсутствуют задержки в движении транспорта общего пользования. В связи с этим введение приоритета в движении маршрутных транспортных средств на УДС поселения не требуется.

### 3.7 Развитие парковочного пространства (в том числе за пределами дорог)

Учитывая, что плотность УДС в долгосрочной перспективе практически не изменится, потребность в развитии парковочного пространства для легкового автомобильного транспорта формируется исходя из существующих условий. По результатам проведенного обследования предлагается размещение парковочных мест по улицам Халтурина, Пушкина, Речников (размещение парковочных мест представлено на схеме 31).



Данные схемы организации движения, как правило, хорошо зарекомендовали себя и не требуют корректировки.

Мировая практика показывает, что организация реверсивного движения оправдана на протяжённых трассах с четырьмя и более полосами для движения при наличии существенной асимметрии дорожных потоков. Для реверсивного движения могут использоваться как отдельные полосы, так и центральные проезжие части и даже специально построенные эстакадные участки (региональная автодорога 618А, штат Флорида, США). Реверсивное движение требует, как высокого уровня технических средств ОДД, так и повышенной дисциплинированности водителей.

Организация реверсивного движения по имеющимся технико-экономическим характеристикам УДС и дорожного движения представляется нецелесообразной. Одним из главных недостатков реверсивного движения является его большая потенциальная угроза безопасности дорожного движения, так как попеременно по одной или нескольким полосам направление движения меняется на противоположное, а обустройство ограждений, препятствующих лобовым столкновениям автомобилей, затруднено.

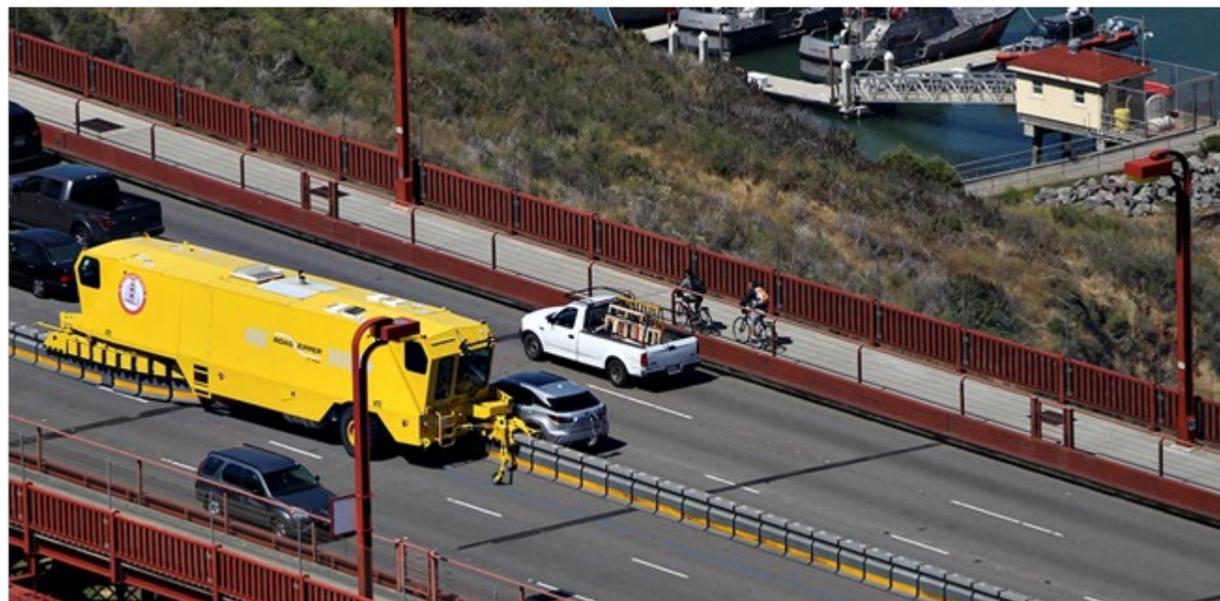


Рисунок 1.36 – Переставляемое барьерное ограждение

Переставляемое барьерное ограждение защищает от лобовых столкновений при реверсивном движении, но требует регулярного обслуживания и постоянного присутствия специальной дорожной техники.

Кроме того, организация реверсивного движения требует установки специальных мостов для горизонтальных светофоров, показывающих направление движения на реверсивной полосе, а в отдельных случаях и других ТСОДД, что повлечёт за собой неоправданный перерасход денежных средств.

В связи с изложенным, в данной работе не предлагается организация реверсивного и одностороннего движения.

### **3.10 Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования**

На территории городского округа Усть-Кут не предусмотрено обустройство дополнительных светофорных объектов

### **3.11 Разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления дорожным движением (АСУДД), ее функции и этапы внедрения**

Эффективность управления дорожным движением (транспортными и пешеходными потоками) достигается за счет создания АСУДД, которая входит в состав интеллектуальной транспортной системы (ИТС).

Согласно ГОСТ 24.501-82 «Автоматизированные системы управления дорожным движением. Общие требования» в зависимости от уровня сложности АСУДД ее управляющими функциями могут быть:

- автоматическое локальное управление движением транспортных средств на отдельных перекрестках (въездах);
- автоматическое координированное управление движением транспортных средств на группе перекрестков;
- координированное управление движением транспортных средств на дорожной сети города, автомагистрали (или на их участках) с автоматическим расчетом (выбором) программ координации (совокупности управляющих воздействий);
- установление допустимых или рекомендуемых скоростей;

- перераспределение транспортных потоков на дорожной сети;
- автоматический поиск и прогнозирование мест заторов на участках дорожной сети и автомагистрали с выбором соответствующих управляющих воздействий;
- обеспечение преимущественного проезда транспортных средств через перекрестки или автомагистрали;
- оперативное диспетчерское управление движением транспортных средств на отдельных перекрестках (въездах) или группе перекрестков.

Основными показателями эффективности АСУДД являются сокращение транспортных задержек всех участников движения при перемещении по дорожной сети, повышение пропускной способности дорожной сети, повышение уровня БДД, снижение экологической нагрузки на окружающую среду и др.

В состав периферийного оборудования системы входят дорожные контроллеры, детекторы транспорта, видеокамеры, управляемые дорожные знаки (УДЗ) и т.д. Наличие центрального оборудования АСУДД (управляющий вычислительный комплекс, средства отображения информации, серверы и др.) зависит от уровня сложности АСУДД.

Внедрение АСУДД требует значительных капитальных вложений и должно быть экономически обоснованным. По результатам проведенного анализа условий движения и ОДД для внедрения координированного управления рекомендуется рассмотреть общегородские магистрали: ул. Ленина и ул. Лесная.

### **3.12 Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий**

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.

В рамках реализации данных мероприятий рекомендуется следующее:

- установка пешеходных ограждений;
- обустройство имеющихся пешеходных переходов современными техническими средствами организации дорожного движения и электроосвещением;
- организация регулируемых пешеходных переходов на автодорогах;
- обустройство новых и демонтаж наземных пешеходных переходов.

#### *Установка пешеходных ограждений*

Для предотвращения перехода пешеходом проезжей части в неустановленных местах используются ограничивающие пешеходные ограждения (рисунок 1.37).



Рисунок 1.37 – Пример применения пешеходных ограждений

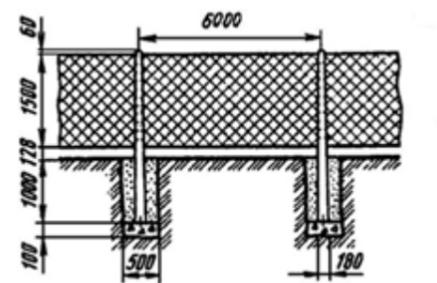
Ограничивающие пешеходные ограждения перильного типа или сетки применяют:

- на разделительных полосах шириной не менее 1 м между основной проезжей частью и местным проездом;
- напротив остановок общественного транспорта с подземными или надземными пешеходными переходами в пределах длины остановочной площадки, на протяжении не менее 20 м в каждую сторону за ее пределами, при отсутствии на разделительной полосе удерживающих ограждений для автомобилей. Их устанавливают на расстоянии не менее 0,3 м от кромки проезжей части.

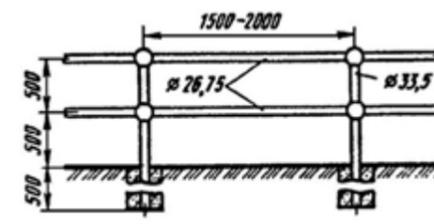
Ограждения перильного типа – у наземных пешеходных переходов, расположенных на участках дорог или улиц, проходящих вдоль детских учреждений, с обеих сторон дороги или улицы на протяжении не менее 50 м в каждую сторону от нерегулируемого пешеходного перехода, а также на участках, где интенсивность пешеходного движения превышает 1000 чел./ч на одну полосу тротуара при разрешенной остановке или стоянке ТС и 750 чел./ч – при запрещенной остановке или стоянке. Устанавливаются ограждения у внешнего края тротуара на расстоянии не менее 0,3 м от лицевой поверхности бортового камня.

Допускается установка пешеходных ограждений у остановочных пунктов с наземными пешеходными переходами. При этом ограждения размещают от начала посадочной площадки до ближайшей границы пешеходного перехода.

Высота ограждений, ограничивающих перильного типа, должна быть от 0,8 до 1,0 м, сеток от 1,2 до 1,5 м. Ограждения перильного типа высотой 1,0 м. должны иметь две перекладины, расположенные на разной высоте (рисунок 1.38).



а)



б)

Рисунок 1.38 -Типы пешеходных ограждений (а - сетка, б - перильного типа)

Ниже (рисунок 1.39) приведена схема установки пешеходных ограждений на подходах к наземному пешеходному переходу (поперечный профиль).

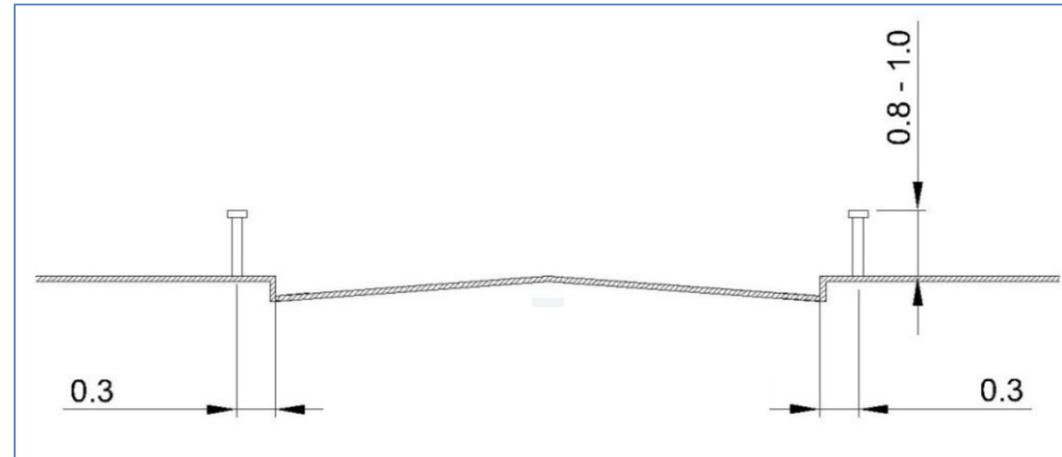


Рисунок 1.39 - Схема установки пешеходных ограждений на подходах к наземному пешеходному переходу. Поперечный профиль

*Обустройство имеющихся пешеходных переходов современными техническими средствами организации дорожного движения и электроосвещением*

Для сокращения количества ДТП, произошедших в зоне пешеходного перехода по вине водителей, требуется доведение существующих нерегулируемых и регулируемых пешеходных переходов до требований, предъявляемых в ГОСТ Р 52289:

- замена существующих дорожных знаков 5.19.1 и 5.19.2 «Пешеходный переход» и 1.23 «Дети» на знаки, выполненные на щитах со световозвращающей флуоресцентной пленкой желто-зеленого цвета;
- на дорогах и улицах с двухсторонним движением с двумя и более полосами для движения в данном направлении, а также на дорогах с односторонним движением с тремя и более полосами знак 5.19.1 дублируют над проезжей частью;
- в местах концентрации ДТП, в районе расположения детских учебных учреждений и пешеходных переходов с большой интенсивностью пешеходного движения между линиями разметки 1.14.1 необходимо окрашивать покрытие проезжей части краской для дорожной разметки желтого цвета или устраивать желтое покрытие противоскольжения.

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

- дорожных знаков с внутренним освещением;
- дублирования дорожных знаков «Пешеходный переход» над проезжей частью с встроенными светодиодными светильниками уличного освещения;
- комплекса светодиодной индикации «Пешеходный переход»;
- дублирование линий дорожной разметки световозвращателями дорожными;
- распространение световозвращающих элементов (фликеров) среди жителей сельских поселений;
- изготовление и распространение световозвращающих элементов (брелоков, наклеек и т.п.) в среде дошкольников и учащихся младших классов.

Данный комплекс мероприятий целесообразно в первую очередь провести на наиболее аварийных магистралях района и в населенных пунктах, где пешеходное движение более интенсивно.

а) Оборудование пешеходного перехода дорожными знаками с внутренним освещением

В целях улучшения видимости, в частности, нерегулируемых пешеходных переходов, особенно в темное время суток, применяются дорожные знаки 5.19.1 или 5.19.2 с внутренним освещением и световозвращающей поверхностью «Пешеходный переход» (рисунок 1.40).



Рисунок 1.40 - Пример исполнения знаков дорожных с внутренним освещением

В конструкции знака совмещены две технологии, обеспечивающие видимость знака в темное время суток. Одна из них основана на использовании световозвращающих материалов для изображения знака, обеспечивающих его видимость водителями в свете фар автомобилей, а вторая – на использовании светового короба, обеспечивающего видимость ночью всем участникам дорожного движения.

Для привлечения большего внимания к знакам в зоне пешеходного перехода знак имеет дополнительно рамку из желто-зеленой флуоресцентной световозвращающей пленки, которая также размещена на световом коробе и видна днем и ночью всем участникам дорожного движения.

Совмещение двух технологий передачи изображения в одном устройстве в сочетании с флуоресцентной световозвращающей пленкой обеспечивает значительно более высокую яркость знака в дневное и ночное время, его лучшую видимость для всех участников движения и, как следствие, способствует повышению БДД.

б) Дублирование дорожных знаков «Пешеходный переход» над проезжей частью с встроенными светодиодными светильниками уличного освещения

Для повышения видимости пешеходов, находящихся в зоне пешеходного перехода, особенно в темное время суток, с целью повышения безопасности движения применяются дорожные знаки 5.19.1 «Пешеходный переход» с встроенными светодиодными светильниками уличного освещения с расположением их над проезжей частью (рисунок 1.41).



Рисунок 1.41 - Пример дорожных знаков 5.19.1, 5.19.2 с встроенными светодиодными светильниками уличного освещения

Отличительными особенностями таких знаков являются:

- оптимальное освещение всей площади пешеходных переходов;
- низкое энергопотребление;
- увеличенный срок службы;
- экологическая безопасность.

в) Установка комплекса светодиодной индикации «Пешеходный переход»

Комплекс светодиодной индикации «Пешеходный переход» (рисунок 1.42) устанавливают на знаки 5.19.1, 5.19.2 «Пешеходный переход», в том числе на дорожные знаки с внутренним освещением, в зонах нерегулируемых пешеходных переходов как альтернатива светофорам Т.7.



Рисунок 1.42 - Пример светодиодного комплекса «Пешеходный переход»

Световая индикация предназначена для дополнительного привлечения внимания водителей ТС к зоне нерегулируемого пешеходного перехода.

Знаки «Пешеходный переход», на которые крепят комплекс светодиодной индикации, выполняют в антивандальном исполнении. Установленные блоки световой индикации желтого цвета могут попеременно мигать или гореть в непрерывном режиме. В качестве основного режима работы рекомендуется попеременно мигающий режим.

Основные технические требования, предъявляемые к средствам светодиодной индикации:

- высокая интенсивность излучения, обеспечивающая оптимальную видимость сигнала при низком уровне энергопотребления;
- равномерное изображение, оптимальное светораспределение по всему индикатору;
- длительный срок службы;
- низкие затраты на содержание;
- простота в обслуживании и замене;
- широкий климатический диапазон исполнения;
- возможность любого исполнения масок-символов.

г) Дублирование линий дорожной разметки световозвращателями дорожными

На участках автомобильных дорог, на которых нет технической возможности обеспечить искусственное освещение зоны пешеходного перехода, целесообразно использовать дополнительные элементы с эффектом световозвращения. Для привлечения внимания водителей и повышения видимости зоны пешеходного перехода в темное время суток целесообразно дублировать дорожную разметку 1.14.1 и 1.14.2 световозвращателями дорожными КДЗ-Ж1, имеющими световозвращающий элемент желтого цвета с одной стороны (согласно ГОСТ). Их устанавливают в начале и в конце каждой линии по ее оси световозвращающими элементами навстречу приближающимся ТС.

На рисунке 1.43 приведен пример совместного использования дорожной разметки и световозвращателей.



Рисунок 1.43 - Пример совместного использования дорожной разметки и световозвращателей

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

- создание серии видеофильмов по безопасному поведению на дорогах и улицах для внеклассной работы с учащимися общеобразовательных учреждений и воспитанниками учреждений дополнительного образования;
- разработка и тиражирование научно–методических материалов, образовательных программ, печатных и электронных учебных пособий по безопасному поведению на дорогах и улицах;
- создание видео– и телевизионной информационно–пропагандистской продукции, организация тематической (социальной) наружной рекламы (баннеры, перетяжки), а также размещение материалов в средствах массовой информации, общественном транспорте, кинотеатрах и т.д.;
- создание детских автогородков.

Основываясь на анализе мест совершения ДТП за период 2017 -2020 годы в рамках КСОДД на краткосрочную перспективу предлагается обустройство свыше дорожного ограждения (рисунок 1.44) на ул. Речников, ул. Некрасова, ул. Пушкина, участке а/д Усть-Кут-Уоян.

Протяженность дорожного ограждения корректируется в соответствии с ПОДД.



Рисунок 1.44 - Обустройство свыше дорожного ограждения

### 3.13 Организация движения маршрутных транспортных средств

Одним из важнейших элементов повышения качества транспортного обслуживания населения и эффективности работы транспорта общего пользования в муниципальном и межмуниципальном сообщении является создание необходимой инфраструктуры (автостанции, кассово – диспетчерских пунктов и тд), системы информирования пассажиров и оптимизированная маршрутная сеть.

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

- проведение аудита остановочных пунктов и оборудование их недостающими дорожными знаками 5.16 в соответствии с ГОСТ Р 52289;

- обеспечение наличия на остановочном пункте информационных табличек (листов) с расписанием движения и дальнейшей актуализацией их при каждом изменении расписаний или маршрутов движения пассажирского транспорта (информация должна предоставляться в форме, доступной для маломобильных групп населения, согласно ОДМ 218.2.007, ГОСТ Р 51671 и СП 136.13330);

- наличие тактильно-звуковых мнемосхем, расположенных в зоне наиболее значимых социальных объектов (больниц, поликлиник, администрации города), перечень таких остановок должен быть согласован с региональным представительством Всероссийского общества слепых;

- разработка и внедрение информационного ресурса в сети Интернет, предоставляющего в открытом доступе оперативную информацию о местонахождении всех работающих на линии автобусов общего пользования (муниципальных и коммерческих) в пределах района в течение всего периода суток, и обладающего функцией отображения информации по запросу любого абонента о планируемом времени отправления маршрутного ТС от любого интересующего его остановочного пункта на административной территории района (такая информация должна быть доступной для всех групп населения с использованием любых распространенных электронных устройств, обладающих возможностью доступа в сеть Интернет);

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

- размещение в ТС, работающих на маршрутах регулярных перевозок (независимо от формы собственности перевозчика), оперативной звуковой и визуальной (электронное табло или бегущая строка) информации, заблаговременно предупреждающей пассажиров о текущих и предстоящих остановках.

Для улучшения качества транспортного обслуживания населения необходимо проведение следующих мероприятий:

- 1) Приобретение подвижного состава пассажирского транспорта;
- 2) Внедрение единой электронной транспортной карты;
- 3) Обустройство павильонов ожидания на промежуточных остановочных пунктах.

Вопрос обновления подвижного состава весьма капиталоемкий и его полное решение нельзя перекладывать на транспортные предприятия. Необходима государственная поддержка. В связи с чем, обновление подвижного состава на маршрутной сети целесообразно осуществить за счет приобретения транспортных средств в лизинг.

В рамках КСОДД предусмотрено реконструкция существующей автостанции в ГО Усть-Кут, которая должна быть оборудована согласно Приказу Минтранса России от 29.12.2015 №387 (ред. от 22.08.2017) "Об утверждении минимальных требований к оборудованию автовокзалов и автостанций" (Зарегистрировано в Минюсте России 10.03.2016 N 41368) (Расчетный период 2020 – 2035 гг.).

### **3.14 Организация или оптимизация системы мониторинга дорожного движения, установка детекторов транспорта, организация сбора и хранения документации по организации дорожного движения**

В соответствии со ст.7 федерального закона от 29.12.2017 № 443-ФЗ «1. К полномочиям органов местного самоуправления муниципальных районов, городских округов и городских поселений в области организации дорожного движения относятся:

- 1) организация и мониторинг дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования местного значения».

Данные мониторинга дорожного движения на территории муниципального образования используются при решении задач по:

- а) оценке состояния дорожного движения и эффективности его организации;
- б) выявлению и прогнозированию развития процессов, влияющих на состояние дорожного движения;
- в) разработке программ комплексного развития транспортной инфраструктуры, комплексных схем организации дорожного движения и проектов ОДД;
- г) определению мероприятий по совершенствованию ОДД;
- д) оценке качества реализации мероприятий, направленных на обеспечение эффективности ОДД;
- е) контролю в сфере ОДД;
- ж) обеспечению потребностей в достоверной информации о состоянии дорожного движения.

Детектор транспорта - техническое средство АСУДД, предназначенное для обнаружения транспортных средств и определения параметров их движения в контролируемых зонах на дорогах и улицах. Детектор транспорта должен соответствовать требованиям ГОСТ 34.401-90 «Информационная технология (ИТ). Комплекс стандартов на автоматизированные системы. Средства технические периферийные автоматизированных систем дорожного движения. Типы и технические требования».

По результатам проведенного анализа УДС муниципального образования, социально-экономического развития, а также на основании данных о транспортных потоках, полученных в ходе натурного обследования, установка детекторов транспорта не требуется.

### **3.15 Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения**

Прогноз обеспеченности населения легковыми автомобилями на расчетный срок составит до 420 ед. на 1000 жителей. Водители нуждаются в предоставлении своевременной и наиболее полной информации, которая позволила бы им свободно ориентироваться на УДС при следовании по выбранному маршруту, что снижает напряженность труда водителей и уменьшает вероятность ДТП, а также увеличивает пропускную способность дорог; при необходимости корректировать выбранный ранее маршрут с учетом реальных условий движения в период осуществления поездки, способствуя минимизации затрат времени.

Для ориентирования на УДС в процессе осуществления поездки, участникам дорожного движения необходимы сведения об улицах, объектах и схемах организации движения в транспортных узлах по ходу движения. Такие сведения обеспечиваются информационными указателями, которыми в достаточном количестве должна быть оснащена УДС поселения.

Предоставление информации должно различаться в зависимости от района поселения, условий дорожного движения.

Целью системы информационного обеспечения участников дорожного движения является минимизация общих потерь, возникающих при движении транспортных средств по УДС за счет совершенствования информирования для ориентирования в пространстве.

Система информационного обеспечения участников дорожного движения должна обеспечивать:

- безопасность дорожного движения;
- информированность водителей об их местонахождении и возможных маршрутах движения, расположении объектов, в т.ч. таких объектов притяжения водителей транспортных средств, как торговые центры, объекты потребительского рынка и т.п.;
- возможность своевременной оценки дорожной обстановки и маневрирования;
- комфортное восприятие информации участниками дорожного движения.

Информационно-указательные знаки индивидуального проектирования с информацией об объектах притяжения водителей размещают в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52289-2019 и вносят в проекты организации дорожного движения.

### **3.16 Организация пропуска транзитных транспортных средств**

См. раздел 3.1.

### **3.17 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**

В статье 1 Федерального закона от 24.07.1998 № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» под опасным грузом понимаются вещества, изделия из них, отходы производственной и иной хозяйственной деятельности, которые в силу присущих им свойств могут при перевозке создать угрозу для жизни и здоровья людей, нанести вред окружающей среде, повредить или уничтожить материальные ценности. Аналогичное определение термина «опасный груз» содержится в пункте 1.2 Правил дорожного движения.

В соответствии с приложением А к Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов от 30.09.1957 (ДОПОГ) выделяются следующие классы опасных грузов:

- класс 1 - взрывчатые вещества и изделия;
- класс 2 - газы;
- класс 3 - легковоспламеняющиеся жидкости;

- класс 4.1 - легковоспламеняющиеся твёрдые вещества, самореактивные вещества и твердые десенсибилизированные взрывчатые вещества;
- класс 4.2 - вещества, способные к самовозгоранию;
- класс 4.3 - вещества, выделяющие легковоспламеняющиеся газы при соприкосновении с водой;
- класс 5.1 - окисляющие вещества;
- класс 5.2 - органические пероксиды;
- класс 6.1 - токсичные вещества;
- класс 6.2 - инфекционные вещества;
- класс 7 - радиоактивные материалы;
- класс 8 - коррозионные вещества;
- класс 9 - прочие опасные вещества и изделия.

В приложении А к ДОПОГ приведён также перечень грузов повышенной опасности. Опасные грузы, на которые необходимо получение специального разрешения, приведены в подпункте 1.10.3.1 Приложения А к ДОПОГ.

Пункт 1 статьи 31 Федерального закона 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» устанавливает, что движение по автомобильным дорогам крупногабаритного транспортного средства либо транспортного средства, осуществляющего перевозки опасных грузов, относящихся согласно Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) к грузам повышенной опасности, допускается при наличии специальных разрешений.

Необходимость получения разрешения установлена только в отношении опасных грузов, которые, согласно ДОПОГ, относятся к грузам повышенной опасности.

Для получения специального разрешения необходимо:

- согласование в порядке, установленном законодательством, маршрута транспортного средства, осуществляющего перевозки опасных грузов;
- наличие уведомления о включении транспортного средства, осуществляющего перевозки опасных грузов, в Реестр категорированных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и о присвоенной категории, а также уведомления о соответствии субъекта транспортной инфраструктуры или перевозчика требованиям в области транспортной безопасности.

Формы бланков специальных разрешений утверждаются Минтрансом России. Приказом Минтранса России от 4 июля 2011 г. № 179 (далее – Приказ № 179) утвержден Порядок выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозку опасных грузов, который устанавливает правила подачи, приема и рассмотрения заявления о получении специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозку опасных грузов (далее – специальное разрешение), а также оформления, выдачи и получения специального разрешения.

Действующим законодательством допускается установление постоянных маршрутов транспортных средств, осуществляющих перевозки опасных грузов. Запрещено взимание платы за согласование маршрута транспортного средства, осуществляющего перевозки опасных грузов.

Заявка на согласование маршрута должна содержать следующие сведения:

- номер и дату;
- полное наименование собственника, владельца автомобильной дороги, в чей адрес направляется заявка, с указанием его места нахождения;
- маршрут перевозки опасного груза (начальный, основной промежуточный и конечный пункт автомобильной дороги) с указанием ее принадлежности к федеральной, региональной и (или) межмуниципальной собственности;
- сведения о перевозимом опасном грузе: наименование и описание опасного груза, класс, номер ООН.

Заявка регистрируется владельцем автомобильной дороги в течение одного рабочего дня с даты ее поступления, в том числе в ведомственных информационных системах или единой системе межведомственного электронного взаимодействия при использовании таких систем.

Ространснадзор согласовывает маршрут транспортного средства, осуществляющего перевозки опасных грузов, с владельцами автомобильных дорог, по которым проходит такой маршрут. Согласование маршрута транспортного средства, осуществляющего перевозку опасных грузов, проводится владельцами автомобильных дорог в течение четырёх рабочих дней с даты поступления от уполномоченного органа соответствующей заявки.

Решение о выдаче специального разрешения или об отказе в его выдаче принимается уполномоченным органом в течение двух рабочих дней со дня поступления от всех владельцев автомобильных дорог, по которым проходит маршрут транспортного средства, осуществляющего перевозку опасных грузов, согласований такого маршрута или отказа в его согласовании.

В течение трёх рабочих дней с момента регистрации заявления орган Ространснадзора проводит проверку полноты и достоверности указанных сведений, соответствие технических характеристик транспортного средства требованиям безопасности при перевозке заявленного опасного груза и принимает одно из следующих решений:

- направить владельцам автомобильных дорог, по которым проходит маршрут транспортного средства, осуществляющего перевозку опасных грузов, заявку на согласование маршрута транспортного средства, осуществляющего перевозку опасных грузов (далее - заявка), а в случае наличия информации о проводимых мероприятиях на объектах, запросить альтернативный маршрут;
- наказать в выдаче специального разрешения.

Орган Ространснадзора отказывает в выдаче специального разрешения в случаях:

- несоответствия требованиям ДОПОГ по обеспечению безопасности перевозки заявленного опасного груза;
- предоставления недостоверных и (или) неполных сведений, а также отсутствия документов, обязательных к предоставлению;
- мотивированного отказа владельца автомобильной дороги в согласовании маршрута транспортного средства, осуществляющего перевозку опасных грузов;
- отсутствия в соответствии с информацией компетентного органа уведомления о включении транспортного средства, осуществляющего перевозку опасных грузов, в Реестр категорированных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и о присвоенной категории, а также уведомления о соответствии субъекта транспортной инфраструктуры или перевозчика требованиям в области транспортной безопасности, которое было получено в порядке, установленном приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 29 января 2010 г. № 22 «О Порядке ведения Реестра категорированных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».

Перечни постоянных маршрутов, установленных органами исполнительной власти и органами местного самоуправления, размещаются на официальных сайтах указанных органов в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

Важно отметить, что Приказом № 179 предусмотрена возможность приостановки действия специального разрешения при прохождении маршрута перевозки опасных грузов по автомобильным дорогам, непосредственно прилегающим к объектам транспортной инфраструктуры, задействованным при подготовке и проведении спортивных, культурных, научных и деловых массовых мероприятий. Так, в случае поступления в срок не ранее, чем за 30 дней и не позднее, чем за 7 дней от федеральных органов исполнительной власти, органов государственной власти субъектов РФ и органов местного самоуправления, осуществляющих противодействие терроризму в пределах своих полномочий, информации о проведении мероприятий на объектах, органы Ространснадзора обязаны в течение трёх рабочих дней принять решение о приостановлении действия специального разрешения и запросить у владельца автомобильной дороги альтернативные маршруты объезда объектов.

По заявлению перевозчика или его представителя орган Ространснадзора на время приостановления действующего специального разрешения оформляет в сроки, не превышающие трёх рабочих дней, специальное разрешение с учетом альтернативного маршрута перевозки опасного груза и ранее представленных документов для оформления специального разрешения, действие которого было приостановлено. В случае приостановления действия специального разрешения орган Ространснадзора вносит соответствующую информацию в реестр выданных специальных разрешений и уведомляет об этом перевозчика в течение рабочего дня посредством телефонной и факсимильной связи, а также на электронный адрес, указанный перевозчиком в заявлении.

Федеральным законом № 443-ФЗ и Приказом Минтранса России № 211 предусмотрена возможность введения ограничений дорожного движения при проведении массовых мероприятий. Для введения указанных ограничений требуется разработать проект организации дорожного движения и осуществить установку технических средств организации дорожного движения. Необходимо отметить, что информация о проведении массовых мероприятиях зачастую отсутствует в органах управления автомобильными дорогами на стадии формирования бюджета на очередной год, в связи с чем возникают трудности в финансировании соответствующих мероприятий.

Ограничения или запрещения движения транспортных средств, перевозящих опасные грузы, осуществляемые посредством выполнения Федерального закона, характерны для проведения особо крупных мероприятий, например, массовых или инфраструктурных. Федеральный закон становится в данном случае правовой основой распоряжений для разработки проекта изменений в схемы организации дорожного движения.

В частности, имеется опыт ограничений движения транспорта, перевозящего опасные грузы, в момент проведения массового мероприятия – ЧМ-2018 по футболу в России и при реализации крупного инфраструктурного проекта – Керченского моста. В обоих случаях ограничение движения транспорта, перевозящего опасные грузы, внедрено посредством соответствующего Федерального закона.

Для осуществления ограничения перевозки опасных грузов, допускалось введение временных правил выдачи ДОПОГ в рамках планирования деятельности дорожных организаций.

Конкретные пути транспортировки опасных веществ и их производных, согласно документам, должны определяться Постановлением Главы города.

Таким образом, ограничения или запрет движения транспортных средств, перевозящих опасные грузы, вводятся:

- без оформления распорядительного акта при аварийных ситуациях на автомобильных дорогах из-за ДТП или технологических авариях, при предупреждении и ликвидации чрезвычайных ситуаций и иных, когда необходимо срочное реагирование соответствующих служб и минимизация ущерба здоровью людей и имуществу;
- заблаговременно посредством Федеральных законов при проведении длительных массовых мероприятий или создании крупных инфраструктурных или строительных проектов для минимизации рисков ущерба здоровью массовому количеству людей и экономическим показателям проектов – в данном случае имеется возможность заблаговременно согласовать и внедрить изменения в схемы организации дорожного движения, действующие в дальнейшем в течение длительного продолжения времени;
- посредством распоряжений местных органов власти, дорожных органов, ГИБДД, МЧС в остальных случаях, включая согласование и внедрение изменения в схемы организации дорожного движения, действующие в дальнейшем в течение короткого отрезка времени.

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

Целью применения такого метода успокоения движения как изменение скоростных режимов движения является снижение числа конфликтных ситуаций в дорожном движении между транспортом и пешеходами, предотвращение ДТП и снижение тяжести их последствий. На территории ГО Усть-Кут в зоне интенсивного пешеходного движения в краткосрочной перспективе предлагается ввести ограничение скоростного режима до 50 км/ч (схема 37).

При въезде в зоны и выезде из них необходимо установить дорожные знаки 5.31 «Зона с ограничением максимальной скорости» и 5.32 «Конец зоны с ограничением максимальной скорости» соответственно.



Схема 37 – Расположение предлагаемых зон ограничения скоростного режима на территории ГО Усть-Кут

### 3.19 Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов

Инженерные мероприятия по обеспечению доступности объектов и услуг для инвалидов и других категорий МГН определяются следующими нормативными документами:

1. Федеральный закон от 29.12.2004 г. № 190-ФЗ «Градостроительный кодекс Российской Федерации» (статья 48 часть 12 пункт 10);
2. Постановление Правительства Российской Федерации от 16 февраля 2008 г. № 87 «О составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию»;
3. Конвенция ООН «О правах инвалидов»;
4. Свод правил СП 59.13330.2012 «Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения» Актуализированная редакция СНиП 35-01-2001;
5. ОДМ 218.2.007-2011 Методические рекомендации по проектированию мероприятий по обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства.

В составе мероприятий предусматриваются:

- доступность пешеходных путей,
- доступность пешеходных переходов,
- доступность остановочных пунктов общественного транспорта,
- доступность парковок.

*Доступность пешеходных путей*

Поверхность пешеходных путей, предназначенных для передвижения МГН, должна быть ровная, без швов и нескользкая, в том числе при увлажнении. Имеющиеся на пути небольшие перепады уровней должны быть сглажены. Покрытие пешеходных дорожек, тротуаров, съездов, пандусов и лестниц должно быть из твердых материалов, ровным, не создающим вибрацию при движении по нему. Их поверхность должна обеспечивать продольный коэффициент сцепления 0,6-0,75 кН/кН, в условиях сырой погоды и отрицательных температур- не менее 0,4 кН/кН. Покрытие из бетонных плит или брусчатки должно иметь толщину швов между элементами не более 0,01 м. Покрытие из рыхлых материалов, в том числе песка и гравия, не допускаются.

Ширина пешеходного пути с учетом встречного движения инвалидов на креслах-колясках должна быть не менее 2,0 м. В условиях застройки в затесненных местах допускается в пределах прямой видимости снижать ширину пешеходного пути движения до 1,2 м. При этом следует устраивать не более чем через каждые 25 м горизонтальные площадки (карманы) размером не менее 19 2,0 x 1,8 м для обеспечения возможности разезда инвалидов на креслах-колясках. Продольный уклон путей движения, по которому возможен проезд инвалидов на креслах-колясках, не должен превышать 5%, поперечный 2%. В местах изменения уклонов необходимо устанавливать искусственное освещение не менее 100 лк на уровне поверхности пешеходного пути.

Высота бордюров по краям пешеходных путей на территории рекомендуется принимать не менее 0,05 м. Перепад высот бордюров, бортовых камней вдоль эксплуатируемых газонов и озелененных площадок, примыкающих к путям пешеходного движения, не должны превышать 0,025 м.

Система средств информационной поддержки должна быть обеспечена на всех путях движения, доступных для МГН.

Устройство пандусов не требуется в случае оборудования приподнятого пешеходного перехода.

Регулируемые перекрестки должны быть оснащены средствами визуальной и звуковой индикации, отдельными от средств индикации, предназначенных для ТС.

Тактильные средства, выполняющие предупредительную функцию на покрытии пешеходных путей на участке, следует размещать не менее чем за 0,8 м до объекта информации или начала опасного участка, изменения направления движения, входа и т.п. Ширина тактильной полосы принимается в пределах 0,5-0,6 м.

На схема 39 показан пример наземного пешеходного перехода, оборудованного пандусным сходом и тактильной плиткой.

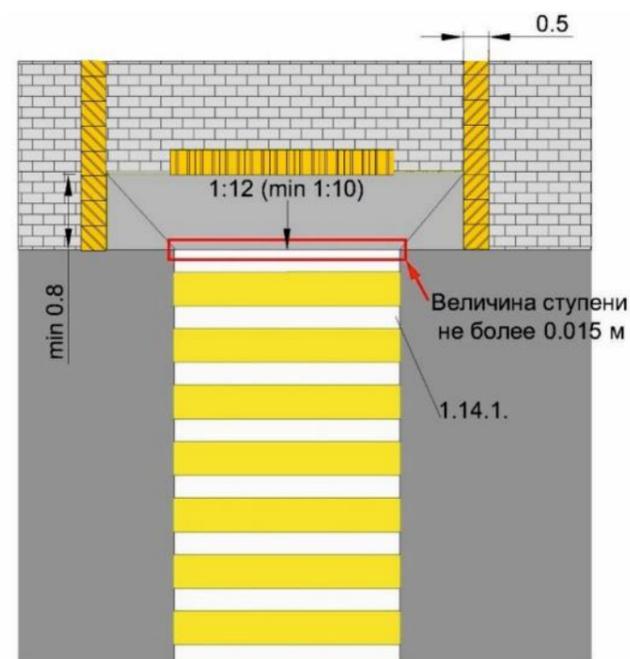


Схема 39 – Пример наземного пешеходного перехода, оборудованного пандусным сходом и тактильной плиткой

На пешеходных и транспортных коммуникациях для инвалидов с дефектами слуха должны быть установлены световые (проблесковые) маячки, сигнализирующие об опасном приближении (прибытии) транспортных средств (поезд, автобус, троллейбус, трамвай, судно и др.) в темное время суток, сумерках и в условиях плохой видимости (дождь, туман, снегопад).

Регулируемые наземные пешеходные переходы следует оборудовать средствами светофорной сигнализации согласно ГОСТ Р 52289-2019 и ГОСТ Р 52282-2004, имеющими дополнительные технические средства связи и информации (визуальные, звуковые и тактильные), обеспечивающие доступность и безопасность движения инвалидов и других маломобильных групп населения и выполняемые в соответствии с требованиями ГОСТ Р 50918-96, ГОСТ Р 51648-2000, ГОСТ Р 51671-2000, ГОСТ Р 52131-2003, а в некоторых случаях – опорными стационарными реабилитационными устройствами по ГОСТ Р 51264-99.

Обустройство остановочного пункта тактильными указателями для слепых и слабовидящих людей осуществляется по СП 136.13330.2012, ГОСТ Р 51671-2000 и ГОСТ Р 52875-2007.

Транспортные средства пассажирского транспорта в соответствии с ГОСТ Р 51090-2017 «Средства общественного пассажирского транспорта. Общие технические требования доступности и безопасности для инвалидов» должны быть оборудованы специальными устройствами и системами для обеспечения доступности и безопасности различных категорий МГН.

#### *Доступность парковок*

1) В соответствии с п. 4.2.1 СП 59.13330.2012 «На индивидуальных автостоянках на участке около или внутри зданий учреждений обслуживания следует выделять 10% мест (но не менее одного места) для транспорта инвалидов, в том числе 5% специализированных мест для автотранспорта инвалидов на кресле-коляске из расчета, при числе мест:

до 100 включительно – 5% мест, но не менее одного места;

от 101 до 200 – 5 мест и дополнительно 3%;

от 201 до 1000 – 8 мест и дополнительно 2%;

от 1001 места и более – 24 места плюс не менее 1% на каждые 100 мест свыше».

2) Выделяемые места должны обозначаться знаками, принятыми ГОСТ Р 52289-2019 и ПДД на поверхности покрытия стоянки и продублированы знаком на вертикальной поверхности (стене, столбе, стойке и т.п.) в соответствии с ГОСТ 12.4.026 «Система стандартов безопасности труда. Цвета сигнальные, знаки безопасности и разметка сигнальная. Назначение и правила применения. Общие технические требования и характеристики. Методы испытаний», расположенным на высоте не менее 1,5 м.

3) Специальные парковочные места вдоль транспортных коммуникаций разрешается предусматривать при уклоне дороги менее 1:50.

Размеры парковочных мест, расположенных параллельно бордюру, должны обеспечивать доступ к задней части автомобиля для пользования пандусом или подъемным приспособлением.

Пандус должен иметь блистерное покрытие, обеспечивающее удобный переход с площадки для стоянки на тротуар. В местах высадки и передвижения инвалидов из личного автотранспорта до входов в здания должно применяться нескользкое покрытие.

4) Разметку места для стоянки автомашины инвалида на кресле-коляске следует предусматривать размером 6,0х3,6 м, что дает возможность создать безопасную зону сбоку и сзади машины - 1,2 м.

5) Встроенные, в том числе подземные автостоянки должны иметь непосредственную связь с функциональными этажами здания с помощью лифтов, в том числе приспособленных для перемещения инвалидов на кресле-коляске с сопровождающим. Эти лифты и подходы к ним должны быть выделены специальными знаками.

Реализация мероприятий по обеспечению транспортной доступности пешеходных переходов и остановочных пунктов для инвалидов и других категорий МГН предлагается вблизи медицинских учреждений, расположенных в городском округе (схема 43, таблица 32):

Таблица 32 - Перечень медицинских учреждений

№	Тип учреждения	Наименование	Адрес расположения
1	Государственное бюджетное учреждение здравоохранения	«Усть-Кутская районная больница»	улица Высоцкого, 22
2	Государственное бюджетное учреждение здравоохранения	Станция скорой медицинской помощи	ул. Реброва-Денисова, 4
3	Государственное бюджетное учреждение здравоохранения	Детская поликлиника	Реброва-Денисова, 4
4	Государственное бюджетное учреждение здравоохранения	Узловая поликлиника ст. Лена	Реброва-Денисова, 4
5	Государственное бюджетное учреждение здравоохранения	Поликлиника	2-я Набережная ул., 11

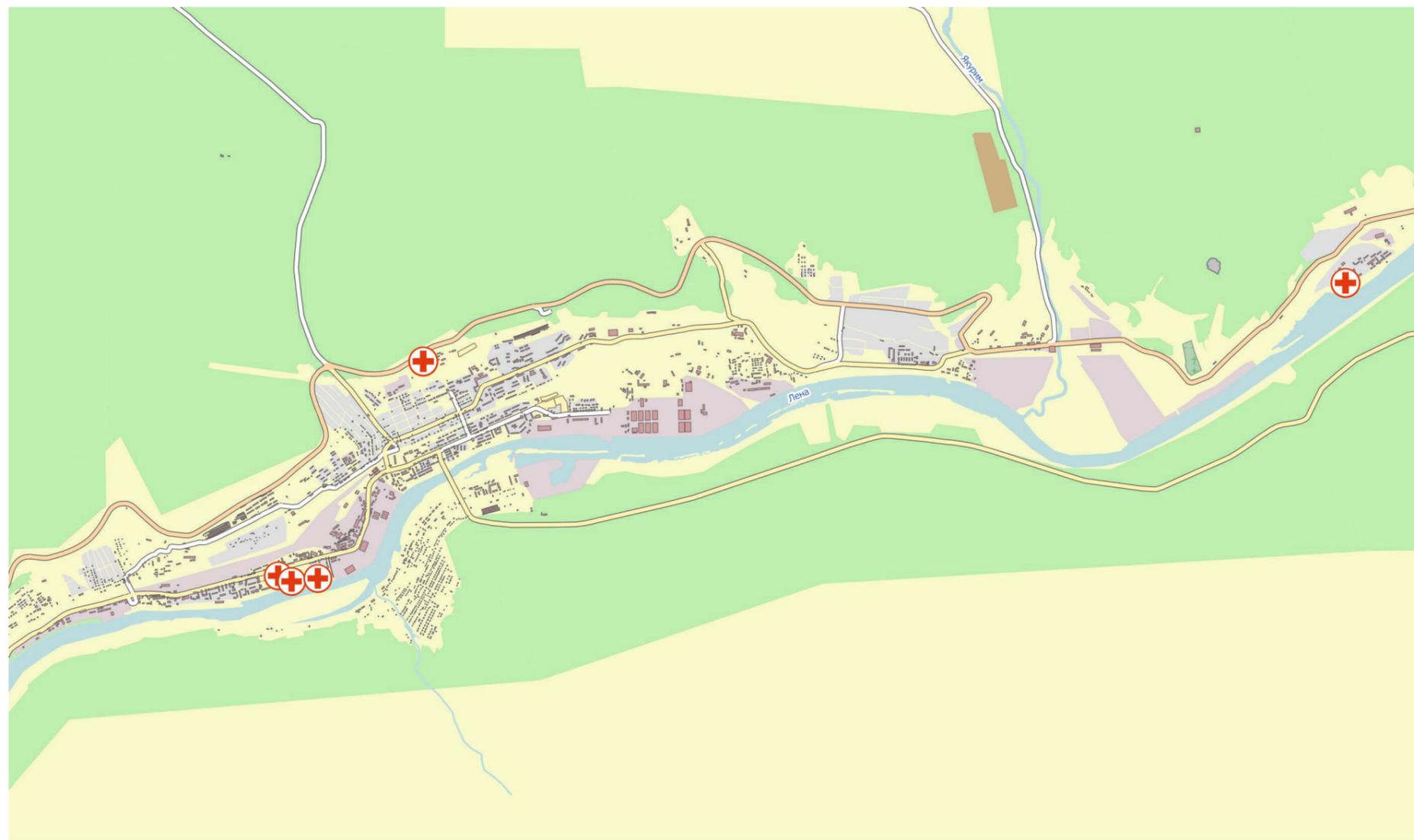


Схема 43 - Схема расположения медицинских учреждений, вблизи которых предлагается реализация мероприятий по обеспечению транспортной доступности пешеходных переходов и остановочных пунктов для инвалидов и других категорий МГН

### 3.20 Обеспечение маршрутов движения детей к образовательным организациям

Основными принципами обеспечения БДД на участках вблизи образовательных организаций являются:

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

Для обеспечения безопасности движения детей к образовательным организациям возможно применение следующих методов и средств по совершенствованию ОДД на пешеходных переходах:

- обозначение пешеходного перехода дорожными знаками 5.19.1(2) «Пешеходный переход» на флуоресцентном фоновом экране желтого цвета по ГОСТ 32945-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Знаки дорожные. Технические требования»;
- обозначение пешеходного перехода с применением светодиодного дорожного знака с мерцающим изображением пешехода по ГОСТ 32945-2014;
- введение зоны поэтапного ограничения максимальной скорости движения до 20 км/ч;
- установка основных и повторных дорожных знаков 1.23 «Дети» с табличками 8.2.1 перед участками дорог, проходящими вдоль территорий детских учреждений или часто пересекаемыми детьми независимо от наличия пешеходных переходов (позволяет водителю вовремя получить информацию о возможности появления детей на проезжей части);

- устройство пешеходных ограждений у всех нерегулируемых наземных пешеходных переходах вдоль детских учреждений согласно ГОСТ Р 52289-2019;
- дополнительное обустройство пешеходного перехода шумовыми полосами по ГОСТ 33025-2014 и искусственными неровностями по ГОСТ 32964-2014;
- дополнительное обустройство пешеходного перехода островком безопасности с бортовым камнем в качестве защитного элемента;
- обозначение пешеходного перехода световозвращателями КДЗ по ГОСТ 32866-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Световозвращатели дорожные. Технические требования»;
- устройство на подъездах к пешеходному переходу дорожной разметки с изображением дорожного знака «Впереди пешеходный переход» по ГОСТ 32953-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Разметка дорожная. Технические требования»;
- устройство над основной проезжей частью приподнятого пешеходного перехода;
- установку на обозначенных пешеходных переходах транспортных светофоров, работающих в постоянном режиме желтого мигания, по ГОСТ 33385-2015 «Дороги автомобильные общего пользования. Дорожные светофоры. Технические требования»;
- установку в зоне подходов пешеходов к пешеходному переходу специальных датчиков, обеспечивающих при появлении пешеходов заблаговременное включение транспортных светофоров в режим желтого мигания;
- устройство стационарного электрического освещения пешеходного перехода и проезжей части на подходах к нему.

Выбор конкретной схемы ОДД должен осуществляться по результатам обследований, в зависимости от места размещения образовательной организации, при этом следует учитывать местные условия. Стандартная схема типовых решений на 2-х полосной дороге представлена на схема 44.



Схема 44 – Схема типового мероприятия по обеспечению БДД в районе детских учреждений при условиях «1+1» полосами для движения

В таблице 33 сформирован список образовательных учреждений, вблизи которых необходима реализация мероприятий по обеспечению безопасности движения детей к ним (схема 32).

Таблица 33 – Список образовательных учреждений в ГО Усть-Кут вблизи которых необходима реализация мероприятий по обеспечению безопасности движения детей к ним

№	Наименование	Адрес	Срок реализации
1	Муниципальное общеобразовательное учреждение Лицей Усть-Кутского муниципального образования	666787, Россия, Иркутская область, г. Усть-Кут, ул. Советская, 113	до 2024
2	Муниципальное общеобразовательное учреждение средняя общеобразовательная школа №4 Усть-Кутского муниципального образования Иркутской области	666781, Россия, Иркутская область, г. Усть-Кут, ул. Речников, 40	до 2024
3	Муниципальное общеобразовательное учреждение средняя общеобразовательная школа №10 Усть-Кутского муниципального образования Иркутской области	666787, Россия, Иркутская область, г. Усть-Кут, ул. Пушкина, 10	до 2024
4	Муниципальное общеобразовательное учреждение Открытая (сменная) общеобразовательная школа Усть-Кутского муниципального образования	666785, Россия, Иркутская область, г. Усть-Кут, ул. Нефтяников, 27	до 2024
5	Муниципальное автономное дошкольное образовательное учреждение детский сад о №41 Усть-Кутского Муниципального образования Иркутской области	666780, Иркутская обл., г. Усть-Кут, ул. Кирова, д.40а	до 2024
6	Муниципальное дошкольное образовательное учреждение Детский сад № 54 Усть-Кутского Муниципального образования Иркутской области	666785, Иркутская обл., г. Усть-Кут, ул. Калинина, 9	до 2024



Схема 44 - Схема расположения образовательных учреждений, вблизи которых необходима реализация мероприятий по обеспечению безопасности движения детей к ним

### 3.21 Развитие сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционные мероприятия, повышающие эффективность функционирования сети дорог в целом

См. раздел 3.2.

### 3.22 Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения

В среднесрочной перспективе предлагается установка 4 стационарных работающих в автоматическом режиме средства фото- и видеофиксации нарушений ПДД на территории ГО Усть-Кут (схема 45).



Схема 45 – Установка стационарных работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений ПДД (Масштаб 1:15000)

## 4. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по организации дорожного движения

№	Мероприятия	Общий объем финансирования, тыс. руб.	Периоды планирования			Источник финансирования
			Объем финансирования на краткосрочную перспективу (2020-2024 гг.), тыс. руб.	Объем финансирования на среднесрочную перспективу (2025-2029 гг.), тыс. руб.	Объем финансирования на долгосрочную перспективу (2030-2035 гг.), тыс. руб.	
1	Всего по программе	3170350	1064750	1066900	1038700	Всего, в том числе:
		2687800	903750	904700	879350	Региональный бюджет
		481050	161000	160700	159350	Бюджет поселений
		2000	0	2000	0	Внебюджетные источники
2	Повышение пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности, формированию кольцевых пересечений и примыканий дорог, реконструкции перекрестков и строительства транспортных развязок	3012550	1004350	1003850	1004350	Всего, в том числе:
		2559000	853000	853000	853000	Региональный бюджет
		454050	151350	151350	151350	Бюджет поселений
		0	0	0	0	Внебюджетные источники

2.1	Повышение пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности, формированию кольцевых пересечений и примыканий дорог, реконструкции перекрестков и строительства транспортных развязок	3000000	1000000	1000000	1000000	Всего, в том числе:
		2550000	850000	850000	850000	Региональный бюджет
		450000	150000	150000	150000	Бюджет поселений
		0	0	0	0	Внебюджетные источники
2.2	Применение ТСОДД, направленных на ликвидацию мест совершения ДТП	12550	4350	3850	4350	Всего, в том числе:
		9000	3000	3000	3000	Региональный бюджет
		4050	1350	1350	1350	Бюджет поселений
		0	0	0	0	Внебюджетные источники
3	Развитие инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов	39500	12500	14500	12500	Всего, в том числе:
		28500	9500	9500	9500	Региональный бюджет
		9000	3000	3000	3000	Бюджет поселений
		2000	0	2000	0	Внебюджетные источники
3.1	Строительство велодорожек, с организацией велопарковок	2000	0	2000	0	Всего, в том числе:
		0	0	0	0	Региональный бюджет
		0	0	0	0	Бюджет поселений
		2000	0	2000	0	Внебюджетные источники
3.2	Обустройство пешеходных переходов	19500	6500	6500	6500	Всего, в том числе:
		13500	4500	4500	4500	Региональный бюджет
		6000	2000	2000	2000	Бюджет поселений
		0	0	0	0	Внебюджетные источники
3.3	Устройство дорожных ограждений	18000	6000	6000	6000	Всего, в том числе:
		15000	5000	5000	5000	Региональный бюджет
		3000	1000	1000	1000	Бюджет поселений
		0	0	0	0	Внебюджетные источники
4	Развитие парковочного пространства	1500	500	500	500	Всего, в том числе:
		0	0	0	0	Региональный бюджет
		1500	500	500	500	Бюджет поселений
		0	0	0	0	Внебюджетные источники
4.1	Организация парковочных мест	1500	500	500	500	Всего, в том числе:
		0	0	0	0	Региональный бюджет
		1500	500	500	500	Бюджет поселений
		0	0	0	0	Внебюджетные источники
5	Организация движения маршрутных транспортных средств	2250	750	750	750	Всего, в том числе:
		1500	500	500	500	Региональный бюджет
		750	250	250	250	Бюджет поселений
		0	0	0	0	Внебюджетные источники
5.1	Размещение остановочных пунктов, соответствующих требованиям по обеспечению доступа для МГН	2250	750	750	750	Всего, в том числе:
		1500	500	500	500	Региональный бюджет
		750	250	250	250	Бюджет поселений
		0	0	0	0	Внебюджетные источники
6	Организация пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и	700	700	0	0	Всего, в том числе:
		400	400	0	0	Региональный бюджет
		300	300	0	0	Бюджет поселений

	тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств	0	0	0	0	Внебюджетные источники
6.1	Установка дорожных знаков «Движение грузового транспорта запрещено»	700	700	0	0	Всего, в том числе:
		400	400	0	0	Региональный бюджет
		300	300	0	0	Бюджет поселений
		0	0	0	0	Внебюджетные источники
7	Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах	350	350	0	0	Всего, в том числе:
		0	0	0	0	Региональный бюджет
		350	350	0	0	Бюджет поселений
		0	0	0	0	Внебюджетные источники
7.1	Установка дорожных знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости» и знаков 3.25 «Конец зоны ограничения максимальной скорости»	350	350	0	0	Всего, в том числе:
		0	0	0	0	Региональный бюджет
		350	350	0	0	Бюджет поселений
		0	0	0	0	Внебюджетные источники
8	Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов	1850	850	750	250	Всего, в том числе:
		1700	850	600	250	Региональный бюджет
		150	0	150	0	Бюджет поселений
		0	0	0	0	Внебюджетные источники
8.1	Обустройство регулируемых переходов звуковыми сигналами	850	350	500	0	Всего, в том числе:
		700	350	350	0	Региональный бюджет
		150	0	150	0	Бюджет поселений
		0	0	0	0	Внебюджетные источники
8.2	Обеспечение доступности въезда для кресел-колясок на остановках общественного транспорта	1000	500	250	250	Всего, в том числе:
		1000	500	250	250	Региональный бюджет
		0	0	0	0	Бюджет поселений
		0	0	0	0	Внебюджетные источники
9	Обеспечение маршрутов движения детей к образовательным организациям	83000	36150	36350	10500	Всего, в том числе:
		80000	35000	35000	10000	Региональный бюджет
		3000	1150	1350	500	Бюджет поселений
		0	0	0	0	Внебюджетные источники
9.1	Приведение дорожной сети по маршруту следования школьного автобуса в нормативное состояние	81500	35500	35500	10500	Всего, в том числе:
		80000	35000	35000	10000	Региональный бюджет
		1500	500	500	500	Бюджет поселений
		0	0	0	0	Внебюджетные источники
9.2	Обустройство пешеходных переходов вблизи образовательных учреждений современными ТСОДД	1500	650	850	0	Всего, в том числе:
		0	0	0	0	Региональный бюджет
		1500	650	850	0	Бюджет поселений
		0	0	0	0	Внебюджетные источники
10	Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения	3200	0	1600	1600	Всего, в том числе:
		3200	0	1600	1600	Региональный бюджет
		0	0	0	0	Бюджет поселений
		0	0	0	0	Внебюджетные источники
10.1	Закупка средств фото- и видеофиксации нарушений ПДД	3200	0	1600	1600	Всего, в том числе:
		3200	0	1600	1600	Региональный бюджет
		0	0	0	0	Бюджет поселений

		0	0	0	0	Внебюджетные источники
11	Оформление прав собственности на автомобильные дороги местного значения	700	350	350	0	Всего, в том числе:
		0	0	0	0	Региональный бюджет
		700	350	350	0	Бюджет поселений
		0	0	0	0	Внебюджетные источники
12	Составление технических паспортов автомобильных дорог местного значения	3750	1250	1250	1250	Всего, в том числе:
		0	0	0	0	Региональный бюджет
		3750	1250	1250	1250	Бюджет поселений
		0	0	0	0	Внебюджетные источники
13	Мероприятия по приведению искусственного уличного освещения в соответствии с нормативными требованиями	21000	7000	7000	7000	Всего, в том числе:
		13500	4500	4500	4500	Региональный бюджет
		7500	2500	2500	2500	Бюджет поселений
		0	0	0	0	Внебюджетные источники

Оценка финансовой потребности рассчитана ориентировочно и подлежит более точной оценке после разработки проектно-сметной документации на каждое из мероприятий КСОДД.

## 5. Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения

Укрупненная оценка требуемых объемов финансирования предлагаемых мероприятий КСОДД с указанием источников их финансирования представлена в таблице 1.48. Оценка финансовой потребности рассчитана ориентировочно и подлежит более точной оценке после разработки проектно-сметной документации на каждое из мероприятий КСОДД.

Таблица 1.48 - Укрупненная оценка требуемых объемов финансирования предлагаемых мероприятий КСОДД с указанием источников их финансирования

Источник финансирования	Общий объем финансирования, тыс. руб.	Периоды планирования		
		Объем финансирования на краткосрочную перспективу (2020-2024 гг.), тыс. руб.	Объем финансирования на среднесрочную перспективу (2025-2029 гг.), тыс. руб.	Объем финансирования на долгосрочную перспективу (2030-2035 гг.), тыс. руб.
Республиканский бюджет	884300	301750	303950	278600
Бюджет поселений	136150	45850	45700	44600
Внебюджетные источники	2400	0	1950	450
<b>ИТОГО</b>	<b>1017800</b>	<b>342550</b>	<b>351600</b>	<b>323650</b>

Эффективность мероприятий КСОДД определяется путем интегральной оценки эффективности отдельных программных мероприятий, при этом их результативность оценивается исходя из соответствия достигнутых результатов поставленной цели и значениям целевых индикаторов и показателей вышеуказанной Программы (таблица 1.49). Результаты разработки микромоделей и макромоделей содержатся в приложении к данному отчету.

Таблица 1.49 - Целевые показатели (индикаторы) состояния ОДД

№ п/п	Наименование целевого показателя (индикатора)	Ед. измерения	Существующее положение	Периоды планирования		
				2020-2024 годы	2025-2029 годы	2030-2035 годы
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>
1	Снижение количества ДТП с погибшими и пострадавшими	%	100	50	40	25
2	Количество остановочных пунктов, соответствующих требованиям по обеспечению доступа для МГН	шт.	1	2	5	8
3	Количество дополнительно созданных организованных парковочных мест	машино/мест	-	30	65	65
4	Количество обустроенных пешеходных переходов современными ТСОДД	шт.	-	10	15	20
5	Протяженность велотранспортной инфраструктуры	км.	-	2,0	4,8	4,8
6	Количество установленных средств фото- и видеофиксации нарушений Правил дорожного движения (ПДД)	шт.	-	6	8	8
7	Уровень обслуживания дорожного движения	А	А	А	А	А
8	Сокращение среднего времени поездки на личном автомобильном транспорте на	%	-	5,2	7,8	9,3
9	Сокращение среднего времени поездки на общественном транспорте на	%	-	2,3	4,6	5,5

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

### *Нормативные правовые акты*

1. Федеральный закон от 29.12.2004 г. № 190-ФЗ «Градостроительный кодекс Российской Федерации».
2. Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации».
3. Федеральный закон 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».
4. Федеральный закон от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».
5. Федеральный закон 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».
6. Указ Президента Российской Федерации от 07.05.2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года».
7. Постановление Правительства Российской Федерации от 16 февраля 2008 г. № 87 «О составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию».
8. Распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р «Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года».
9. Приказ Министерства транспорта РФ от 26 декабря 2018 г. № 480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения».

### *Нормативно-технические документы*

1. СП 42.13330.2011 «Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».
2. СП 59.13330.2012 «Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения». Актуализированная редакция СНиП 35-01-2001.
3. СП 59.13330.2012 «Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения» Актуализированная редакция СНиП 35-01-2001.
4. СП 136.13330.2012 Здания и сооружения. Общие положения проектирования с учетом доступности для маломобильных групп населения.
5. ГОСТ Р 50597-2017 «Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля».
6. ГОСТ 32945-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Знаки дорожные. Технические требования».
7. ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования».
8. ГОСТ 32865-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Знаки переменной информации».
9. ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».
10. ГОСТ 32953-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Разметка дорожная. Технические требования».
11. ГОСТ Р 51256-2018 «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования».
12. ГОСТ 33385-2015 «Дороги автомобильные общего пользования. Дорожные светофоры. Технические требования».
13. ГОСТ Р 52282-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы и основные параметры. Общие технические требования. Методы испытаний».
14. ГОСТ Р ИСО 23600-2013 «Вспомогательные технические средства для лиц с нарушением функций зрения и лиц с нарушением функций зрения и слуха. Звуковые и тактильные сигналы дорожных светофоров».
15. ГОСТ 33128-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Ограждения дорожные. Технические требования».
16. ГОСТ Р 52607-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей. Общие технические требования».
17. ГОСТ 32964-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Искусственные неровности сборные. Технические требования. Методы контроля».

18. ГОСТ Р 52605-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения».
19. ГОСТ 32753-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Покрытия противоскольжения цветные. Технические требования».
20. ГОСТ 33151-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Технические требования. Правила применения».
21. ГОСТ 24.501-82 «Автоматизированные системы управления дорожным движением. Общие требования».
22. ГОСТ 34.401-90 «Информационная технология (ИТ). Комплекс стандартов на автоматизированные системы. Средства технические периферийные автоматизированных систем дорожного движения.

Типы и технические требования».

23. ГОСТ Р 50918-96 «Устройства отображения информации по системе шрифта Брайля. Общие технические условия».
24. ГОСТ Р 51648-2000 «Сигналы звуковые и осязательные, дублирующие сигналы светофора, для слепых и слепоглухих людей. Параметры».
25. ГОСТ Р 51671-2000 «Средства связи и информации технические общего пользования, доступные для инвалидов. Классификация. Требования доступности и безопасности».
26. ГОСТ Р 52131-2003 «Средства отображения информации знаковые для инвалидов. Технические требования».
27. ГОСТ Р 51264-99 «Средства связи, информатики и сигнализации реабилитационные электронные. Общие технические условия».
28. ГОСТ Р 51090-2017 «Средства общественного пассажирского транспорта. Общие технические требования доступности и безопасности для инвалидов».
29. ГОСТ 12.4.026 «Система стандартов безопасности труда. Цвета сигнальные, знаки безопасности и разметка сигнальная. Назначение и правила применения. Общие технические требования и характеристики. Методы испытаний».
30. ГОСТ 32945-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Знаки дорожные. Технические требования».
31. ГОСТ 32866-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Световозвращатели дорожные. Технические требования».
32. ГОСТ 33388-2015 «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к проведению диагностики и паспортизации».
33. ОДМ 218.2.007-2011 Методические рекомендации по проектированию мероприятий по обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства.
34. «Методические рекомендации по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения. Требования к планированию развития инфраструктуры велосипедного транспорта поселений, городских округов в Российской Федерации».