

**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА
ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
НА ТЕРРИТОРИИ
БОЛЬШЕСОЛДАТСКОГО РАЙОНА
КУРСКОЙ ОБЛАСТИ**

Курск, 2019 г.

**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА
ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
НА ТЕРРИТОРИИ БОЛЬШЕСОЛДАТСКОГО РАЙОНА
КУРСКОЙ ОБЛАСТИ**

Заказчик:

Администрация Большесолдатского
района Курской области

Разработчик:

ФГБОУ ВО "Юго-Западный
государственный университет

Утверждаю:

Глава Большесолдатского района
Курской области

Проректор по науке и инновациям:

_____ В. П. Зайцев

_____ О. Г. Ларина

" ____ " _____ 2019 г.

" ____ " _____ 2019 г.

Согласовано:

Комитет транспорта и автомобильных дорог Курской области

" ____ " _____ 2019 г.

УГИБДД УМВД России по Курской области

" ____ " _____ 2019 г.

Территориальный отдел автотранспортного и автодорожного надзора по Курской
области Юго-Западного МУГАДН ЦФО

" ____ " _____ 2019 г.

Курск, 2019 г.

Реферат

125 страниц, 5 таблиц, 17 рисунков, 20 приложений,
26 использованных источников.

Ключевые слова: транспорт, автомобильный транспорт, дорожное движение, безопасность дорожного движения, организация дорожного движения, улично-дорожная сеть, транспортный поток, пешеходный поток, технические средства организации дорожного движения.

Объект исследования: дорожно-транспортная инфраструктура Большесолдатского района Курской области.

Цель проекта: разработка перечня мероприятий, направленных на повышение безопасности и улучшение организации дорожного движения на территории Большесолдатского района Курской области.

Методы исследования:

- документальные,
- натурные,
- моделирование.

Определены характеристики функционирования дорожно-транспортной инфраструктуры Большесолдатского района Курской области на текущий и плановый период до 2033 г.

Приведен анализ состояния муниципального образования "Большесолдатский район" Курской области в сфере автомобильного транспорта, транспортной инфраструктуры, улично-дорожной сети, безопасности и организации дорожного движения, даны предложения и рекомендации по его развитию. Разработаны принципиальные варианты по организации дорожного движения. Предложен "оптимальный" вариант проектирования.

Область применения, степень внедрения: представленные результаты применимы и подлежат внедрению на улично-дорожной сети муниципального образования "Большесолдатский район" Курской области.

Содержание

Нормативные ссылки	7
Обозначения и сокращения	11
Введение	12
1 Характеристика сложившейся ситуации по ОДД на территории МО	14
1.1 Описание используемых методов и средств получения исходной информации	14
1.2 Анализ положения МО в структуре пространственной организации Российской Федерации и Курской области	15
1.3 Анализ организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД	21
1.4 Анализ нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД	25
1.5 Анализ имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования	28
1.6 Социально-экономическая характеристика МО	37
1.7 Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий	38
1.8 Описание существующей организации движения ТС и пешеходов	40
1.9 Анализ параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных ТС и параметров размещения мест для стоянки и остановки ТС	41
1.10 Анализ пассажиро- и грузопотоков	42
1.11 Анализ условий дорожного движения	43
1.12 Анализ эксплуатационного состояния ТСОДД	43
1.13 Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД	45
1.14 Исследование причин и условий возникновения ДТП	50
1.15 Изучение общественного мнения и мнения водителей ТС	60
2 Принципиальные предложения и решения по основным мероприятиям ОДД (варианты проектирования)	62
3 Укрупненная оценка предлагаемых вариантов проектирования с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта	66
4 Мероприятия по ОДД для предлагаемого к реализации варианта проектирования	67
4.1 Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий	67
4.2 Категорирование дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству	67
4.3 Распределение транспортных потоков по сети дорог	68
4.4 Разработка, внедрение и использование АСУДД	68
4.5 Организация системы мониторинга ДД, установка детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения документации	

по ОДД, принципы формирования и ведения баз данных, условия доступа к информации, периодичность ее актуализации	68
4.6 Совершенствование системы информационного обеспечения участников ДД	69
4.7 Применение реверсивного движения	69
4.8 Организация движения маршрутных ТС, включая обеспечение приоритетных условий их движения	69
4.9 Организация пропуска транзитных транспортных потоков	70
4.10 Организация пропуска грузовых ТС	70
4.11 Ограничение доступа ТС на определенные территории	71
4.12 Скоростной режим движения ТС на отдельных участках дорог или в различных зонах	72
4.13 Формирование единого парковочного пространства	72
4.14 Организация одностороннего движения ТС на дорогах или их участках	72
4.15 Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования	72
4.16 Режимы работы светофорного регулирования	73
4.17 Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями	73
4.18 Организация движения пешеходов	75
4.19 Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов	76
4.20 Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным учреждениям	78
4.21 Организация велосипедного движения	79
4.22 Развитие сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционные мероприятия, повышающие эффективность функционирования сети дорог в целом	79
4.23 Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеofиксации нарушений ПДД	81
4.24 Размещение специализированных стоянок для задержанных ТС	81
5 Очередность реализации мероприятий по ОДД	82
6 Оценка требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по ОДД	83
7 Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД	84
Заключение	87
Список использованных источников	88
Приложение А – Схема административных границ Большесолдатского района	90
Приложение Б – Перечень муниципальных образований Большесолдатского района	91
Приложение В – Перечень населенных пунктов Большесолдатского района	92

Приложение Г – Карта-схема расположения образовательных учреждений Большесолдатского района	94
Приложение Д – Перечень образовательных учреждений Большесолдатского района	95
Приложение Е – Карта-схема расположения учреждений здравоохранения Большесолдатского района	97
Приложение Ж – Перечень учреждений здравоохранения Большесолдатского района	98
Приложение И – Перечень муниципальных учреждений культуры Большесолдатского района	99
Приложение К – Перечень муниципальных библиотек Большесолдатского района	101
Приложение Л – Перечень наиболее крупных предприятий Большесолдатского района	103
Приложение М – Транспортный каркас Большесолдатского района	104
Приложение Н – Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального значения, проходящих в границе Большесолдатского района	105
Приложение П – Перечень автомобильных дорог общего пользования межмуниципального значения, проходящих в границе Большесолдатского района	106
Приложение Р – Перечень АЗС Большесолдатского района	110
Приложение С – Карта-схема маршрутной сети ОПТ Большесолдатского района	111
Приложение Т – Перечень межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок Курской области, проходящих по территории Большесолдатского района	112
Приложение У – Карта ДТП Большесолдатского района	116
Приложение Ф – Перечень ДТП, произошедших в Большесолдатском районе в 2018 г.	117
Приложение Х – Оценка требуемых объемов финансирования и эффективности, а также очередность реализации мероприятий по ОДД в Большесолдатском районе	121
Приложение Ц – Проектируемый транспортный каркас Б ольшесолдатского района	125

Нормативные ссылки

При разработке КСОДД использовались следующие нормативные документы:

- Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;
- Федеральный закон от 13.07.2015 № 20-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";
- Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;
- Федеральный закон от 28.06.2014 № 172-ФЗ "О стратегическом планировании в Российской Федерации";
- Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения";
- Федеральный закон от 8.11.2007 № 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 8.11.2007 № 259-ФЗ "Устав автомобильного транспорта и наземного электрического транспорта";
- 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";
- "Градостроительный кодекс Российской Федерации" от 29.12.2004 № 190-ФЗ;
- "Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях" от 30.12.2001 № 195-ФЗ;
- Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 "О Правилах дорожного движения" (вместе с "Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения");
- ГОСТ 32758-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Временные технические средства организации дорожного движения. Технические требования и правила применения;
- ГОСТ 32759-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Дорожные тумбы. Технические требования;
- ГОСТ 32825-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Дорожные покрытия. Методы измерения геометрических размеров повреждений;
- ГОСТ 32843-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Столбики сигнальные дорожные. Технические требования;
- ГОСТ 32865-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Знаки переменной информации. Технические требования;

- ГОСТ 32866-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Световозвращатели дорожные. Технические требования;
- ГОСТ 32944-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Пешеходные переходы. Классификация. Общие требования;
- ГОСТ 32945-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Знаки дорожные. Технические требования;
- ГОСТ 32946-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Знаки дорожные. Методы контроля;
- ГОСТ 32947-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Опоры стационарного электрического освещения. Технические требования;
- ГОСТ 32948-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Опоры дорожных знаков. Технические требования;
- ГОСТ 32953-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Разметка дорожная. Технические требования;
- ГОСТ 32964-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Искусственные неровности сборные. Технические требования. Методы контроля;
- ГОСТ 32965-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Методы учета интенсивности движения транспортного потока;
- ГОСТ 33078-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Методы измерения сцепления колеса автомобиля с покрытием;
- ГОСТ 33101-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Покрытия дорожные. Методы измерения ровности;
- ГОСТ 33127-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Ограждения дорожные. Классификация;
- ГОСТ 33128-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Ограждения дорожные. Технические требования;
- ГОСТ 33150-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Проектирование пешеходных и велосипедных дорожек. Общие требования;
- ГОСТ 33151-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Технические требования. Правила применения;
- ГОСТ 33176-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Горизонтальная освещенность от искусственного освещения. Технические требования;
- ГОСТ 33178-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Классификация мостов;
- ГОСТ 33181-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Дороги автомобильные общего пользования. Требования к уровню зимнего содержания
- ГОСТ 33220-2015 Дороги автомобильные общего пользования. Требования к эксплуатационному состоянию;
- ГОСТ 33382-2015 Дороги автомобильные общего пользования. Техническая классификация;
- ГОСТ 33383-2015 Дороги автомобильные общего пользования. Геометрические элементы. Методы определения параметров;

- ГОСТ 33385-2015 Дороги автомобильные общего пользования. Дорожные светофоры. Технические требования;
- ГОСТ 33388-2015 Дороги автомобильные общего пользования. Требования к проведению диагностики и паспортизации;
- ГОСТ Р 50597-2017 Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям безопасности дорожного движения;
- ГОСТ Р 50970-2011 Технические средства организации дорожного движения. Столбики сигнальные дорожные. Общие технические требования. Правила применения;
- ГОСТ Р 50971-2011 Технические средства организации дорожного движения. Световозвращатели дорожные. Общие технические требования. Правила применения;
- ГОСТ Р 51256-2018 Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования;
- ГОСТ Р 52282-2004 Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные;
- ГОСТ Р 52289-2004 Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств;
- ГОСТ Р 52290-2004 Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования;
- ГОСТ Р 52398-2005 Классификация автомобильных дорог. Основные параметры и требования;
- ГОСТ Р 52399-2005 Геометрические элементы автомобильных дорог;
- ГОСТ Р 52577-2006 Дороги автомобильные общего пользования. Методы определения параметров геометрических элементов автомобильных дорог;
- ГОСТ Р 52605-2006 Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения;
- ГОСТ Р 52607-2006 Технические средства организации дорожного движения. Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей. Общие технические требования;
- ГОСТ Р 52765-2007 Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация;
- ГОСТ Р 52766-2007 Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования;
- ГОСТ Р 52767-2007 Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Методы определения параметров;
- ОСТ 218.1.002-2003 Автобусные остановки на автомобильных дорогах. Общие технические требования;
- СП 34.13330.2012 "СНиП 2.05.02-85* Автомобильные дороги";
- СП 42.13330 "СНиП 2.07.01-89* Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений";

- СП 52.13330.2016 "СНиП 23-05-95* Естественное и искусственное освещение";
- СП 59.13330.2012 "СНиП 35-01-2001 Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения";
- СП 113.13330.2016 "СНиП 21-02-99 Стоянки автомобилей";
- СП 227.1326000.2014 "Пересечения железнодорожных линий с линиями транспорта и инженерными сетями";
- ОДМ 218.2.007-2011 Методические рекомендации по проектированию мероприятий по обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства;
- ОДМ 218.2.020-2012 Методические рекомендации по оценке пропускной способности автомобильных дорог;
- ОДМ 218.6.003-2011 Методические рекомендации по проектированию светофорных объектов на автомобильных дорогах;
- ОДМ 218.6.015-2015 Рекомендации по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации;
- Письмо Госкомстата РФ от 14.02.2002 № ОР-09-23/692 "О Методологических рекомендациях по проведению обследования по определению степени использования общественного транспорта различными категориями граждан (транспортной подвижности граждан)" (вместе с "Методологическими рекомендациями...", утв. Госкомстатом РФ 19.12.2001).
- Условия эксплуатации железнодорожных переездов, утвержденные приказом Министерства транспорта РФ от 31 июля 2015 г. № 237.

Обозначения и сокращения

- АГЗС – автомобильная газозаправочная станция;
АЗС – автомобильная заправочная станция;
АСУДД – автоматизированная система управления дорожным движением;
БДД – безопасность дорожного движения;
ГИБДД – Государственная инспекция безопасности дорожного движения;
ДД – дорожное движение;
ДТП – дорожно-транспортное происшествие;
ИН – искусственная неровность;
КоАП РФ – Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях;
КСОДД – комплексная схема организации дорожного движения;
МБОУ – муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение;
МКДТП – место концентрации дорожно-транспортных происшествий;
МКДОУ – муниципальное казенное дошкольное образовательное учреждение;
МКОУ – муниципальное казенное общеобразовательное учреждение;
МКУДО – муниципальное казенное учреждение дополнительного образования;
МКУК – муниципальное казенное учреждение культуры;
МО – муниципальное образование
ОДД – организация дорожного движения;
ОП – остановочный пункт;
ОПТ – общественный пассажирский транспорт;
ОУ – образовательное учреждение;
ПДД – Правила дорожного движения Российской Федерации;
ПОДД – проект организации дорожного движения;
ПС – подвижной состав;
ПП – пешеходный поток;
ПСД – проектно-сметная документация;
СТО – станция технического обслуживания;
ТП – транспортный поток;
ТС – транспортное средство;
ТСОДД – технические средства организации дорожного движения;
ТЭКАД – транспортно-эксплуатационные качества автомобильных дорог;
ФАП – фельдшерско-акушерский пункт;
УДС – улично-дорожная сеть;
ЭВМ – электронно-вычислительная машина.

Введение

КСОДД разработана в целях формирования комплексных решений ОДД на территории МО, реализующих долгосрочные стратегические направления обеспечения эффективности ОДД и совершенствования деятельности в области ОДД.

Задачи КСОДД:

- повышение пропускной способности автомобильных дорог и эффективности их использования;
- организация пропуска прогнозируемого потока ТС и пешеходов;
- снижение экономических потерь при осуществлении ДД ТС и пешеходов;
- обеспечение БДД;
- упорядочение и улучшение условий ДД ТС и пешеходов;
- организация транспортного обслуживания новых или реконструируемых объектов капитального строительства различного функционального назначения;
- снижение негативного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду.

Разработанные в КСОДД мероприятия представляют собой целостную систему технически, экономически и экологически обоснованных мер организационного характера, взаимоувязанных с документами территориального планирования и документацией по планировке территории.

Разработка КСОДД базировалась на следующих принципах:

- учет долгосрочных стратегических направлений развития и совершенствования деятельности в сфере ОДД на территории МО;
- использование мероприятий ОДД, обеспечивающих наибольшую эффективность ОДД при минимизации затрат и сроков их реализации;
- использование технологий и методов, соответствующих передовому отечественному и зарубежному опыту в сфере ОДД;
- обеспечение комплексности при решении проблем ОДД.

КСОДД разработана на основании статьи 16 Федерального закона от 29.12.2017 № 443-ФЗ "Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации".

КСОДД разработана по материалам обследований, выполненных сотрудниками ФГБОУ ВО "Юго-Западный государственный университет" в 2019 г.

КСОДД подготовлена в соответствии с "Правилами подготовки документации по организации дорожного движения", утвержденными приказом Минтранса России от 26.12.2018 г. № 480.

КСОДД разработана в соответствии с законодательством Российской Федерации о градостроительной деятельности, об автомобильных дорогах, о дорожной деятельности, об организации дорожного движения, о

безопасности дорожного движения, о пожарной безопасности, о транспортной безопасности, о техническом регулировании, о стандартизации, об охране окружающей среды, а также требованиями региональных и муниципальных нормативно-правовых актов.

КСОДД разработана на срок 15 лет до 2033 года.

1 Характеристика сложившейся ситуации по ОДД на территории МО

1.1 Описание используемых методов и средств получения исходной информации

При разработке КСОДД использовались следующие методы исследования характеристик и условий ДД, различающиеся способом получения необходимой (исходной) информации.

Документальные исследования подразумевают изучение материала без непосредственного выезда на объект исследования (в так называемых камеральных условиях). Документальное изучение осуществляется как на базе специально собранных данных, так и обработкой предназначенных для других целей материалов. При документальном исследовании используют сводные данные и картотеки учёта ДТП, проектную документацию по УДС, материалы ранее проведенных обследований ДД, результаты анкетных обследований, отчётные и плановые данные об автомобильных перевозках, научно-технические журналы, монографии и учебники, касающиеся ОДД и др.

Натурные исследования заключаются в фиксации конкретных условий и показателей ДД, происходящего в течение данного периода времени. Натурные исследования являются единственным способом получения достоверной информации о состоянии ДД и позволяют дать точную характеристику существующих ТП и ПП.

Натурные исследования ДД с точки зрения метода получения информации и ее характера подразделяют на две группы: первая – изучение на стационарных постах, позволяющее получить многие характеристики и их изменение во времени, однако только в тех отдельных местах УДС, где эти посты были расположены; вторая – изучение с помощью подвижных средств, позволяющее получить пространственные и пространственно-временные параметры ТП и ПП.

Исследования второй группы чаще всего обеспечиваются при помощи автомобиля-лаборатории или беспилотных летательных аппаратов. Общим условием для всех натурных исследований является необходимость присутствия наблюдателя. Как правило, наблюдения сопровождаются фото- или видеосъемкой. Натурные исследования ДД осуществляются пассивными или активными методами.

При пассивном методе фиксируются лишь фактически сложившиеся режимы движения, и наблюдатель не вмешивается в процесс движения, т. е. получает "фотографию" существующего положения. Вместе с тем определенные характеристики ТП и ПП могут существенно изменяться даже при относительно небольшом улучшении ОДД. Поэтому в ряде случаев применяется активный эксперимент, не ограничивающийся фиксацией существующего положения, а обеспечивающий проверку эффективности различных вариантов ОДД.

Моделирование процессов ДД базируется на использовании математических методов описания ТП и ПП. При этом используются детерминированные или стохастические модели.

Детерминированные модели строятся по средним значениям, полученным натурными исследованиями и являются более простыми. Стохастические модели строятся с учетом случайного распределения показателей, характеризующих отдельные элементы принимаемого математического описания процесса ДД, и могут обеспечить более объективное воспроизведение различных фрагментов ДД, в частности, с учетом поведения людей (водителей и пешеходов).

Моделирование, как правило, выполняют при помощи ЭВМ, что ускоряет процесс такого исследования и позволяет использовать большой массив исходных данных.

Каждое исследование состоит из четырех основных этапов:

- 1 – разработка программы и методики исследования;
- 2 – подготовка исследования;
- 3 – непосредственное проведение исследования;
- 4 – обработка полученных данных.

На 1-м этапе формируются цели и задачи исследования, определяются место, время и объем наблюдений, необходимое оборудование и аппаратура, число исполнителей. На 2-м этапе подготавливаются аппаратура и исполнители, а также проводятся пробные обследования (репетиции), по результатам которых уточняются программа и методики исследования.

При разработке программы важно определить не только методы получения изучаемых показателей, но и формы для их регистрации, которые должны быть заранее заготовлены. При определении объема информации, которую намечается собрать в ходе исследования, обязательно следует учитывать реальные возможности последующей обработки материала в приемлемые сроки.

1.2 Анализ положения МО в структуре пространственной организации Российской Федерации и Курской области

Курская область – субъект Российской Федерации, входит в состав Центрального федерального округа. Административный центр – г. Курск.

Курская область граничит на северо-западе с Брянской, на севере – с Орловской, на северо-востоке – с Липецкой, на востоке – с Воронежской, на юге – с Белгородской областями; с юго-западной и западной стороны к ней примыкает Сумская область Украины. Образована 13 июня 1934 года.

Курская область расположена между 50°54' и 52°26' северной широты и 34°05' – 38°31' восточной долготы. Крайняя северная точка области находится в Железногорском, южная в Беловском, западная – в Рыльском, восточная в Касторенском районах.

Площадь области равна 29,8 тыс. км². Протяжённость с севера на юг составляет 171 км, а с запада на восток – 305 км.

Согласно Закону «Об административно-территориальном устройстве Курской области», реестру и уставу области, субъект РФ включает следующие административно-территориальные единицы:

- 28 районов,
- 480 сельсоветов.

Административно-территориальные единицы включают 32 городских населённых пункта (в том числе 5 городов областного значения, 5 городов районного значения, 22 рабочих посёлка / посёлка городского типа) и 2775 сельских населённых пунктов.

В рамках муниципального устройства области, в границах административно-территориальных единиц Курской области всего образовано 355 муниципальных образований (по состоянию на 1 января 2019 года):

- 5 городских округов;
- 28 муниципальных районов;
- 27 городских поселений;
- 295 сельских поселений.

Большесолдатский район, как административно-территориальная единица Курской области, организован 23 марта 1977 года. Решением Курского исполнительного комитета от 25 марта 1977 года были определены границы вновь образованного района.

Большесолдатский район Курской области расположен в юго-западной части Курской области и граничит на севере с Льговским и Курчатовским, на востоке с Октябрьским, Медвенским и Обоянским, на юге с Беловским и на западе с Суджанскими районами Курской области.

Административно-хозяйственным и культурным центром района является с. Большое Солдатское, расположенное в 78 км от областного центра г. Курска и в 25 км от ближайшей железнодорожной станции г. Суджа.

В существующих границах занимает 0,81 тыс. квадратных километров или 2,7 % от территории Курской области.

Большесолдатский район расположен в поясе умеренно-континентального климата с теплым летом и умеренно холодной зимой. Среднемесячная температура воздуха по району приведена в таблице 1.

Таблица 1 – Среднемесячная температура, °С

Янв.	Фев.	Март	Апр.	Май	Июнь	Июль	Авг.	Сент.	Окт.	Нояб.	Дек.	Год.
-7,9	-7,8	-2,7	6,2	14,0	17,6	19,6	18,4	12,9	6,1	-0,3	-5,4	5,9

Изменение температуры воздуха летом и зимой идет постепенно, причем весной нарастание температуры идет быстрее. Максимальная температура летом достигает 39 °С, минимальная зимой – –37 °С . Осенние заморозки начинаются в среднем 4 октября, последние весенние наблюдаются до 1 мая. Число безморозных дней в году – 157. Промерзание

почвы начинается в ноябре, оттаивание почвы происходит в апреле с последующим нарастанием температуры.

Устойчивые среднесуточные температуры выше 5 °С обуславливают начало вегетации ранних культур с 11 апреля, продолжительность вегетационного периода 192 дня.

Среднегодовое количество атмосферных осадков составляет 598 мм. Среднемесячное количество осадков приведено в таблице 2.

Таблица 2 – Среднемесячное количество осадков, мм

Янв.	Фев.	Март	Апр.	Май	Июнь	Июль	Авг.	Сент.	Окт.	Нояб.	Дек.	Год.
33	28	35	45	54	78	78	58	50	49	47	43	598

Наибольшее количество осадков выпадает в летние месяцы с апреля по октябрь, максимальное количество осадков приходится на июнь, июль, август.

Появление снежного покрова наблюдается в среднем в первой декаде декабря. Число дней со снежным покровом – 110. Глубина сезонного промерзания почвы составляет 62 см, наибольшая – 157 см, минимальная 30 см. Средняя высота снежного покрова – 20 см, наибольшая – 72 см, минимальная – 9 см.

Преобладающими ветрами в районе являются ветры юго-западных и северо-западных направлений. Весной и осенью господствуют ветры восточных, юго-восточных и южных направлений, летом и зимой западных и юго-западных направлений. Средняя скорость ветра 4,5 м/с.

Часты суховеи весной и летом, а зимой при значительной скорости ветра сдувание снега с открытых мест.

Принадлежность района к южной агроклиматической зоне Курской области с продолжительным безморозным периодом, достаточным количеством осадков благоприятствует ведению сельского хозяйства и размещению строительства.

Основные климатические характеристики и их изменение определяются влиянием общих и местных факторов: солнечной радиации, циркуляции атмосферы и подстилающей поверхности. Рассматриваемая территория находится под воздействием воздушных масс Атлантики, Арктического бассейна, а также масс, сформировавшихся над территорией Европы. В конце лета – начале осени, нередко во второй половине зимы и весной, преобладает западный тип атмосферной циркуляции, сопровождающийся активной циклонической деятельностью, значительными осадками, положительными аномалиями температуры воздуха зимой и отрицательными – летом.

В целом климат района благоприятный для проживания, отдыха и сельского хозяйства. Агроклиматические условия района позволяют выращивать все районированные сельскохозяйственные культуры: зерно, сахарную свеклу, овощи, картофель, кормовые культуры.

Район расположен на юго-восточном склоне Среднерусской возвышенности, у западной окраины Обоянской гряды. В геоморфологическом отношении территория района представляет собой волнисто-увалистое возвышенное плато с пологими и покатыми склонами, расчлененное долинами рек и ручьев и овражно-балочной сетью.

Абсолютные отметки водоразделов колеблются в пределах 220–250 м, понижаясь к долинам рек до 180–200 м. Наиболее возвышенный рельеф отмечается в восточной части района.

Глубина вреза эрозийной сети от 30 до 60 м. Овраги длинные до 10–15 км, разветвленные, глубокие. Склоны крутые, эродированные, в значительной степени обнажены.

Балки в основном глубокие, с крутыми склонами, часто лишенные растительности, и размытые узкими днищами. Покатые склоны балок облесены (клен, дуб, береза).

В днищах оврагов и балок часты постоянные и временные водотоки, иногда запруженные с водохранилищами. Плотность оврагов и балок 3–5 шт / км².

Гидрографическая сеть (таблица 3) представлена реками Суджа (с притоками Скородная и Ржава), Воробжа – на юге, Реут – на севере, с многочисленными притоками и целой системой балок и лощин, днища которых служат местом стока атмосферных осадков.

Таблица 3 – Перечень рек Большесолдатского района

№ п/п	Наименование	Длина реки по территории района, км
1	Суджа	18
2	Воробжа	8
3	Реут	9
4	Ржава	15
5	Скородная	13
6	Радутин	12
7	Немча	10
8	Борщень	5
9	Белица	5
10	Рыбинка	5

Долины рек глубоко врезаны, узкие. В рельефе преобладающими формами являются пологие (1–3°) и покатые (3–6°) склоны водоразделов по отношению к оврагам и балкам.

На территории района расположены 4 водных объекта, используемых в рекреационных целях: пруд Ворошиловский, пруд КЗОМС, пруд оздоровительного лагеря "Сокол" и пруд "Центральный".

Почвенный покров района представлен почвами черноземных и серых лесных типов. По удельному весу основных типов почв преобладающими

являются черноземы выщелоченные (48,2 %), менее развиты черноземы типичные (29,6 %), темносерые лесные (12,6 %), черноземы оподзоленные (6,8 %) и серые лесные почвы (1,5 %).

Наиболее естественным плодородием обладают незатронутые смывом участки мощных черноземов, карбонатных и слабовыщелоченных. Меньшим естественным плодородием обладают почвы, затронутые слабым и средним смывом. Это черноземы выщелоченные, оподзоленные и темно-серые лесные. Наименьшим естественным плодородием обладают серые лесные почвы.

По механическому составу в районе преобладают тяжелосуглинистые почвы (75,1 %), в меньшей степени представлены средне и легко суглинистые (24,7 и 0,2 %).

Черноземы и серые лесные почвы приурочены, в основном, к водоразделам. В днищах балок, на поймах рек и ручьев развиты наносные почвы, пойменные аллювиальные, большей частью переувлажненные, заболоченные.

Площадь эродированных сельскохозяйственных угодий в Большесолдатском районе составляет 24,7 тыс. га или 36,1 % от общей площади земель, в том числе по степени смытости и оврагов: слабосмытые – 23,7 %; среднесмытые – 10,9 %; сильносмытые – 0,9; оврагов – 0,6 %.

Большая часть территории района (около 50 %) благоприятна для ведения сельского хозяйства. Сюда относятся незродированные и слабосмытые плодородные почвы с высоким качеством пахотных земель, расположенные на склонах до 3°. Они используются под все сельскохозяйственные культуры при применении обычной агротехники.

К территориям ограниченно благоприятным для сельскохозяйственного использования относятся слабосмытые черноземы и серые лесные почвы на склонах с уклоном 3–6°. Качество пахотных земель здесь среднее. Эта группа земель занимает около 30 % территории сельхозземель.

К территориям неблагоприятным относятся малопродуктивные песчаные почвы, сильносмытые на крутых склонах и иловато-болотные глеевые почвы. Они составляют 20 % всех сельхозземель.

Полезными ископаемыми район весьма беден. Из строительных материалов здесь разведано только одно месторождение кирпичных глин "Большесолдатское", расположенное на юго-восточной окраине с. Большое Солдатское.

Торфяные залежи встречаются в поймах рек и на днищах оврагов. Мощность и площадки их слишком малы и не имеют промышленного значения, используются при необходимости для местных нужд.

Большесолдатский район относится к лесодефицитным районам области со средней лесистостью 8,1 %,

По лесорастительному районированию территория района относится к подзоне типичной лесостепи лесостепной зоны Среднерусской

возвышенности. Характерной зональной растительностью для данной подзоны являются, в основном, дубравные леса и луговые степи.

Общая площадь лесного фонда на территории района составляет 6,9 тыс. га, в том числе покрыто лесом 6,8 тыс. га или 98,5 %, что свидетельствует о рациональном использовании земель для выращивания леса.

По территории района леса размещены относительно равномерно, однако представлены многочисленными небольшими по площади урочищами, далеко разбросанными друг от друга и занимающими, чаще всего, склоны оврагов и балок (байрачные дубравы) и, реже, берега речных долин и поймы рек.

Леса района отличаются довольно большим разнообразием древесных пород, однако преобладают твердолиственные насаждения занимающие 73,9 % покрытой лесом площади, в том числе с преобладанием дуба – 67 %. Мягкоствольные насаждения занимают 15,1 % и хвойные – 11,0 % из них с преобладанием сосны – 10,8 % площади лесов.

Леса района характеризуются сравнительно невысокой производительностью, что обусловлено климатическими условиями и значительным участием порослевых насаждений.

В лесах района обитают различные виды охотничьей фауны (дикий кабан, заяц, лисица, енотовидная собака, бобр, куница, волк, утки и др.). Охота на территории района носит в основном спортивный характер, а на копытных промысловый по лицензиям.

Исторически сложившийся планировочный каркас, современная планировочная структура территории и функциональное зонирование находятся в тесной взаимосвязи и взаимодействии с функционально-планировочной структурой Курской области.

Планировочная структура всей территории Курской области ориентирована на историческую систему расселения и основные транспортные магистрали и сформированная под влиянием природного и транспортного каркаса территории.

Планировочная структура Большесолдатского района сложилась исторически – вдоль речных планировочных осей. Основные из них: р. Суджа (с притоками) и р. Реут (с притоками) – и по сегодняшний день остаются основными осями экономического развития района. В центральной части района гидрографическая ось поддержана автомобильной дорогой регионального значения Дьяконово – Суджа – граница с Украиной.

В целом планировочная структура района, основанная на привязке к руслам рек, на сегодняшний день является не достаточно развитой и не в полной мере отвечает требованиям организации территориально-хозяйственного устройства района на перспективу.

Современное планировочное развитие базируется уже не на речном, а на транспортном каркасе территории. Поскольку любое производство и проживание, социальное обеспечение связано, прежде всего, с транспортной доступностью. Именно поэтому значительное преимущество в развитии

получили именно те населенные пункты, которые совмещают в себе пересечение осевых линий развития исторически сложившейся планировочной структуры (по гидрографии) с современной.

Исторически сложившиеся населенные пункты, ориентированные на гидрографию, не подкрепленные хорошим транспортным сообщением, стремительно теряют население и становятся периферийно-рекреационными по своему значению.

На современном этапе роль главной планировочной оси играет региональная автотрасса автомобильная дорога регионального значения Дьяконово – Суджа – граница с Украиной, на которой расположен районный центр – село Большое Солдатское. К главной автомобильной дороге района примыкают дороги межмуниципального значения, образуя второстепенные планировочные оси.

Населенные пункты, находящиеся на главной планировочной оси района или соединенные с ней второстепенными осями имеют большие шансы для экономического развития. К таким населенным пунктам относятся с. Большое Солдатское, с. Любимовка, с. Борщень, а также д. Нижнее Гридино.

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

Согласно Федеральному закону от 29.12.2017 № 443-ФЗ "Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" к полномочиям органов государственной власти субъектов Российской Федерации в области ОДД относятся:

- разработка и реализация региональной политики в области ОДД на территориях субъектов Российской Федерации в соответствии с государственной политикой Российской Федерации в области ОДД;
- организация и мониторинг ДД на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения;
- установка, замена, демонтаж и содержание ТСОДД на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения;
- ведение реестра парковок общего пользования, расположенных на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения;
- осуществление регионального государственного контроля в сфере ОДД;
- утверждение нормативов финансовых затрат бюджетов субъектов Российской Федерации на выполнение работ и оказание услуг по реализации мероприятий по ОДД на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения;
- определение размера платы за пользование платными парковками на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения,

автомобильных дорогах местного значения, а также установление ее максимального размера.

Федеральные органы исполнительной власти в соответствии с законодательством Российской Федерации по соглашению с исполнительными органами государственной власти субъектов Российской Федерации могут передавать им осуществление следующих полномочий в области ОДД:

- организация и мониторинг ДД на автомобильных дорогах федерального значения;
- установка, замена, демонтаж и содержание ТСОДД на автомобильных дорогах федерального значения.

Исполнительные органы государственной власти субъектов Российской Федерации в соответствии с законодательством Российской Федерации по соглашению с федеральными органами исполнительной власти могут передавать федеральным органам исполнительной власти следующие полномочия в области ОДД:

- организация и мониторинг ДД на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения;
- установка, замена, демонтаж и содержание ТСОДД на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения;
- ведение реестра парковок общего пользования, расположенных на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения;

К полномочиям органов местного самоуправления муниципальных районов, городских округов и городских поселений в области ОДД относятся:

- организация и мониторинг ДД на автомобильных дорогах общего пользования местного значения;
- ведение реестра парковок общего пользования на автомобильных дорогах общего пользования местного значения;
- установка, замена, демонтаж и содержание ТСОДД на автомобильных дорогах общего пользования местного значения.

Полномочия в области ОДД осуществляются органами местного самоуправления сельских поселений в случае закрепления законом субъекта Российской Федерации за сельскими поселениями вопросов осуществления деятельности в области ОДД в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов сельских поселений, а в случае отсутствия такого закрепления осуществляются органами местного самоуправления соответствующих муниципальных районов.

Органы местного самоуправления могут быть наделены федеральными законами в соответствии с законодательством Российской Федерации следующими полномочиями в области ОДД:

- организация и мониторинг ДД на автомобильных дорогах федерального значения;
- установка, замена, демонтаж и содержание ТСОДД на автомобильных дорогах федерального значения.

Органы местного самоуправления могут быть наделены законами субъектов Российской Федерации в соответствии с законодательством Российской Федерации следующими полномочиями в области ОДД:

- установка, замена, демонтаж и содержание ТСОДД на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения;
- ведение реестра парковок общего пользования, расположенных на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения.

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

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

Государственная политика в сфере ОДД включает в себя следующие направления:

- совершенствование территориального и территориально-транспортного планирования;
- развитие УДС;
- модернизация общественного пассажирского транспорта;
- организация парковочного пространства и парковочная политика;
- введение приоритетов в управлении движением ТС;
- совершенствование ТСОДД и методов ОДД;
- оптимизация работы грузового автомобильного транспорта;
- формирование новых стереотипов транспортного поведения населения;
- поощрение современных форм организации различных видов трудовой деятельности, сокращающих транспортный спрос населения и общественные транспортные издержки для государства.

Ведущая роль в регламентации общественных отношений в области ОДД принадлежит Федеральному закону от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», и Федеральному закону от 29.12.2017 № 443-ФЗ "Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации", который определяет понятие «организация дорожного движения» как деятельность по упорядочению движения ТС и (или) пешеходов на дорогах, направленную на снижение потерь времени (задержек) при движении ТС и (или) пешеходов, при условии обеспечения БДД.

Действующее законодательство, в том числе Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Градостроительный кодекс и Земельный кодекс, не позволяют четко распределять обязанности и

ответственность субъектов ОДД на всех уровнях, установить их функциональные связи, координировать их деятельность, рационально планировать осуществление комплексных мероприятий в данной сфере. Таким образом, местные власти, уполномоченные Федеральным законом от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» заниматься вопросами муниципального дорожного строительства, содержанием объектов транспортной инфраструктуры, а также созданием условий для предоставления транспортных услуг населению и организации его транспортного обслуживания, остаются один на один с проблемами, порожденными перегруженностью УДС.

При этом, за редким исключением, они не располагают ни правовыми, ни институциональными, ни финансовыми, ни методическими, ни кадровыми ресурсами.

В целях эффективного разграничения полномочий в области ОДД между Российской Федерацией, субъектами Российской Федерации и органами местного самоуправления разграничение компетенции должно определяться посредством установления исчерпывающего перечня вопросов, закрепляемых за Российской Федерацией, субъектами Российской Федерации и органами местного самоуправления.

Существенным правовым пробелом является и то обстоятельство, что на законодательном уровне не содержится четкой системы разграничения ответственности и полномочий государственных органов исполнительной власти в области ОДД.

С учетом действующего законодательства задачи деятельности по ОДД фактически распределены между уровнями управления следующим образом:

а) федеральный уровень:

- разработка новых правовых документов, регулирующих деятельность в сфере транспортного планирования, управления транспортным спросом и ОДД;

- разработка нормативных документов, методических рекомендаций и руководств по формированию и реализации планов и программ в сфере транспортного планирования, управления транспортным спросом и ОДД на местном уровне;

- обеспечение соответствия деятельности местных властей в сфере ОДД принципам государственной политики средствами экспертизы, надзора и контроля;

б) региональный уровень:

- обеспечение и регулирование взаимодействия властей МО, входящих в состав региона, при разработке и реализации планов и программ управления транспортным спросом и ОДД местного уровня;

- согласование конкретных мероприятий по управлению транспортным спросом и ОДД, проводимых местными властями, в случае если эти мероприятия затрагивают дорожную сеть регионального значения;

в) местный уровень:

- разработка программ комплексного развития транспортной инфраструктуры, КСОДД и ПОДД в составе документов территориального планирования, на основе принципов государственной политики в сфере ОДД;
- разработка и реализация программ мероприятий по управлению транспортным спросом и ОДД на основе принятых документов территориального планирования и планировки территории.

Уставом муниципального района "Большесолдатский район" Курской области, принятым решением Представительного Собрания Большесолдатского района Курской области к вопросам местного значения Большесолдатского района, касающихся дорожно-транспортной инфраструктуры, относятся:

- дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения вне границ населенных пунктов в границах Большесолдатского района, осуществление муниципального контроля за сохранностью автомобильных дорог местного значения вне границ населенных пунктов в границах Большесолдатского района, и обеспечение безопасности дорожного движения на них, а также осуществление иных полномочий в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности в соответствии с законодательством Российской Федерации;
- создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения между поселениями в границах Большесолдатского района.

1.4 Анализ нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД

Правовое регулирование ОДД в Российской Федерации основывается на Конституции Российской Федерации, международных договорах Российской Федерации, а также актах, составляющих право Евразийского экономического союза, и состоит из Федерального закона от 29.12.2017 № 443-ФЗ "Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации", других федеральных законов и иных нормативных правовых актов Российской Федерации и принимаемых в соответствии с ними законов и иных нормативных правовых актов субъектов Российской Федерации, муниципальных нормативных правовых актов в области ОДД.

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" является основным законодательным актом в сфере ОДД и регулирует общественные отношения, возникающие в процессе ОДД, а также при организации и осуществлении парковочной деятельности.

Отношения в области ОДД могут также регулироваться нормативными правовыми актами Президента Российской Федерации, нормативными

правовыми актами Правительства Российской Федерации и иными нормативными правовыми актами.

Требования по обеспечению БДД устанавливаются Федеральным законом от 10.12.1995 № 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения".

Кроме того, само ДД на подзаконном уровне регулируется ПДД, а также иными нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации, Министерства транспорта России, МВД России, других органов государственной власти, которые в той или иной степени затрагивают вопросы правового регулирования движения по дорогам.

В настоящее время за выработку государственной политики и нормативное правовое регулирование в сфере ОДД отвечает Министерство транспорта Российской Федерации. В то же время ГИБДД МВД России является единственным органом, осуществляющим комплексное воздействие практически на все элементы деятельности по обеспечению БДД. В соответствии с Федеральным законом от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции» на полицию возложены прямые обязанности по обеспечению БДД и регулированию ДД. Указом Президента РФ от 15.06.1998 № 711 установлены следующие обязанности ГИБДД МВД России: регулирование ДД, в том числе с использованием технических средств и автоматизированных систем, обеспечение организации движения ТС и пешеходов в местах проведения аварийно-спасательных работ и массовых мероприятий. При этом ГИБДД МВД России, однако, не является тем органом, на котором лежит непосредственная ответственность за осуществление мероприятий по ОДД.

Кроме того, анализ законодательства в смежных областях деятельности показал, что недостаточно урегулирован вопрос планирования в сфере ОДД на стадиях градостроительного проектирования, что представляется весьма важным с точки зрения эффективности обеспечения бесперебойного и безопасного ДД, особенно, в крупных населенных пунктах.

Таким образом, действующая в Российской Федерации правовая база в сфере ОДД и смежных областях деятельности не позволяет четко распределить обязанности и ответственность субъектов ОДД на всех уровнях, установить их функциональные связи, координировать их деятельность, рационально планировать осуществление комплексных мероприятий в данной сфере.

В целях активизации и повышения эффективности деятельности органов местного самоуправления в сфере ОДД, в последнее время был издан ряд подзаконных актов:

- Поручение Президента РФ № Пр-637, данное на заседании Президиума Госсовета РФ по вопросам БДД, состоявшемся 14 марта 2016 года в г. Ярославле, согласно пункту «4б» которого органам местного самоуправления РФ предписано в срок до 1 декабря 2018 года разработать КСОДД на территориях МО;

- Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 26.12.2018 № 480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения»;

- Постановление Правительства РФ от 25 декабря 2015 г. № 1440 "Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов";

- Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 26.05.2016 № 131 «Об утверждении порядка осуществления мониторинга разработки и утверждения программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».

Органами местного управления МО разработаны программы комплексного развития транспортной инфраструктуры сельсоветов МО, задачами которых является:

- повышение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее – субъекты экономической деятельности), на территории поселения, городского округа;

- повышение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения;

- повышение эффективности развития транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности – в перевозке пассажиров и грузов на территории поселений;

- эффективное развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в поселениях;

- создание условий для управления транспортным спросом;

- создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников ДД по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;

- создание приоритетных условий движения ТС общего пользования по отношению к иным ТС;

- создание условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;

- повышение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

Информационное обеспечение деятельности органов местного самоуправления в сфере ОДД условно можно разделить на два блока:

- организационно-технический, предназначенный для информирования участников ДД об изменениях в установленной схеме ОДД, вводимых на временной основе в целях обеспечения безопасного проведения различных мероприятий;

- общеинформационный, предназначенный для ознакомления населения о состоянии, проблемах и перспективах развития транспортной системы МО, включающий в себя отчеты, доклады органов местного самоуправления по данной тематике, аналитические и справочные материалы, форумы и т. п.

Одним из передовых способов информирования граждан, как в крупных городах России, так и за рубежом, является создание информационных порталов и разработка специальных мобильных приложений. Данные системы позволяют не только информировать граждан о происходящих изменениях, но и обеспечивать «обратную связь» с населением путем анализа обращений и предложений граждан, изучения общественного мнения, проведения социологических опросов среди жителей.

Примером может являться проект «Активный гражданин», запущенный по инициативе Правительства Москвы. Среди главных задач этой системы – получение мнения горожан по актуальным вопросам, касающимся развития города. Таким образом граждане могут влиять на решения, принимаемые властями. Опросы «Активного гражданина» делятся на три категории: общегородские, отраслевые и районные. Проект доступен на сайте, а также на мобильных платформах IOS и Android.

В качестве инструментов информационного обеспечения деятельности органов местного самоуправления в сфере ОДД МО используются следующие ресурсы:

- средства теле- и радиовещания;
- печатные средства массовой информации Большесолдатского района – газета "Народная газета";
- официальный сайт муниципального образования "Большесолдатский район" Курской области: <http://bol.rkursk.ru/>;
- официальный сайт газеты Большесолдатского района Курской области "Народная газета": <http://narodnay-gazeta.ru>;
- официальная страница Большесолдатского района Курской области в социальной сети "В контакте": <https://vk.com/club172135672>;
- официальная страница газеты Большесолдатского района Курской области "Народная газета" в социальной сети "В контакте": <https://vk.com/public155237056>;

которые позволяют своевременно оповещать граждан об изменениях в ОДД и иных действиях органов местного самоуправления в сфере ОДД.

Теме ОДД, а также повышения БДД органами местного самоуправления уделяется постоянное и пристальное внимание.

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

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

Документацией по ОДД являются КСОДД и ПОДД.

Документация по ОДД разрабатывается на основе документов территориального планирования, документации по планировке территории,

документов стратегического планирования, подготовка и утверждение которых осуществляются в соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, планов и программ комплексного социально-экономического развития МО (при их наличии), долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры, материалов инженерных изысканий, результатов исследования существующих и прогнозируемых параметров ДД, статистической информации.

Согласно Градостроительному кодексу Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ документами территориального планирования МО являются:

- схемы территориального планирования муниципальных районов.
- генеральные планы поселений и городских округов.

Документы территориального планирования МО устанавливают границы МО, размещение объектов местного значения, границы населенных пунктов, границы и параметры функциональных зон (зон, для которых определены границы и функциональное назначение).

Генеральные планы являются основополагающими документами территориального планирования.

Разработанная проектами генеральных планов МО планировочная структура основана на принципах развития МО:

- выработка рациональных решений по планировочной организации, функциональному зонированию территории и созданию условий для проведения градостроительного зонирования, соответствующего максимальному раскрытию рекреационного и социально-экономического потенциала МО с учетом развития инженерной и транспортной инфраструктуры;

- определение необходимых исходных условий развития, прежде всего за счет площади земель, занимаемых населенными пунктами;

- разработка оптимальной функционально-планировочной структуры МО, создающей предпосылки для гармоничного и устойчивого развития территории.

Схемы территориального планирования МО являются условием для роста уровня жизни населения и экономики МО, развития инженерной, транспортной и социальной инфраструктур, создания «гуманной» среды обитания, сохранения и восстановления объектов культурного наследия, улучшения экологической ситуации, установления границ незастроенных земельных участков.

Территориальное планирование МО направлено на создание предпосылок к:

- повышению качества жизни населения, посредством принятия на профессиональной основе эффективных решений по пространственной организации обустройства территории МО;

- устойчивому социальному и экономическому развитию территорий, посредством определения основных направлений развития их

пространственного каркаса, совершенствования пространственной организации социальных, производственных, транспортных и других инженерных инфраструктур, систем защиты природной и историко-культурной среды;

- повышению эффективности использования территорий посредством зонирования (определяющего пространственное распределение планируемого характера изменений состояния и использования территорий и необходимых для их реализации градостроительных ограничений и регламентов) и районирования (определяющего пространственную организацию территориального управления);

- защите связанных с осуществлением градостроительной деятельности прав граждан.

Целью создания схемы территориального планирования Большесолдатского района является определение перспектив и оптимальных путей развития отдельных частей района в соответствии со схемой территориального планирования Курской области.

Миссией создания схемы территориального планирования Большесолдатского района является сохранение и обеспечение повышения качества жизни населения района. Что подразумевает обеспечение для населения равного доступа к социальным и экономическим благам, обеспечение социальной устойчивости за счет развития образования, здравоохранения, учреждений досуга и обеспечение доступа к оплачиваемому труду.

Основными целевыми установками при разработке схемы служили:

- обеспечение доступности и качества базовых социальных услуг за счет повышения мобильности и качества системы обслуживания и мобильности населения;

- приоритет в экономическом развитии на привлечение любых частных инвестиций, с целью обеспечения населения рабочими местами непосредственно на территории района;

- максимальное использование возможностей для комплексирования производства, выстраивания на территории района технологических цепочек, с целью снижения как финансовых, так и материальных издержек и максимизации дохода и прибыли на территории района;

- принцип разделения ответственности за социо-культурную среду между властью и бизнесом. При сохранении общего доступа инвесторов в район создание более благоприятных условий для инвесторов, проявляющих социальную активность: участвующих в программах подготовки и переподготовки кадров на территории Курской области, способствующих формированию благоприятной социо-культурной среды в местах их функционирования и проживания сотрудников;

- оптимизация бюджетных расходов. Усиление целевой функции использования средств, минимизация бюджетных затрат при усилении их адресности.

Данные принципы легли в основу при разработке мероприятий пространственного развития отдельных отраслей и района в целом.

Планирование социально-экономического развития района осуществляется на основе тенденций трансформации наиболее важных факторов.

Факторы внешней среды:

- изменение общей экономической ситуации в Российской Федерации и в частности ситуации на рынках сельскохозяйственной продукции, составляющей основу экономики района (зерно, сахар, мясо);

- положение района в центрo-периферийной системе Курской области. Интенсивность развития экономических центров Курской области и Центрально-Черноземного макрорегиона;

- развитие субурбанизационных процессов в Курской области.

Факторы внутренней среды:

- уровень развития транспортной системы района.

- демографическая ситуация и социальный фон в районе.

- изменение уровня технологической и организационной интеграции экономических субъектов на территории района.

- изменение пространственных диспропорций в уровне социально-экономического развития в районе.

Территориальное планирование – признанная практика цивилизованных стран, в том числе и с самыми либеральными экономическими системами. В развитых странах данный вид планирования (Spatial planning) развит настолько, что во многих из них существуют специальные правительственные органы – Министерства пространственного планирования, контролирующие все виды использования земель на соответствие десяти принципам, разработанным специальной Комиссией ЕС по пространственному планированию. Эти десять принципов настолько универсальны, что они с успехом положены и в основу Схемы территориального планирования Большесолдатского района Курской области.

1. Обеспечение территориального согласия посредством более сбалансированного социального и экономического развития регионов и повышения их конкурентоспособности. Принимаемые на европейском, национальном и региональном уровнях решения, а также инвестиции, так или иначе связанные с пространством, опираются на полицентрическую модель развития территорий. Региональная и муниципальная политика включает в себя в том числе и действия властей в области развития транспорта, связи, образования и здравоохранения, которые имеют большое значение для поддержания жизнедеятельности сообществ в малонаселенных районах.

Для выполнения поставленной задачи региональные и местные власти должны стремиться к реализации различных, в том числе политических и экономических программ пространственного развития, что, в свою очередь, требует наличия демократических легитимных территориальных органов

власти, высокого профессионализма и опыта, активного участия граждан и общественных объединений в планировании пространственного развития.

2. Поощрение развития, генерируемого городскими функциями, и совершенствование взаимоотношений города и деревни. Городские системы и функции, включая системы и функции малых и средних региональных центров, должны развиваться таким образом, чтобы способствовать доступу к ним сельских жителей района. Партнерские отношения между городом и деревней призваны сыграть важную роль, в частности, в развитии сетей общественного транспорта, возрождении и одновременном развитии многих не связанных друг с другом видов сельских производств, повышении эффективности инфраструктуры, развитии зон отдыха горожан и сохранении природного и культурного достояния. Условием эффективного партнерства является сотрудничество на принципах равенства местных администраций.

3. Создание более сбалансированных условий транспортного доступа. В целях достижения более сбалансированного развития транспортной инфраструктуры необходима модернизация транспортных звеньев, связывающих узловые населенные пункты района с областным центром и центрами развития, сельские и островные территории с трансроссийскими и трансевропейскими сетями и транспортными центрами (железные дороги, автострады).

4. Развитие доступа к информации и знаниям. С учетом необходимости обеспечения доступа к информации и знаниям, пространственное планирование должно уделять особое внимание районам, доступ которых к информации по тем или иным причинам ограничен. На региональном и муниципальном уровнях следует обеспечить интерфейсы между производителями информации и потенциальными пользователями: технопарками, институтами по передаче технологий, центрами исследований и обучения. Следует содействовать созданию банков текущих данных (по товарам, ноу-хау, туризму и т. д.) для развития межрайонных связей и участия в межрегиональной экономической деятельности.

5. Сокращение ущерба окружающей среде. Пространственное планирование призвано содействовать предотвращению или ограничению наносимого окружающей среде ущерба, предотвращать возникновение экологических проблем в результате недостаточной согласованности отраслевых программ, а также решений, принимаемых на местах.

6. Приумножение и защита природных ресурсов и природного наследия. Следует охранять и приумножать природные ресурсы, которые не только поддерживают баланс экосистем, но и обеспечивают привлекательность района, повышают его рекреационную ценность и качество жизни. Пространственное планирование должно принимать во внимание Конвенцию по сохранению европейской природы и естественной среды обитания (1979 г.) и Общеввропейскую стратегию биологического и ландшафтного разнообразия. Комплексные стратегии использования водных ресурсов должны охватывать, помимо прочего, охрану рек и водосборных бассейнов, контроль над сельским хозяйством в части ирригации и

использования удобрений, очистку загрязненной воды и т. д. Для защиты качества питьевой воды необходимо следить, чтобы расширению сетей водоснабжения сопутствовал эквивалентный рост систем канализации и очистки стоков. Пространственное планирование связано с восстановлением и сохранением экологически значимых природных территорий. Создание в рамках Европейского Союза взаимосогласованной сети особо охраняемых природных зон (проект «Natura 2000», поддержанный РФ) является одним из мероприятий, осуществляемых в указанных целях.

7. Приумножение культурного наследия как фактор развития. Привлечение муниципалитетами инвесторов, туристов и широкой общественности посредством приумножения культурного достояния должно вносить существенный вклад в экономическое развитие и укрепление самобытности района. Политика пространственного развития должна способствовать комплексному управлению культурным достоянием, понимаемому как эволюционный процесс охраны и сохранения достояния с учетом потребностей современного общества. Целью является не только консервация прошлого, но и гармония и креативность современной архитектуры и городского дизайна с историческим наследием.

8. Развитие безопасной добычи энергоресурсов. Пространственное планирование должно быть направлено на использование возобновимых источников энергии как пространственно увязанных и экологически безопасных систем, а также на завершение систем энергопередачи на российском и общеевропейском уровне. Учитывая все возрастающее энергопотребление в экономике, следует сделать приоритетным направлением повышение эффективности использования уже имеющихся ресурсов и мощностей.

9. Поощрение устойчивого туризма. Политика пространственного развития направлена на использование возможностей роста, создаваемых туризмом. Следует сделать приоритетным направлением развитие форм высококачественного и устойчивого туризма. В целом, требуется изучить экосистемы и рассчитать количество туристов, которое территория способна выдержать, а также разработать новые инструменты контроля. В будущем следует осваивать те формы «мягкого туризма», которые легко могут быть адаптированы к условиям района, например, эко- и агротуризм, и открывают возможности развития для многих периферийных территорий района.

10. Ограничение последствий природных катастроф. Необходимы превентивные меры в контексте программ пространственного развития, направленные на ограничение ущерба и снижение уязвимости структуры расселения, включающие мероприятия в области землепользования и строительства.

Согласно Градостроительному кодексу Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ документацией по планировке территории являются:

- проект планировки территории;
- проект межевания территории.

Документация по планировке территории необходима в целях обеспечения устойчивого развития территорий, в том числе выделения элементов планировочной структуры, установления границ земельных участков, установления границ зон планируемого размещения объектов капитального строительства.

При анализе документов стратегического планирования в части, касающейся МО, были рассмотрены соответствующие нормативные акты федерального, регионального и местного уровня.

Стратегическое планирование в Российской Федерации осуществляется на основании норм Федерального закона от 28.06.2014 № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации» на федеральном уровне, уровне субъектов Российской Федерации и уровне муниципальных образований.

К полномочиям органов местного самоуправления в сфере стратегического планирования относятся:

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

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

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

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

Основным стратегическим документом, который определяет направление развития всего транспортного комплекса страны, является «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года» (утверждена распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р).

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

Цели Транспортной стратегии:

- формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры;

- обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны;

- обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами;
- интеграция в мировое транспортное пространство, реализация транзитного потенциала страны;
- повышение уровня безопасности транспортной системы;
- снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду.

Схема административных границ Большесолдатского района приведена в приложении А.

Большесолдатский район как административно-территориальная единица включает в свой состав 12 сельсоветов и 64 сельских населённых пункта.

В Большесолдатский район как МО со статусом муниципального района входят 7 МО со статусом сельских поселений. Районный административный центр – с. Большое Солдатское.

Большесолдатский район как МО законом Курской области от 21 октября 2004 года № 48-ЗКО (в ходе муниципальной реформы 2006 года) наделено статусом муниципального района, в составе которого было образовано 12 МО, наделённых статусом сельского поселения.

Законом Курской области от 26 апреля 2010 года № 26-ЗКО, были преобразованы путём объединения, не влекущего изменения границ иных МО, граничащие между собой МО:

- Нижнегридинский сельсовет и Извековский сельсовет в Нижнегридинский сельсовет;
- Борщенский сельсовет и Волоконский сельсовет в Волоконский сельсовет;
- Скороднянский сельсовет и Любостанский сельсовет в Любостанский сельсовет;
- Розгребельский сельсовет, Ржавский сельсовет и Большесолдатский сельсовет в Большесолдатский сельсовет.

Перечень МО Большесолдатского района и их основные показатели приведены в приложении Б.

Перечень населённых пунктов Большесолдатского района приведен в приложении В.

Динамика численности населения Большесолдатского района за последние 11 лет представлена в таблице 4 и на рисунке 1.

Таблица 4 – Численность населения Большесолдатского района

Год	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Численность, чел.	13027	12678	12592	12320	12091	11846	11517	11280	11236	10998	10741

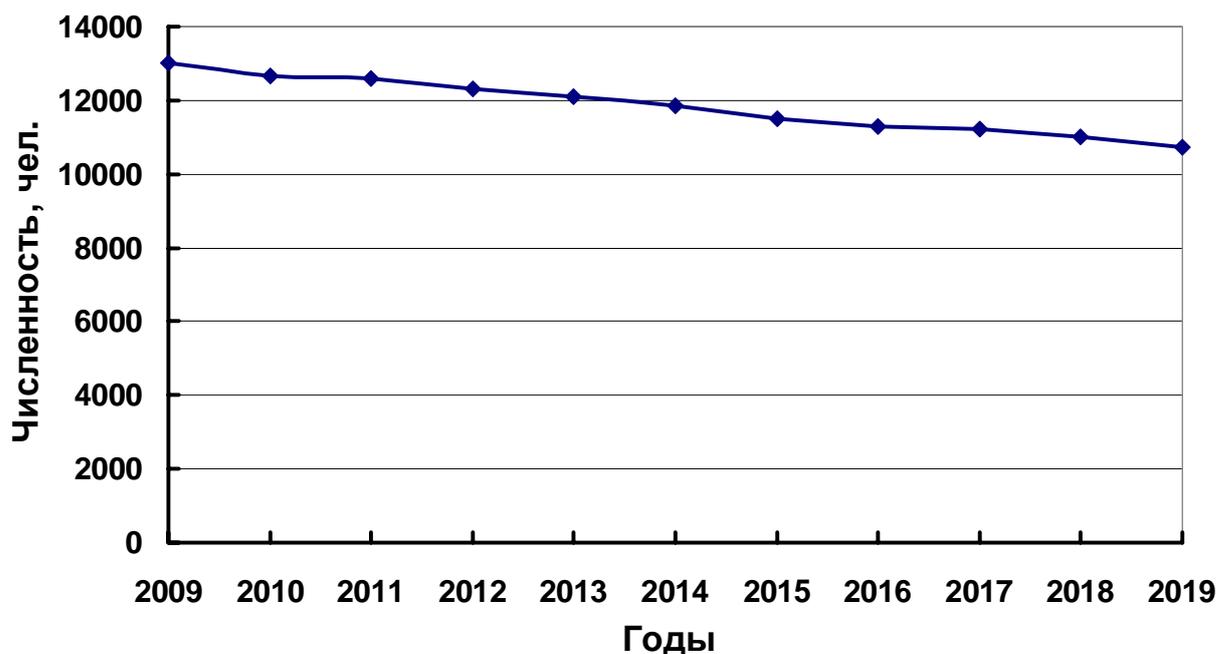


Рисунок 1 – Динамика численности населения Советского района

Средняя плотность населения Центрального Федерального Округа Российской Федерации составляет 57 человек на кв. км. Средняя плотность населения Курской области составляет 37 человек на кв. км, в том числе сельского населения 12,4. Средняя плотность населения Большесолдатского района составляет 13,3 человека на кв. км, что составляет 35,9 % средней плотности населения Курской области или 23,3 % средней плотности населения Центрального Федерального Округа Российской Федерации.

Население района размещено по территории достаточно равномерно. В целом, система расселения района относится к долинному типу (размещение большей части населенных пунктов приурочено к речным долинам). Планировочными осями являются реки: Суджа (с притоками Скородная и Ржава), Воробжа, Реут.

Большая часть населения сконцентрирована в центральной части района в долине р. Суджа (здесь же проходит автомобильная дорога Дьяконово – Суджа – граница с Украиной) и северо-западной (долина реки Реут), здесь находятся все крупные населенные пункты с численностью населения свыше 500 чел.

В северо-восточной, южной и западной частях района располагаются обособленные системы населенных пунктов, сформировавшихся в долинах рек. В основном населенные пункты, за исключением центров сельсоветов в этих частях района имеют численность населения менее 100 чел.

Таким образом, демографическая ситуация в Большесолдатском районе, в целом, неблагоприятная. Сохраняется тенденция естественной и миграционной убыли населения. Половозрастная структура населения свидетельствует об усилении в среднесрочной и долгосрочной перспективе дефицита молодого населения, молодых специалистов. Распределение населения по территории района достаточно равномерное, однако

наблюдается естественная сильная концентрация населения в центральной и северо-западной части района. Периферийные части района имеют существенно меньшую плотность населения и демографический потенциал.

Размещение производственных сил Большесолдатского района, развитие транспортной инфраструктуры, системы расселения, природно-ресурсного и экономического потенциалов, структуры и специализации хозяйства – характеризуются неравномерностью по территории района. Территория Большесолдатского района относительно равномерно освоена и заселена при наибольшем сосредоточении населения и производства в районном центре. Для Большесолдатского района характерно слабое развитие промышленного потенциала. Сложившаяся неравномерность развития планировочной структуры отражается на плотности населения и интенсивности ТП и ПП.

Уровень развития транспортной инфраструктуры выступает конкурентным преимуществом Большесолдатского района. Однако необходимо системное развитие этого компонента хозяйства для обеспечения не только эффективного функционирования, но и улучшения транспортной ситуации в районе. Это необходимо, как для улучшения условий жизни населения (обеспечения доступности социальных услуг, повышения трудовой мобильности населения), так и для формирования конкурентоспособной бизнес-среды в районе.

Транспортно-географическое положение района в целом можно оценить как удовлетворительное. Район находится в относительной удаленности от областного центра, автомобильные дороги федерального значения, по которым идет основной поток межрегиональных и внутрирегиональных грузов, по территории района не проходят. К преимуществам транспортно-географического положения района относится то, что по территории района проходит автомобильная дорога регионального значения Дьяконово – Суджа – граница с Украиной и район имеет достаточно разветвленную сеть автомобильных дорог межмуниципального значения.

1.6 Социально-экономическая характеристика МО

Целью успешного функционирования МО, как административно-территориальной единицы, является создание экономических механизмов саморазвития, формирование бюджетов органов местного самоуправления на основе надёжных источников финансирования.

Наличие эффективно развивающейся системы хозяйственного комплекса в МО – это необходимое условие жизнеспособности и расширенного воспроизводства МО в целях сбалансированного территориального развития.

Основное трудоспособное население занято в различных отраслях МО. Из всех отраслей экономики населения наиболее высок коэффициент

стабильности трудовых ресурсов в сфере торговли, сервиса, образования, культуры и ЖКХ.

Социальная инфраструктура – система необходимых для жизнеобеспечения человека объектов, коммуникаций, а также предприятий, учреждений и организаций, оказывающих социальные услуги населению, органов управления и кадров, деятельность которых направлена на удовлетворение общественных потребностей граждан соответственно установленным показателям качества жизни.

На территории Большесолдатского района находится 23 ОУ (приложения Г и Д).

Система здравоохранения Большесолдатского района (приложения Е и Ж) представлена центральной районной больницей, врачебными амбулаториями, фельдшерско-акушерскими пунктами, расположенными в наиболее крупных населенных пунктах района, и учреждением стационарного социального обслуживания.

Учреждения культурно-досугового типа Большесолдатского района представлены в приложениях И и К.

Торговое обслуживание жителей Большесолдатского района осуществляют магазины, павильоны, рынки, кафе.

Экономическую базу Большесолдатского района представляют предприятия, приведенные в приложении Л.

1.7 Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий

Транспортный каркас Большесолдатского района представлен автомобильными дорогами регионального и межмуниципального значения (приложение М), формирующими внутрирайонные связи между населенными пунктами, а также связывающими район с соседними районами и областным центром.

Основными транспортными магистралями Большесолдатского района являются автомобильные дороги регионального (Дьяконово – Суджа – граница с Украиной) и межмуниципального ("Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" – Любимовка – п. им. К. Либкнехта, "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" – Любостань – Леоновка) значения.

Общая протяженность дорожно-транспортной сети Большесолдатского района составляет 436,373 км, в том числе:

- дорог регионального значения – 33,251 км;
- дорог межмуниципального значения – 176,161 км;
- дорог местного значения – 226,961 км;

Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального значения, проходящих в границе Большесолдатского района, представлен в приложении Н.

Перечень автомобильных дорог общего пользования межмуниципального значения, проходящих в границе Большесолдатского района, представлен в приложении П.

Морфологически автотранспортная сеть Большесолдатского района представляет собой древовидную структуру. Основным направлением является меридиональная трасса Дьяконово – Суджа – граница с Украиной. На всех направлениях от основной дороги есть ответвления к населенным пунктам, соответствующие системе расселения района.

Таким образом, развитие транспортной сети Дьяконово – Суджа – граница с Украиной обусловлено системой расселения и на локальном уровне повторяет ее структуру. Основные автомобильные дороги проходят по водоразделам "мимо" населенных пунктов. В результате удаленные населенные пункты не всегда имеют доступ к относительно качественным дорогам. Поэтому основным направлением развития дорожной сети должно быть увеличение транспортной связанности территорий через реконструкцию и строительство автомобильных дорог, связывающих основные оси.

Технические параметры дорог:

- тип дорожного покрытия: асфальтобетонные, щебеночные, грунтовые;
- ширина проезжей части: асфальтобетонные – 4,5–7,0 м, щебеночные и грунтовые – 3,0–4,0 м;
- наличие разделительных полос: отсутствуют;
- наличие защитных полос: на автомобильных дорогах федерального, регионального и межмуниципального значения;
- наличие велосипедных полос и дорожек: отсутствуют;
- наличие тротуаров: имеются в крупных населенных пунктах;
- ширина в красных линиях: 15–30 м.
- наличие и характеристика искусственного освещения: имеется в крупных населенных пунктах.

Автомобильных дорог I категории на территории района нет, ко II категории относятся дороги регионального значения, большая часть автомобильных дорог межмуниципального значения имеет IV категорию, а дороги с твердым покрытием местного значения – IV и V категории.

Мосты расположены на автомобильных дорогах:

- Дьяконово – Суджа – граница с Украиной – 2 моста;
- "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" – Будище – 1 мост;
- Любимовка – п. Долгий – 1 мост;
- "Крым" – Гахово" – "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" – 1 мост.

Транспортно-эксплуатационное состояние автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения в целом удовлетворительное, а дорог местного значения – неудовлетворительное, т. к. в большинстве своем они нуждаются в капитальном ремонте и реконструкции.

Наличие большого количества грунтовых дорог и дорог, отсыпанных камнем, требует проведения работ по их асфальтированию.

На территории Большесолдатского района действующих железнодорожных переездов нет.

1.8 Описание существующей организации движения ТС и пешеходов

Транспортную инфраструктуру МО образуют линии, сооружения и устройства транспорта. Основными структурными элементами транспортной инфраструктуры МО является сеть улиц и дорог и сопряженная с ней сеть ОПТ.

Внешние транспортно-экономические связи Большесолдатского района осуществляются автомобильным транспортом. Воздушный, железнодорожный и водный транспорт в районе не используются.

В пределах Большесолдатского района для перемещения население активно использует индивидуальный автомобильный и велосипедный (в весенне-летний период) транспорт, а также пользуется пешеходными маршрутами, проходящими по обустроенным и не обустроенным пешеходным дорожкам и тротуарам.

Пешеходные дорожки (тротуары) обустроены лишь на некоторых участках улиц наиболее крупных населенных пунктов, ТП и ПП преимущественно осуществляют движение совместно, по проезжей части автомобильных дорог.

На территории района (в наиболее крупных населенных пунктах, а также на наиболее оживленных автомобильных дорогах) расположены пешеходные переходы, большинство из которых соответствуют действующим требованиям, но на некоторых из них отсутствует или плохо видна дорожная разметка 1.14.1, отсутствуют или не соответствуют п. 5.1.17 ГОСТ Р 52289 "Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств" дорожные знаки 5.19.1 или 5.19.2 "Пешеходный переход".

Пешеходные переходы, расположенные на маршрутах движения детей к ОУ, в большинстве своем оборудованы всеми необходимыми ТСОДД: дорожной разметкой, дорожными знаками, ИН, светофорами и пешеходными ограждениями.

Перемещение жителей района на велосипедном транспорте происходит по дорогам общего пользования в неорганизованном порядке, по пешеходным дорожкам и тротуарам. Специально оборудованных веломаршрутов с велодорожками и велополосами на территории района нет. Отсутствие велоинфраструктуры вызывает сложности при пользовании данным видом транспорта, что приводит к его неэффективному использованию.

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа ТС на территории района. Основной прирост этого показателя осуществляется за счет увеличения числа легковых ТС, находящихся в собственности граждан, которые занимают основную часть парка ТС района.

По дорогам района проходят маршруты ОПТ, соединяющие крупные и средние населенные пункты района между собой, а также с районным центром – с. Большое Солдатское и с областным центром – г. Курск.

На дорогах района по маршрутам движения ОПТ обустроены ОП. В целом состояние ОП удовлетворительное, но на некоторых ОП не хватает павильонов, дорожных знаков, пешеходных переходов. ОП, в основном, установлены только по одной стороне дороге.

Население осуществляет хранение личных ТС на собственных приусадебных участках, в гаражах и на придомовых территориях. Хранение ТС юридических лиц осуществляется на территориях предприятий и организаций.

Для обслуживания ТС в Большесолдатском районе имеются СТО автомобилей.

На территории района расположены 2 АЗС (приложение Р).

1.9 Анализ параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных ТС и параметров размещения мест для стоянки и остановки ТС

В целом в настоящее время обстановка в Большесолдатском районе в области параметров ДД характеризуется как благоприятная. На территории МО скорость движения в населенных пунктах ограничена 60 и 40 км/ч, вне населенных пунктов – 90 км/ч. Наибольшая интенсивность ДД наблюдается в утренние часы с 7.00 до 8.30, дневное время с 11.30 до 13.00 и вечернее время с 16.30 до 19.00.

Интенсивности движения ТП и уровень загрузки дорог регионального и межмуниципального значения представлены в приложениях Н и П.

Расчетная интенсивность движения на дорогах местного значения не превышает 200 привед. ед. / сут., расчетная нагрузка на дорожную одежду – 100 кН, расчетная скорость движения 40–90 км/ч, доля транзитного транспорта не более 20 %.

ОПТ по дорогам района передвигается в общем потоке ТС согласно расписанию по установленным маршрутам без задержек.

Карта-схема маршрутной сети ОПТ, выполняющего регулярные пассажирские перевозки по территории Большесолдатского района, приведена в приложении С.

Перечень межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок Курской области, проходящих по территории Большесолдатского района, представлен в приложении Т.

Перечень муниципальных маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа ОПТ на территории Большесолдатского района представлен в таблице 5.

Таблица 5 – Перечень муниципальных маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа ОПТ

№ маршрута	Наименование маршрута
420	с. Большое Солдатское – с. Волоконск
421	с. Большое Солдатское – с. Леоновка
422	с. Большое Солдатское – с. Малый Каменец
423	с. Большое Солдатское – с. Ржава
424	с. Большое Солдатское – с. Сула
425	с. Большое Солдатское – с. Любимовка
426	г. Суджа – д. Будище
	с. Большое Солдатское – д. Будище

Места для стоянки ТС организованы возле объектов тяготения населения.

В целом по результатам анализа мест для стоянки и остановки ТС на территории района, можно сделать вывод о том, что имеется дефицит парковочных мест у объектов тяготения населения (здравоохранения, образования, культуры, спорта, магазинов и промышленных объектов) и вдоль УДС. В зоне жилой застройки требуется преобразование существующей хаотичной парковки и приведение существующего парковочного пространства к нормативному состоянию.

1.10 Анализ пассажиро- и грузопотоков

На протяжении последних лет в районе наблюдается рост количества перевезенных пассажиров и пассажирооборота. На данный момент ОПТ, осуществляющий перевозки пассажиров по территории района, полностью справляется с имеющимися пассажиропотоками.

Грузовые ТС, а также прицепы и полуприцепы к ним составляют достаточно малую долю (9,6 %) от общего количества ТС.

В связи с ростом производства растениеводческой продукции наблюдается постоянный рост объема грузоперевозок автомобильным транспортом.

Наибольшие пассажиро- и грузопотоки наблюдаются на дорогах регионального значения.

ТС, занятые в жилищно-коммунальном хозяйстве, осуществляют механическую уборку дорог, вывоз твердых коммунальных отходов, посыпку УДС противогололедными реагентами.

На территории района практически не предусмотрена инфраструктура для грузовых ТС.

1.11 Анализ условий дорожного движения

Анализ условий ДД включает в себя анализ степени затруднения движения, а также уровня безопасности для участников ДД. При совместном использовании УДС автомобильным транспортом, пешеходами и велосипедистами, а также другими видами транспорта возникают конфликтные ситуации, для решения которых необходимо выделить приоритетную категорию участников ДД.

Свободные условия проезда ТС, отсутствие заторов, ограничений движения ТС, разделения населенных пунктов преградами, их относительная компактность создают удовлетворительные условия ДД для индивидуального транспорта.

Задержки в движении ТС на территории района отсутствуют.

На территории района, особенно на региональных и межмуниципальных дорогах, отмечается нехватка ТСОДД, в частности дорожных знаков 1.11.1, 1.11.2, 1.12.1, 1.12.2, 2.1, 2.4, 5.16, 5.19.1, 5.19.2, 8.13.

Основные велосипедные потоки двигаются как по проезжей части, так и по пешеходным дорожкам и тротуарам. Одновременное движение велосипедистов и автомобильного транспорта повышает риск возникновения ДТП. Движение велосипедистов по тротуарам и пешеходным дорожкам также увеличивает риск возникновения ДТП с участием пешехода и велосипедиста.

1.12 Анализ эксплуатационного состояния ТСОДД

В соответствии с ГОСТ Р 50597 автомобильные дороги, а также улицы и дороги городов и других населенных пунктов должны быть оборудованы дорожными знаками, изготовленными по ГОСТ Р 52290 и размещенными по ГОСТ Р 52289 в соответствии с утвержденной в установленном порядке дислокацией.

Анализ эксплуатационного состояния дорожных знаков:

- конструкция – соответствует ГОСТ Р 52290;
- видимость в темное время суток (коэффициент световозвращения) – соответствует ГОСТ Р 52290;
- видимость в светлое время суток (коэффициент яркости) – соответствует ГОСТ Р 52290;
- различимость цветного изображения (координаты цветности) – в целом соответствует ГОСТ Р 52290, но некоторые знаки (особенно дорожные знаки 2.1) имеют выцветшую поверхность;
- применение – в целом соответствует ГОСТ Р 52289, но в некоторых местах не обеспечивается необходимая видимость дорожных знаков

(требуется вырубка кустов или опиловка деревьев), некоторые дорожные знаки 5.19.1 и 5.19.2 не соответствуют п. 5.1.17, некоторые дорожные знаки имеют измененное положение;

- состояние поверхности – в целом соответствует ГОСТ Р 50597, но некоторые знаки (особенно дорожные знаки 6.10.1) имеют грязную, со следами коррозии или поврежденную поверхность, затрудняющую их восприятие;

- изображение на знаке – в целом соответствует ГОСТ Р 52290, но в единичных случаях наблюдается отслаивание символов от поверхности.

В соответствии с ГОСТ Р 50597 дорожную разметку автомобильных дорог, а также улиц и дорог городов и других населенных пунктов следует выполнять по ГОСТ Р 51256 и наносить в соответствии с ГОСТ Р 52289 и утвержденными схемами.

Анализ эксплуатационного состояния дорожной разметки:

- видимость в темное время суток (коэффициент световозвращения) – соответствует ГОСТ Р 51256;

- видимость в светлое время суток (коэффициент светоотражения при дневном рассеянном или искусственным освещении) – соответствует ГОСТ Р 51256;

- техническое состояние – в целом соответствует ГОСТ Р 51256, но в некоторых местах наблюдается износ (разрушение) линий и символов;

- коэффициент сцепления – соответствует ГОСТ Р 50597;

- применение – соответствует ГОСТ Р 52289.

В соответствии с ГОСТ Р 50597 опасные для движения участки автомобильных дорог, улиц и дорог городов и других населенных пунктов, в том числе проходящие по мостам и путепроводам, должны быть оборудованы ограждениями в соответствии с ГОСТ Р 52607, ГОСТ 26804, ГОСТ Р 52289, СНиП 2.05.02 и СНиП 2.05.03. Ограждения должны быть окрашены в соответствии с ГОСТ Р 51256. Оцинкованные поверхности ограждений не требуют окраски.

Анализ эксплуатационного состояния дорожных ограждений:

- конструкция – соответствует ГОСТ 26804 и ГОСТ Р 52607;

- окраска – соответствует ГОСТ Р 51256;

- техническое состояние – в целом соответствует ГОСТ Р 50597, но на некоторых ограждениях наблюдаются механические повреждения, следы коррозии;

- применение – соответствует ГОСТ Р 52289, СНиП 2.05.02 и СНиП 2.05.03.

В соответствии с ГОСТ Р 50597 сигнальные столбики и маяки должны иметь окраску, вертикальную разметку и световозвращатели в соответствии с требованиями ГОСТ Р 51256 и ГОСТ Р 50971 и должны быть установлены в соответствии с требованиями ГОСТ Р 50970 и ГОСТ Р 52289.

Анализ эксплуатационного состояния сигнальных столбиков и маяков:

- конструкция – соответствует ГОСТ Р 50970, ГОСТ Р 50971;

- окраска – соответствует ГОСТ Р 51256 и ГОСТ Р 50971;

- вертикальная разметка – соответствует ГОСТ Р 51256 и ГОСТ Р 50971;

- световозвращатели – соответствует ГОСТ Р 50971;

- применение – соответствует ГОСТ Р 50970 и ГОСТ Р 52289;

- техническое состояние – в целом соответствует ГОСТ Р 50597, но некоторые столбики имеют разрушения и деформации.

В соответствии с ГОСТ Р 52605 на отдельных участках дорог для обеспечения принудительного снижения максимально допустимой скорости движения ТС до 40 км/ч и менее устраивают ИН. Участки дорог, на которых устроены ИН, следует оборудовать дорожными знаками и дорожной разметкой в соответствии с ГОСТ Р 52289, ГОСТ Р 52290 и ГОСТ Р 51256.

Анализ эксплуатационного состояния ИН:

- конструкция и размеры – соответствует ГОСТ Р 52605;

- применение – соответствует ГОСТ Р 52605;

- коэффициент сцепления – соответствует ГОСТ Р 50597;

- световозвращающие элементы – соответствуют ГОСТ Р 50597 и ГОСТ Р 51256;

- техническое состояние – соответствует ГОСТ Р 52605;

- дорожные знаки – соответствует ГОСТ Р 52290 и ГОСТ Р 52289;

- дорожная разметка – соответствует ГОСТ Р 51256 и ГОСТ Р 52289.

В соответствии с ГОСТ Р 52289 светофоры применяют для регулирования очередности пропуска ТС и пешеходов, а также для обозначения опасных участков дорог.

Анализ эксплуатационного состояния светофоров:

- конструкция и размеры – соответствует ГОСТ Р 52282;

- техническое состояние – соответствует ГОСТ Р 52282;

- применение – соответствует ГОСТ Р 52289.

Таким образом, большая часть применяемых ТСОДД на УДС МО, находится в удовлетворительном состоянии.

1.13 Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД

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

Основные методы и способы ОДД, применяемые на УДС на территории Большесолдатского района, можно подразделить на семь групп. Такое разделение является условным, поскольку разные группы имеют тесную взаимосвязь и взаимопроникновение, к примеру группа "Организация пешеходного движения" является частью групп "Разделение движения в пространстве" и "Разделение движения во времени".

1. Разделение движения в пространстве представляет собой разделение ТП, ПП, их направление по более благоприятной и безопасной траектории.

Канализирование движения предназначено для разделения ТП и ПП с помощью продольной разметки, устройства разделительных полос с установкой на них ограждений, направляющих островков обозначения края проезжей части.

Разметка проезжей части является эффективным средством ОДД. Ее устраивают для улучшения ориентирования водителей о направлении дороги, более эффективного использования ширины проезжей части и обеспечения безопасных условий для совершения различных маневров ТС.

Развязка движения в разных уровнях способствует сокращению конфликтов между ТП и ПП.

Введение одностороннего движения ТС обеспечивает повышение скорости ТП и увеличение пропускной способности УДС. При организации одностороннего движения появляются возможности более рационального использования полос проезжей части и осуществления выравнивания состава ТП на каждой из них, улучшения условий координации светофорного регулирования между пересечениями, облегчения условий перехода пешеходами проезжей части в результате четкого координированного регулирования и упрощения их ориентировки, повышения БДД в темное время вследствие ликвидации ослепления водителей светом фар встречных ТС.

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

2. Разделение движения во времени представляет собой методы разделения ТП и ПП в большей степени на основании ПДД, дорожных знаков и световых сигналов светофоров. Благодаря этому исключаются (или сводятся к минимуму) конфликты при проезде перекрестков, железнодорожных переездов, временно суженных мест на дорогах.

Наиболее универсальным способом разделения движения во времени является введение приоритета на пересечениях на основании ПДД с помощью дорожных знаков, с помощью требований которых водители самостоятельно организуют движение.

Дорожные знаки вместе с разметкой, сигналами светофорного регулирования составляют средства информирования участников ДД, формирующие выбор режима движения.

Дорожные знаки устанавливаются в соответствии с категорией дороги, транспортно-эксплуатационными характеристиками отдельных участков и принятой схемой ОДД ТП и ПП.

Светофорное регулирование движения предназначено для попеременного пропуска ТП и ПП по взаимно конфликтующим направлениям. Прежде всего это относится к перекресткам с интенсивным движением, где с помощью только знаков и разметки нельзя обеспечить БДД. Критерии введения светофорной сигнализации учитывают интенсивность

пересекающихся ТП, их суммарные задержки и степень опасности движения. Кроме того, светофорное регулирование может быть осуществлено при больших интенсивных ПП к местам их притяжения и при пересечении дороги школьниками в зоне расположения школ.

Особое внимание уделяется светофорной сигнализации на железнодорожных переездах, без которой невозможно обеспечить должную БДД.

3. Формирование однородных ТП осуществляется по типам ТС, по направлению дальнейшего движения на пересечении, по цели движения (транзитное и местное движение) и способствует выравниванию скорости движения, повышению пропускной способности магистралей (полос), а также ликвидирует внутренние конфликты в ТП.

Наиболее существенный эффект при формировании однородных ТП по цели движения – разделение местного для данного города (населенного пункта) и транзитного движения – дает устройство обходной дороги.

4. Оптимизация скоростного режима представляет собой воздействие на скорость движения ТС в потоке для повышения БДД или пропускной способности. Основная задача оптимизации скоростного режима – обеспечение равномерности скорости движения каждого ТС в отдельности и ТП в целом. Оптимизация скорости в определенной степени обеспечивается при выравнивании состава ТП на дороге или полосе движения.

Задачи регламентации скорости ТС с целью повышения БДД разделены на два направления: первое – ограничение скорости на наиболее опасных для движения участках или для определенных типов ТС; второе – регулирование скоростного режима для сокращения разности скоростей ТС в потоке.

В зависимости от конкретных условий задача оптимизации может заключаться как в снижении, так и в повышении существующего скоростного режима.

Наибольшее значение пропускной способности дороги достигается при скорости движения 50...55 км/ч. Очевидно, что, когда состояние дороги не позволяет обеспечить такую скорость (например, на железнодорожном переезде из-за неисправности настила), мерой ее оптимизации будет устранение этого недостатка. Аналогичным примером является ликвидация гололедицы на дороге, при которой скорость резко падает и снижается пропускная способность. Повышение скорости ТП достигается также увеличением ширины проезжей части и обочины до оптимальных размеров.

Противоположные меры могут потребоваться на скоростной дороге при наступлении часа пик, когда обычная скорость движения для дороги этого типа 100...120 км/ч не может обеспечить желаемой пропускной способности. В этом случае принудительное временное ограничение скорости движения до 70 км/ч позволяет заметно повысить пропускную способность дороги за счет безопасного увеличения плотности ТП.

Ограничения скорости движения бывают постоянными и повсеместными или временными и местными. Постоянные и повсеместные

ограничения устанавливаются ПДД. В населенных пунктах установлено ограничение скорости 60 км/ч, а на дорогах вне населенных пунктов – 90 км/ч.

5. Организация пешеходного движения подразделяется на обеспечение безопасности пешеходов:

- при регулируемом пересечении проезжей части;
- нерегулируемом пересечении проезжей части;
- движении пешеходов вдоль проезжей части.

Безопасность нерегулируемого пересечения проезжей части обеспечивается:

- хорошей видимостью пешеходного перехода для водителей, приближающихся со всех направлений;
- хорошей видимостью приближающихся ТС для пешеходов;
- наименьшей протяженностью перехода для сокращения времени нахождения пешеходов на проезжей части;
- обустройством центральных островков безопасности на проезжей части широких улиц для перехода улицы в два этапа.

На подходах к любому пешеходному переходу должен быть обеспечен треугольник видимости, соответствующий разрешенной скорости движения.

Основной задачей для обеспечения безопасности пешеходного движения вдоль проезжей части является отделение ПП от ТП за счет:

- наличия тротуара;
- соответствия ширины тротуара пиковой интенсивности пешеходного потока;
- хорошего качества покрытия тротуара и его содержания;
- отсутствия на тротуаре помех для движения пешеходов (телефонные будки, урны, остановочные павильоны, рекламные щиты, торговые точки);
- наличия ограждений, препятствующих внезапному выходу пешеходов на проезжую часть в наиболее опасных местах (перильные ограждения, посадки кустарника);
- наличия препятствий для внезапного выезда ТС на тротуар в наиболее опасных местах (барьерные ограждения, повышенный бортовой камень).

Пешеходное движение в Большесолдатском районе происходит как в неорганизованном порядке по краю проезжей части, так и по существующим дорожкам и тротуарам, а также по пешеходным переходам.

Необходимо отметить нехватку тротуаров, а также оборудованных дорожными знаками и дорожной разметкой пешеходных переходов, как на территории населенных пунктов, так и на дорогах.

Отсутствие тротуаров у дорог создает неудобства для жителей, а также повышает вероятность возникновения ДТП с участием пешеходов.

Существует потребность в совершенствовании пешеходной инфраструктуры.

6. Поддержание дорог в хорошем эксплуатационном состоянии необходимо прежде всего для обеспечения плавности и безопасности

дорожного движения в условиях действия неблагоприятных внешних факторов (темное время суток, зимний период).

Важнейшими средствами для обеспечения БДД в темное время суток в населенных пунктах являются следующие:

- освещение дорог;
- использование средств оптического ориентирования (разметка, световозвращатели);
- выделение освещением расположения опасных зон (пересечений, примыканий, ОП, пешеходных переходов, участков дорожно-ремонтных работ и т. д.);
- исключение дезориентирующего, отвлекающего и слепящего воздействия рекламных щитов, вывесок;
- исключение чередования коротких освещенных и неосвещенных участков дороги, обеспечение плавного снижения яркости освещения проезжей части на выезде с освещенного участка при помощи переходной зоны освещения протяженностью 50...250 м в зависимости от перепада яркости освещения;
- избежание размещения опор освещения в местах, находящихся на траектории возможного движения ТС в случае его внезапного съезда с дороги;
- регулирование величины и густоты крон насаждений вдоль дороги для предупреждения снижения качества освещения проезжей части.

Освещение УДС на территории Большесолдатского района в основном соответствует требованиями норм по освещению малых и средних населенных пунктов. Более освещенные улицы – основные улицы с асфальтовым покрытием и большей интенсивностью движения, второстепенные улицы и проезды освещены хуже.

Освещенность и яркость дорожного покрытия соответствуют требованиям нормативных документов по естественному и искусственному электроосвещению.

Для снижения вероятности возникновения ДТП в зимний период применяются такие предупредительные меры, как:

- своевременная уборка снега с проезжей части и его правильное складирование для предупреждения снижения видимости из-за образования снежных валов согласно ГОСТ Р 50597;
- проведение противогололедных мероприятий;
- дополнительное информирование водителей об участках УДС с наиболее сложными условиями движения;
- применение специального оснащения и обозначения снегоуборочной техники (яркий цвет, проблесковые маячки, противотуманные фары);
- применение согласованного организационного плана очередности действий по уборке снега и проведения мероприятий по снижению скользкости.

7. Регулирование остановок и стоянок ТС устраняет опасные ситуации, возникающие при снижении обзора и создании помех для движения из-за ТС,

маневрирующих и стоящих у края проезжей части. Остановки и стоянки ТС вдоль тротуаров оказывают негативное влияние на общую пропускную способность дорог из-за помех для нормального ОПП и работы дорожной техники (например, снегоуборочной).

Мероприятия по регулированию режима остановок или стоянок, направленные на повышение БДД, включают в себя:

- запрет остановок и стоянок ТС там, где они ухудшают обзор и условия маневрирования для других участников ДД;

- ограничение протяженности участков, где разрешены остановки и стоянки на проезжей части дорог;

- перенос мест стоянок в специально отведенные места для организации временных стоянок вне проезжей части дорог.

Элементами перечисленных мероприятий служат:

- запрет остановки перед регулируемым перекрестком;

- полный запрет стоянки (разрешается только остановка для посадки-высадки и погрузки-выгрузки) на участках дорог, пропускная способность которых близка к пределу расчетной;

- ограниченный запрет на стоянку по времени, по категории ТС, по месту;

- регулирование постановки ТС около тротуара на стоянке с обозначением разметкой, знаками;

- местное регулирование режима остановки и стоянки с обозначениями границ знаками "Зона стоянки" и "Конец зоны стоянки".

1.14 Исследование причин и условий возникновения ДТП

Основной проблемой транспортной системы МО является проблема аварийности, которая в последнее десятилетие приобрела особую остроту в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном ДД, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения БДД и крайне низкой дисциплиной участников ДД.

ДТП наносят экономике значительный ущерб.

Наиболее многочисленной и самой уязвимой группой участников ДД являются пешеходы. Отсутствие тротуаров, пешеходных дорожек и переходов, ТСОДД на улицах населенных пунктов приводит к увеличению нарушений ПДД пешеходами.

Сложная обстановка с аварийностью и наличие тенденций к дальнейшему ухудшению ситуации во многом объясняются следующими причинами:

- постоянно возрастающей мобильностью населения;

- увеличением автомобильного парка личных ТС;

- низкой долей перевозок общественным транспортом и увеличением перевозок личным транспортом;

- нарастающей диспропорцией между увеличением количества ТС и протяженностью УДС, зачастую не рассчитанной на современные транспортные потоки.

Анализ ДТП выполнен согласно ОДМ 218.6.015-2015 «Рекомендации по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации».

Анализ распределения ДТП по протяженности дорог и улиц проводят с целью:

- 1) выявления МК ДТП;
- 2) изучения условий и причин возникновения МК ДТП, а также отдельных ДТП, в местах совершения которых выявлены недостатки транспортно-эксплуатационного состояния УДС;
- 3) назначения мероприятий по ликвидации МК ДТП и профилактике возникновения ДТП из-за недостатков транспортно-эксплуатационного состояния УДС.

В 2018 г. в Курской области (рисунок 2) зарегистрировано 1600 ДТП, в которых 200 человек погибло и 2027 получило ранения. По сравнению с предыдущим 2017 годом в 2018 году в области наблюдается незначительная, но положительная динамика, а именно: уменьшение числа ДТП с 1601 до 1600, уменьшение количества погибших с 201 до 200 человек, уменьшение количества раненых с 2070 до 2027 человек. В целом необходимо отметить, что в Курской области последние 7 лет (начиная с 2013 г.) состояние с БДД постепенно улучшается. Так количество ДТП за этот период уменьшилось на 22,3 % (с 2060 ДТП в 2012 г. до 1600 ДТП в 2018 г.), количество раненых уменьшилось на 20,5 % (с 2551 до 2027 человек), количество погибших уменьшилось на 34,8 % (с 307 до 200 человек).

На территории Большесолдатского района в 2018 г. зарегистрировано 16 ДТП (рисунок 3), в которых 19 человек получило ранения различной степени тяжести и 3 человека погибло. По сравнению с 2017 г. количество ДТП в 2018 г. увеличилось на 77,7 % (с 9 до 16 ДТП), количество раненых увеличилось на 90,0 % (с 10 до 19 человек), а количество погибших уменьшилось на 50 % (с 6 до 3 человек). На протяжении последних трех лет в районе наблюдается рост количества ДТП и количества пострадавших в них людей.

С участием пешеходов в 2018 г. (рисунок 4) произошло 6,25 % ДТП (1 из 16 ДТП), в которых 1 человек получил ранения (5,3 % от общего количества раненых в ДТП) и ни один пешеход не погиб. В 2018 г. по сравнению с предыдущим 2017 годом не отмечается изменения количества ДТП с участием пешеходов и количества пострадавших в них людей. Необходимо отметить, что на протяжении последних четырех лет в районе складывается достаточно благоприятная ситуация с аварийностью с участием пешеходов. ДТП с участием пешеходов характеризуются наименьшим количеством пострадавших на одно ДТП (0 погибших и 1 раненый на 1 ДТП в 2018 г.).

КСОДД на территории Большесолдатского района Курской области

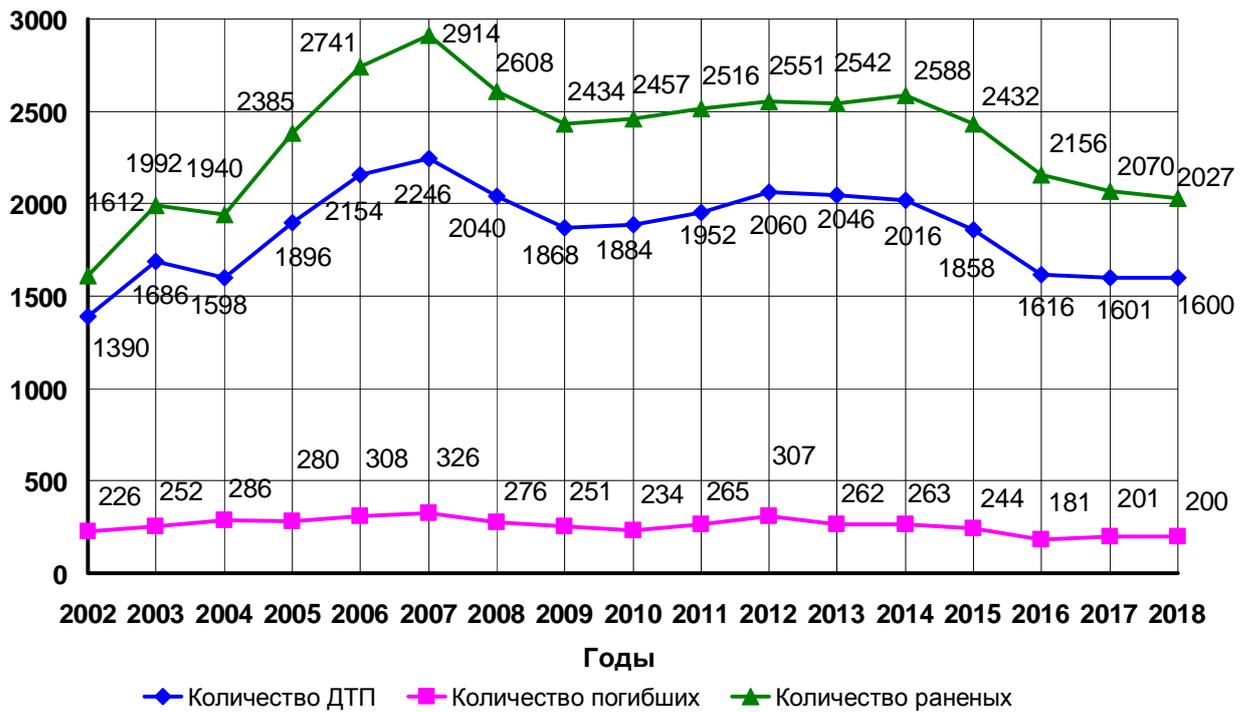


Рисунок 2 – Общее количество ДТП, погибших и раненых в них людей в Курской области

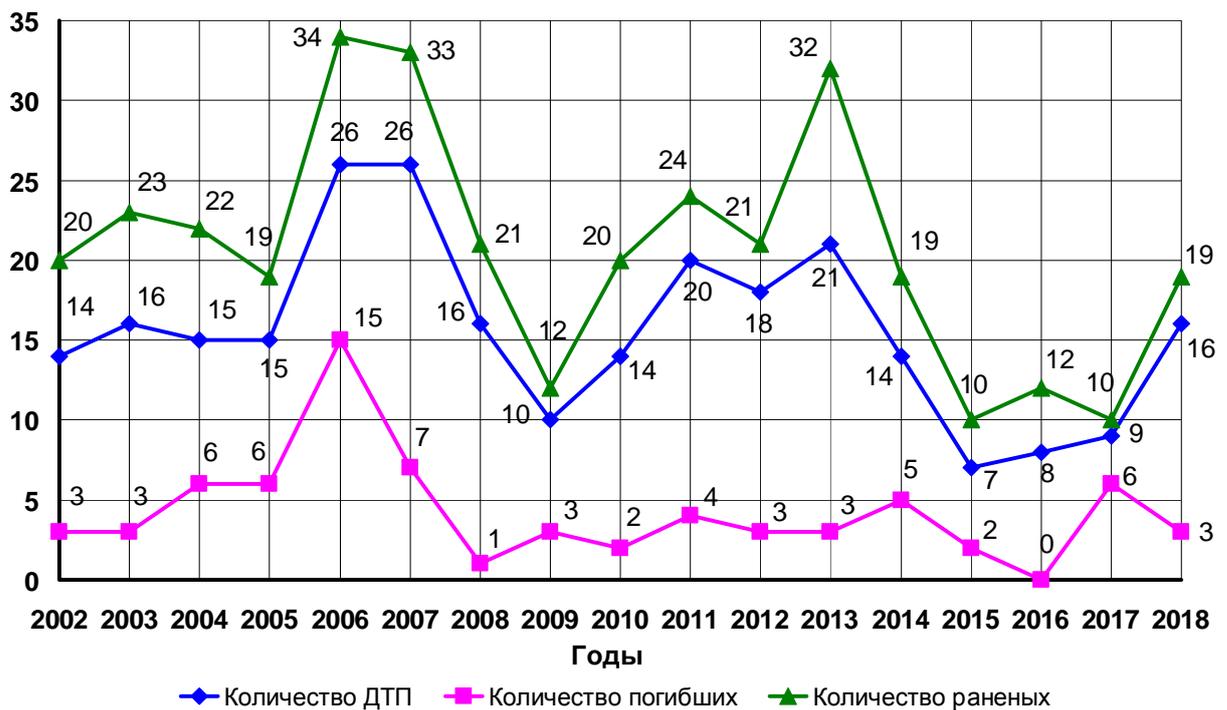


Рисунок 3 – Общее количество ДТП, погибших и раненых в них людей в Большесолдатском районе

По вине пешеходов в 2018 г. (рисунок 5) произошло 6,25 % ДТП (1 из 16 ДТП) или 100 % от количества ДТП с участием пешеходов, в которых 1 человек получил ранения (5,3 % от общего количества раненых в ДТП) и ни один человек не пострадал. Т. е. единственное ДТП в районе в 2018 г. с участием пешеходов, произошло по вине самого пешехода. По сравнению с

предыдущим 2017 годом в 2018 г. отмечается увеличение количества ДТП на с 0 до 1 ДТП, увеличение количества раненых с 0 до 1 человека, а количество погибших не изменилось и равно нулю. На протяжении последних четырех лет в районе складывается достаточно благоприятная ситуация с аварийностью по вине пешеходов.

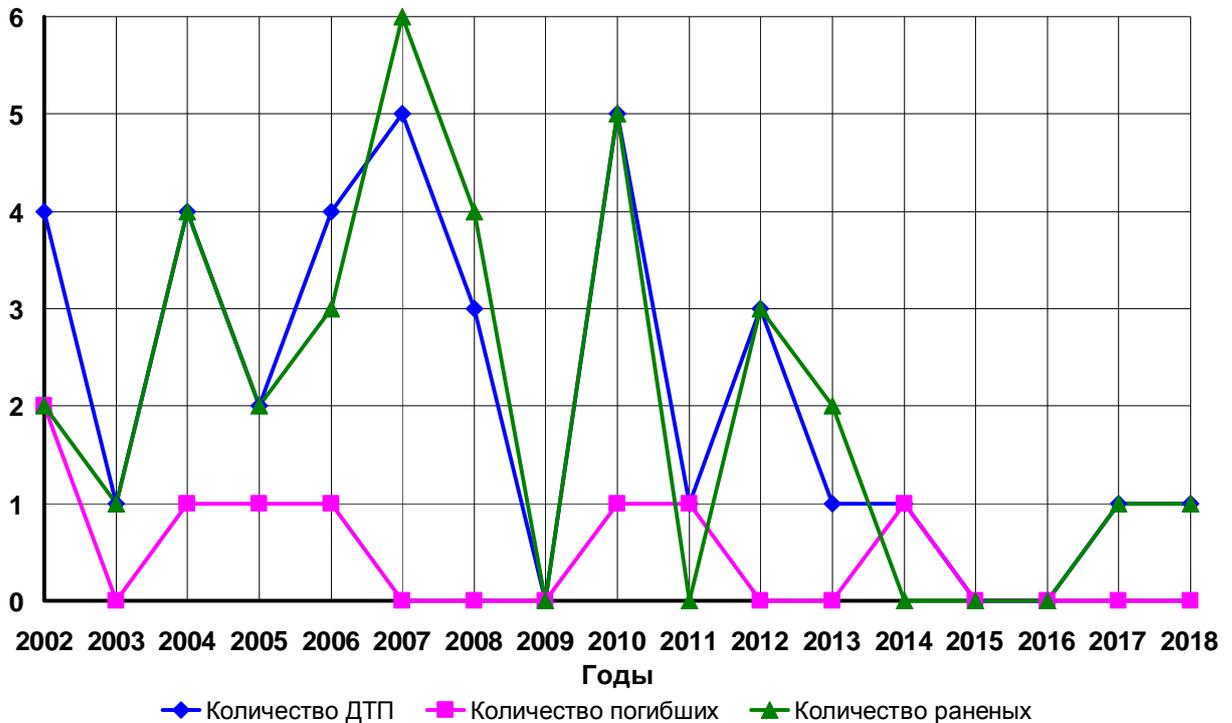


Рисунок 4 – Количество ДТП с участием пешеходов, количество погибших и раненых в них людей

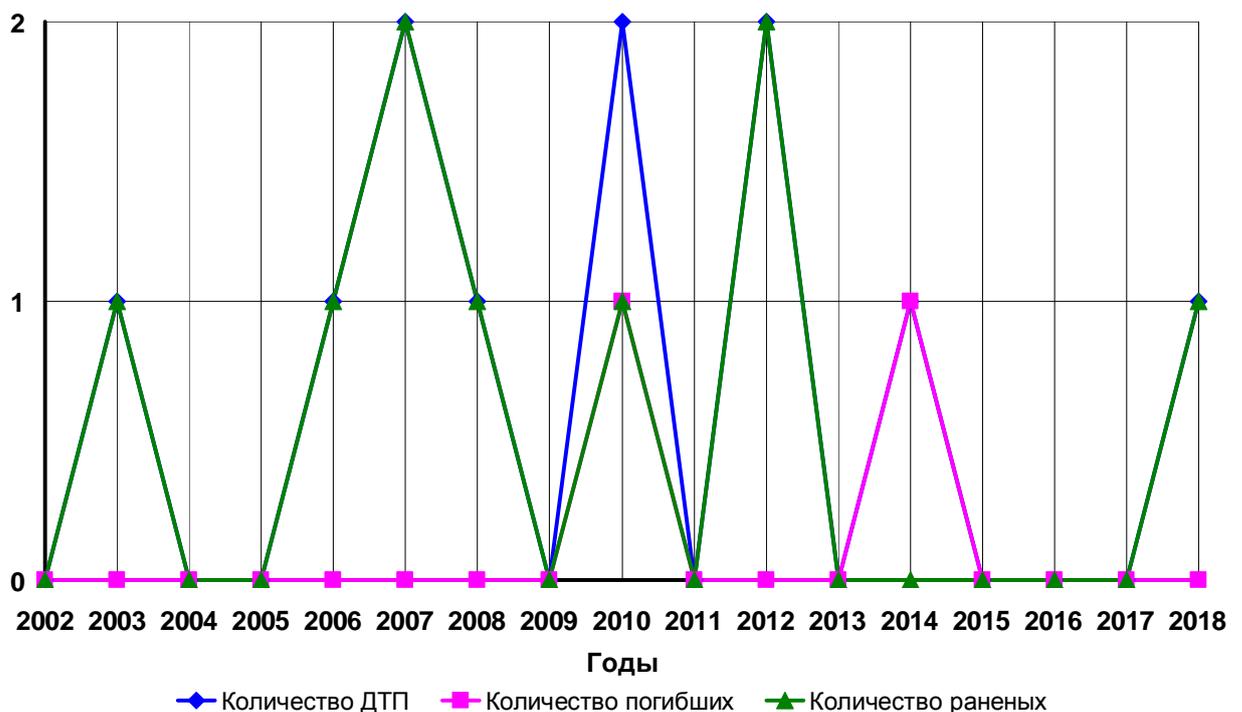


Рисунок 5 – Количество ДТП по вине пешеходов, количество погибших и раненых в них людей

ДТП по вине пешеходов, также как и ДТП с участием пешеходов, характеризуются наименьшим количеством пострадавших на одно ДТП (0 погибших и 1 раненый на 1 ДТП в 2018 г.).

По вине водителей ТС, находящихся в состоянии алкогольного опьянения, в 2018 г. (рисунок 6) произошло 5 ДТП (31,25 % от общего количества ДТП), в которых 7 человек получило ранения (36,8 % от общего количества раненых в ДТП) и один человек погиб (33,3 % от общего количества погибших в ДТП). По сравнению с предыдущим 2017 годом в 2018 г. отмечается увеличение количества таких ДТП на 66,6 % (с 3 до 5 ДТП), увеличение количества раненых на 40,0 % (с 5 до 7 человек), а количество погибших не изменилось и равно 1 человеку. Такие ДТП характеризуются наибольшим количеством пострадавших на одно ДТП (1 человек погиб и 7 ранено в 5 ДТП в 2018 г.). Необходимо отметить, что в течение последних 2 лет отмечается резкий рост таких ДТП.

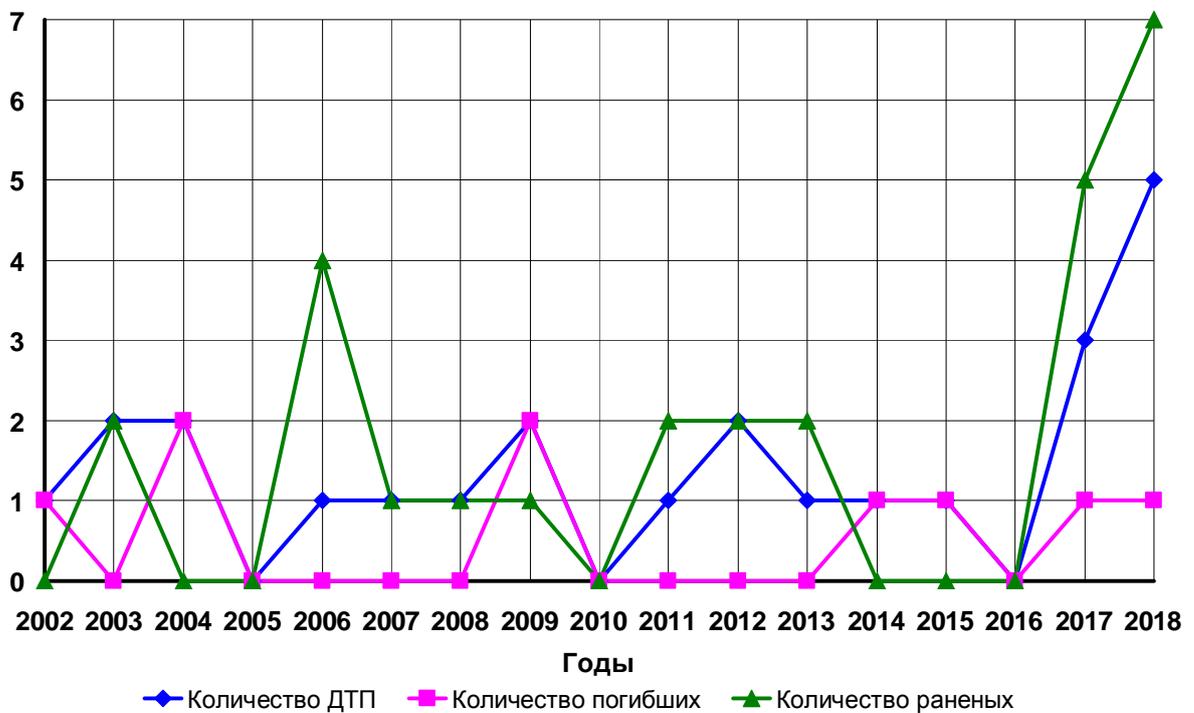


Рисунок 6 – Количество ДТП, погибших и раненых в них людей по вине водителей ТС, находящихся в состоянии алкогольного опьянения

С участием детей в 2018 г. (рисунок 7) произошло 18,75 % ДТП (3 из 16 ДТП), в которых 2 ребенка получило ранения (10,5 % от общего количества раненых в ДТП) и 1 ребенок погиб (33,3 % от общего количества погибших в ДТП людей). На протяжении последних 17 лет не отмечается какой-либо тенденции улучшения или ухудшения показателей аварийности с участием детей. Так количество ДТП с участием детей за этот период находится в интервале от 0 до 3 ДТП, количество раненых – от 0 до 3 человек, а количество погибших – от 0 до 1 человека.

По вине детей в 2018 г. (рисунок 8) произошло 1 ДТП или 33,3 % от количества ДТП с участием детей, в котором 1 ребенок получил ранения и ни

один ребенок не погиб. По сравнению с предыдущим годом количество таких ДТП, как и количество раненых в них людей, увеличилось с 0 до 1, а количество погибших в таких ДТП детей на протяжении последних 13 лет остается неизменным и равно нулю.

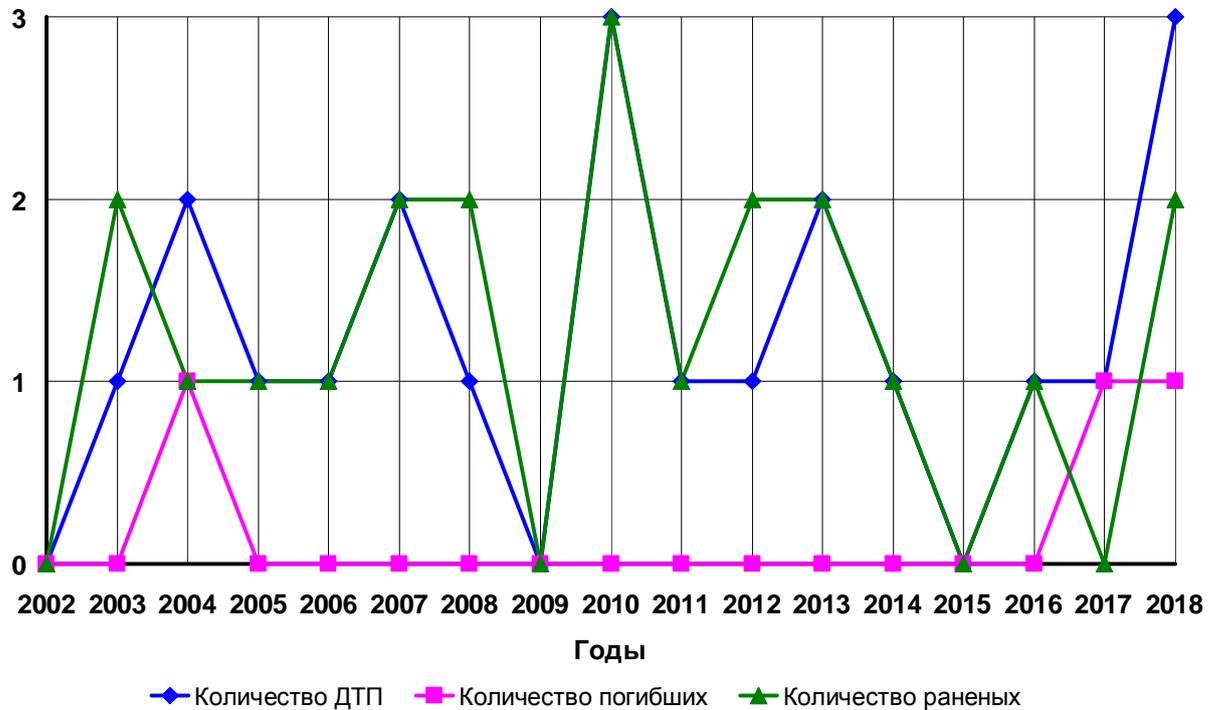


Рисунок 7 – Количество ДТП с участием детей, количество погибших и раненых в них людей

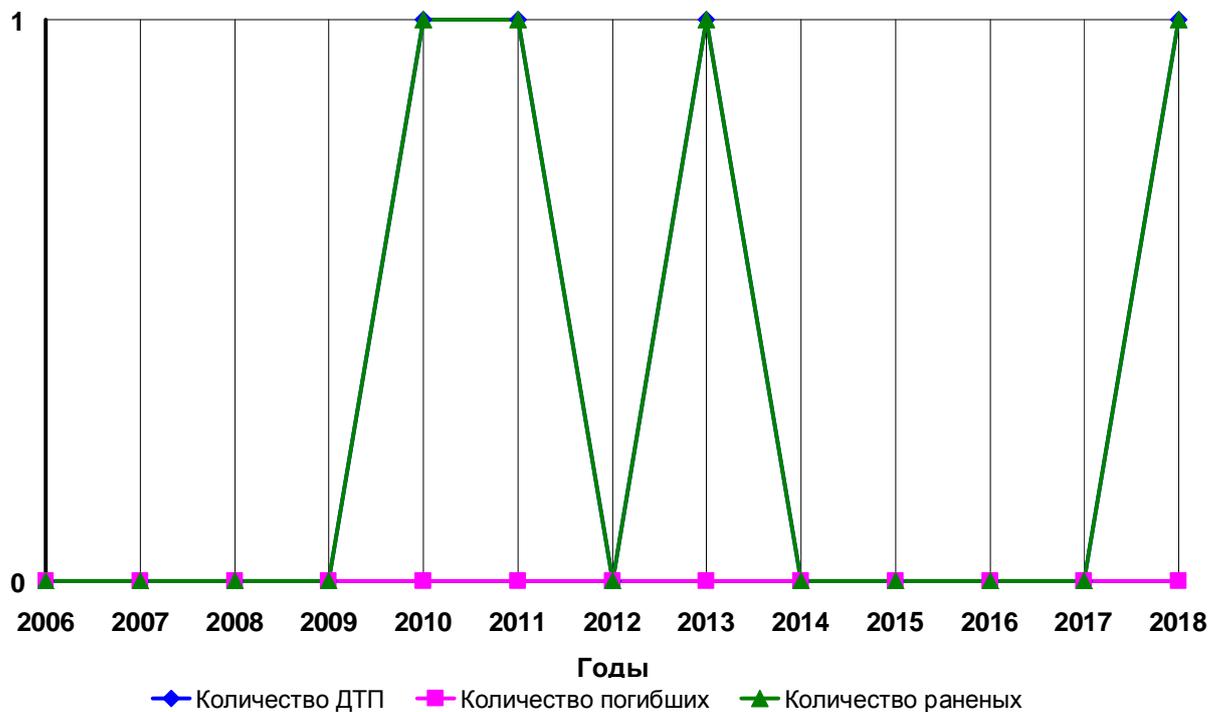


Рисунок 8 – Количество ДТП по вине детей, количество погибших и раненых в них людей

По вине молодых водителей ТС в 2018 г. (рисунок 9) произошло 18,75 % ДТП (3 из 16 ДТП), в которых 3 человека получили ранения (15,8 % от общего количества раненых) и ни один человек не погиб. По сравнению с 2017 г. количество таких ДТП увеличилось на 50 % (с 2 до 3 ДТП), количество раненых увеличилось на 200% (с 1 до 3 человек), а количество погибших уменьшилось с 5 до 0 человек.

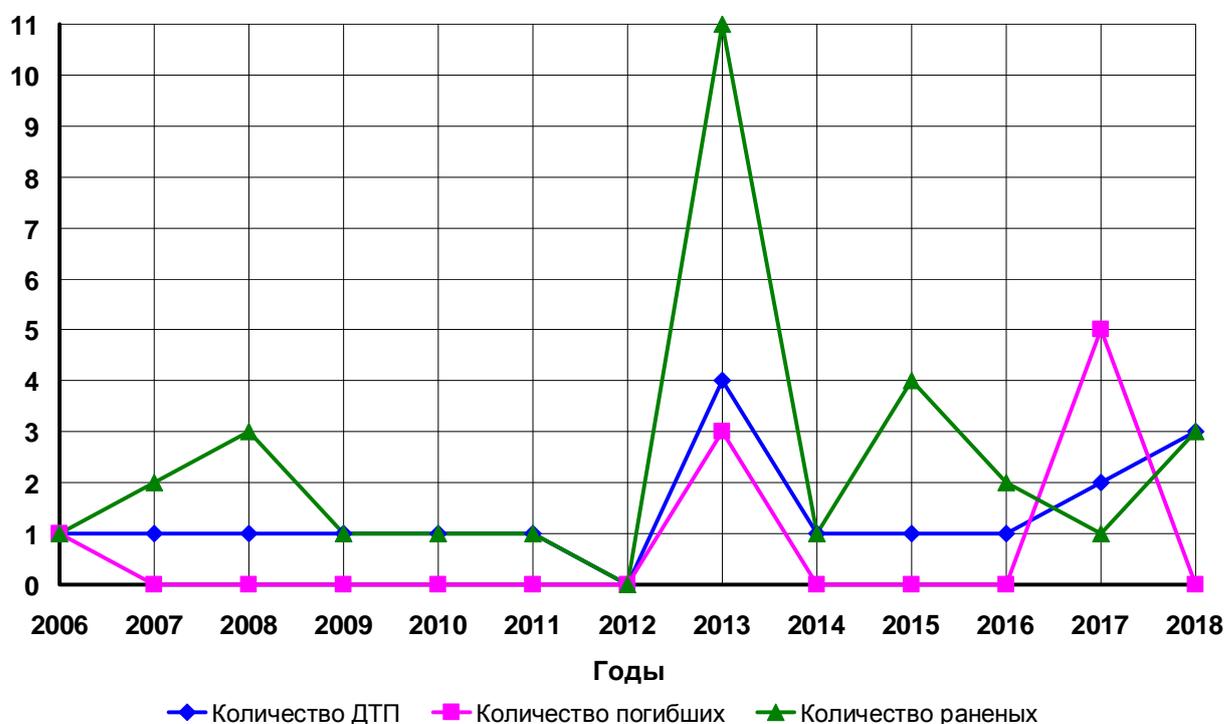


Рисунок 9 – Количество ДТП по вине молодых водителей ТС, количество погибших и раненых в них людей

В 2018 г. в районе зарегистрировано 4 ДТП (25,0 % от общего их количества), которым сопутствовали, так называемые, неудовлетворительные дорожные условия (рисунок 10), в которых 3 человека получило ранения (15,8 % от общего количества раненых в ДТП людей) и один человек погиб (33,3 % от общего количества погибших в ДТП людей). По сравнению с предыдущим годом количество таких ДТП увеличилось на 33,3 % (с 3 до 4 ДТП), количество раненых уменьшилось на 40,0 % (с 5 до 3 человек), а количество погибших увеличилось с 0 до 1 человека.

Основные недостатки транспортно-эксплуатационного состояния дорог, сопутствующие возникновению ДТП:

- отсутствие, неправильное применение или плохая видимость ТСОДД;
- дефекты дорожного покрытия;
- отсутствие искусственного освещения.

В 2018 г., как и в предыдущие 8 лет, на пешеходных переходах района не произошло ни одного ДТП, и, соответственно, ни один человек не пострадал.

КСОДД на территории Большесолдатского района Курской области

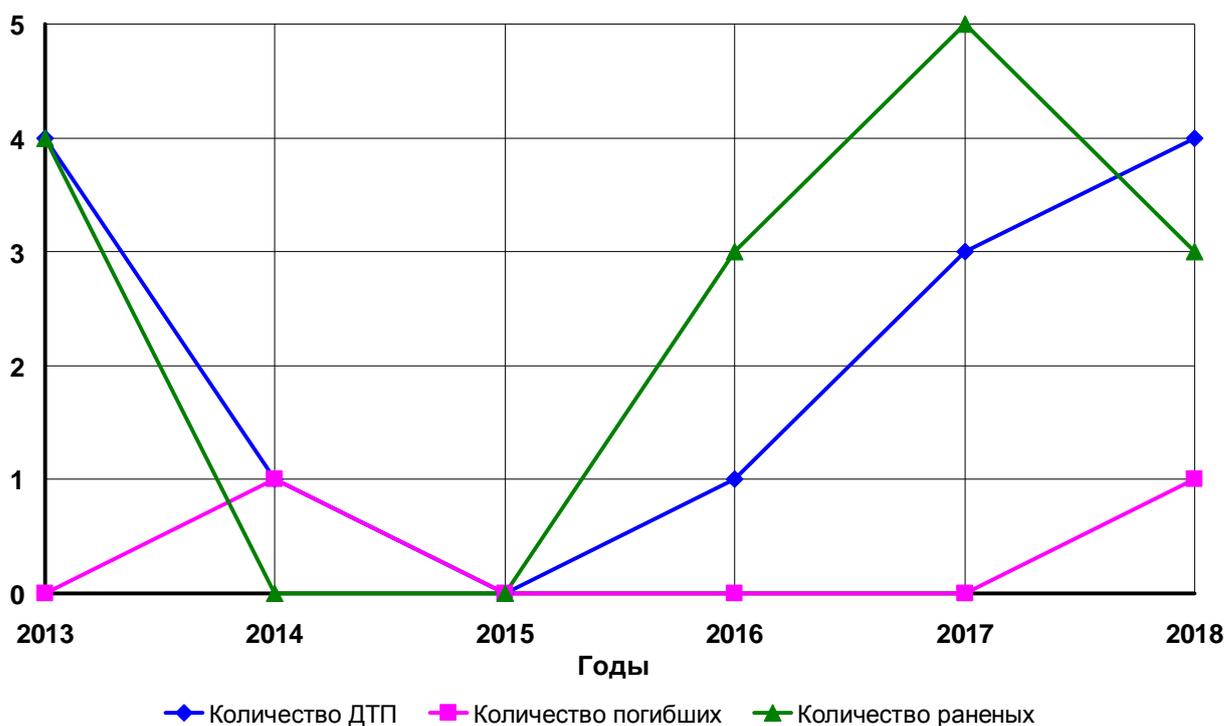


Рисунок 10 – Количество ДТП с сопутствующими неудовлетворительными дорожными условиями, количество погибших и раненых в них людей

Анализ распределения ДТП по месяцам года в 2018 г. (рисунок 11) показывает, что на протяжении года ДТП распределены не равномерно. Наиболее аварийными месяцами года являются май, июль и ноябрь, в течение которых произошло по 3 ДТП, затем идут июнь, сентябрь и декабрь – по 1 ДТП в месяц, затем – январь – 1 ДТП, а в течение остальных месяцев не произошло ни одного ДТП.

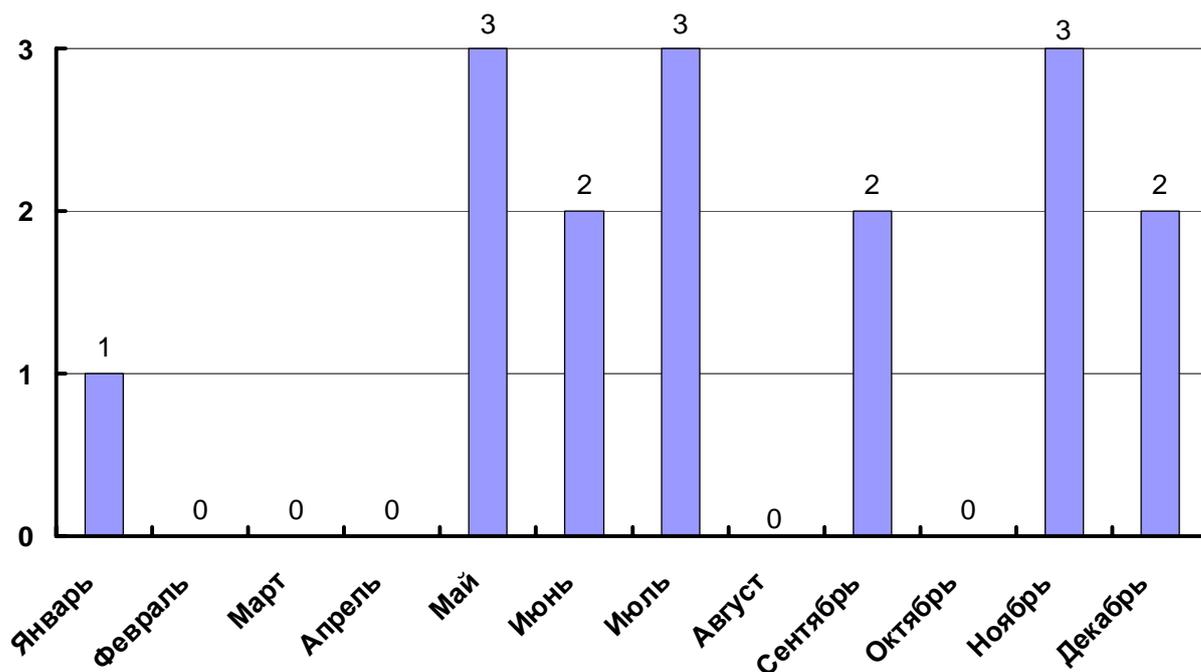


Рисунок 11 – Распределение ДТП по месяца года

Анализ распределения ДТП по дням недели в 2018 г. (рисунок 12) показывает, что наибольшее их количество произошло в четверг и пятницу (по 4 ДТП в день), а наименьшее – в воскресенье – ни одного ДТП.

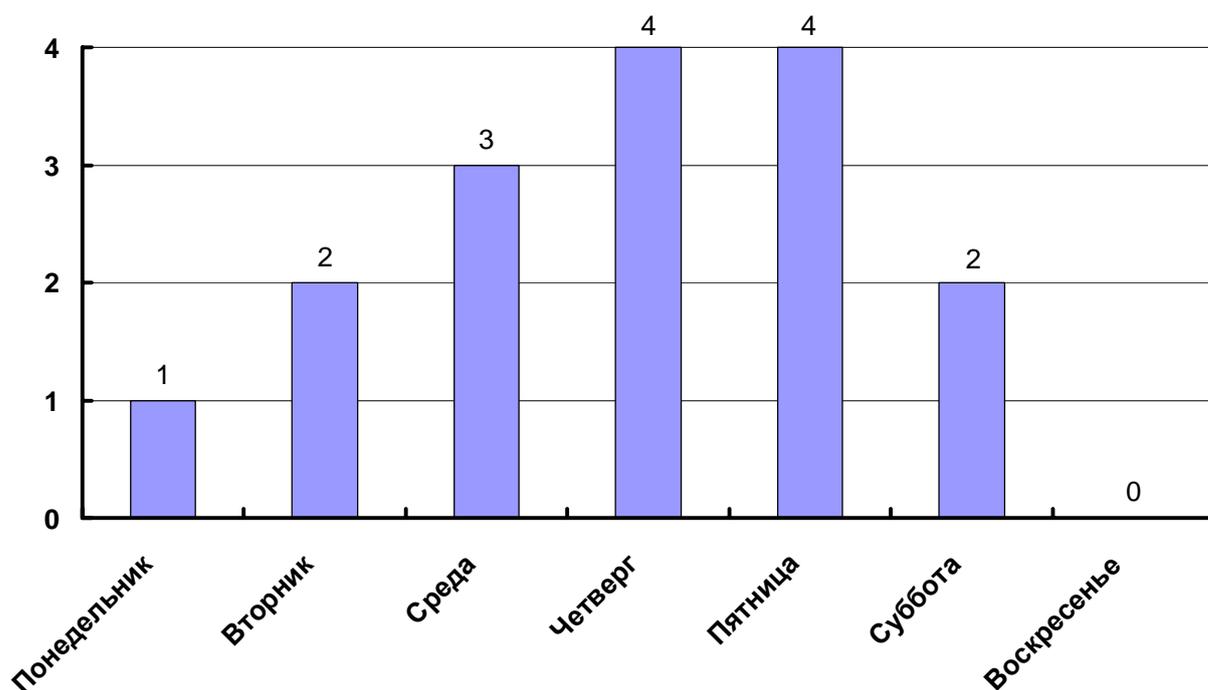


Рисунок 12 – Распределение ДТП по дням недели

Анализ распределения ДТП по времени суток в 2018 г. (рисунок 13) показывает, что наиболее аварийным часом суток является период времени с 9 до 10 часов. В это время произошло 3 ДТП.

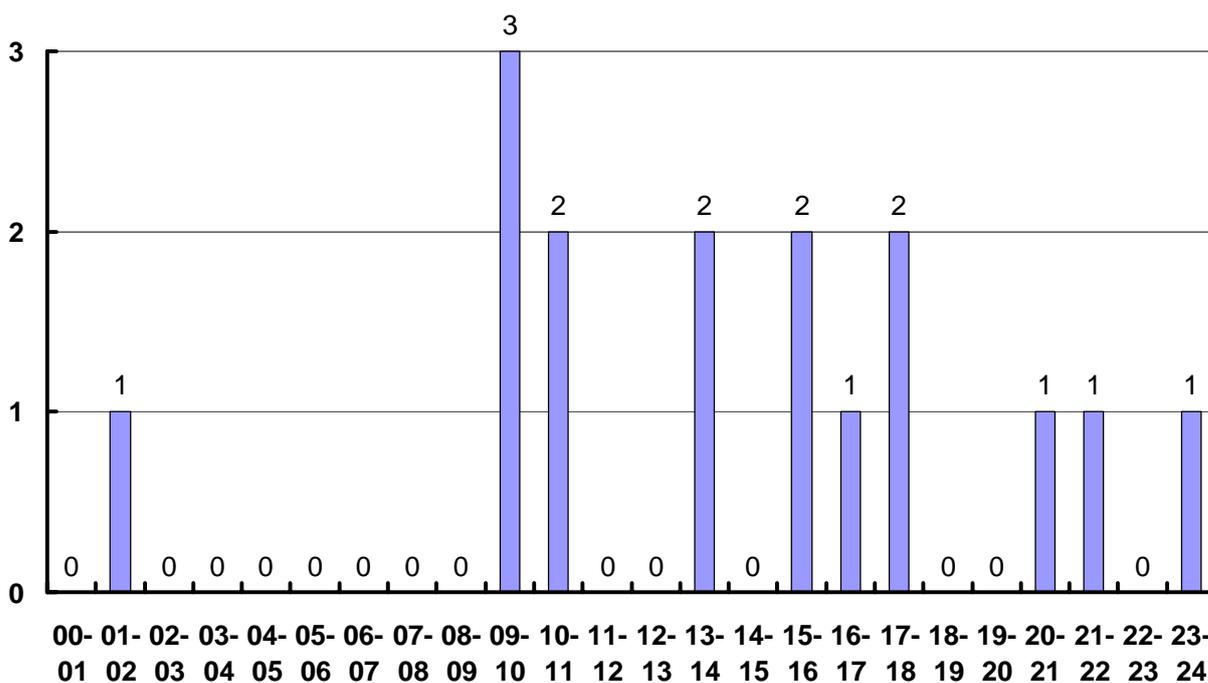


Рисунок 13 – Распределение ДТП по времени суток

Анализ распределения ДТП по видам в 2018 г. (рисунок 14) показывает, что самым распространенным видом ДТП является наезд на препятствие (4 ДТП или 25,0 % от общего количества ДТП), затем идут опрокидывание ТС и столкновение ТС (по 3 ДТП), затем – наезд на пешехода и наезд на велосипедиста (по 2 ДТП) и на последнем месте – наезд на стоящее ТС и иной вид (по 1 ДТП).

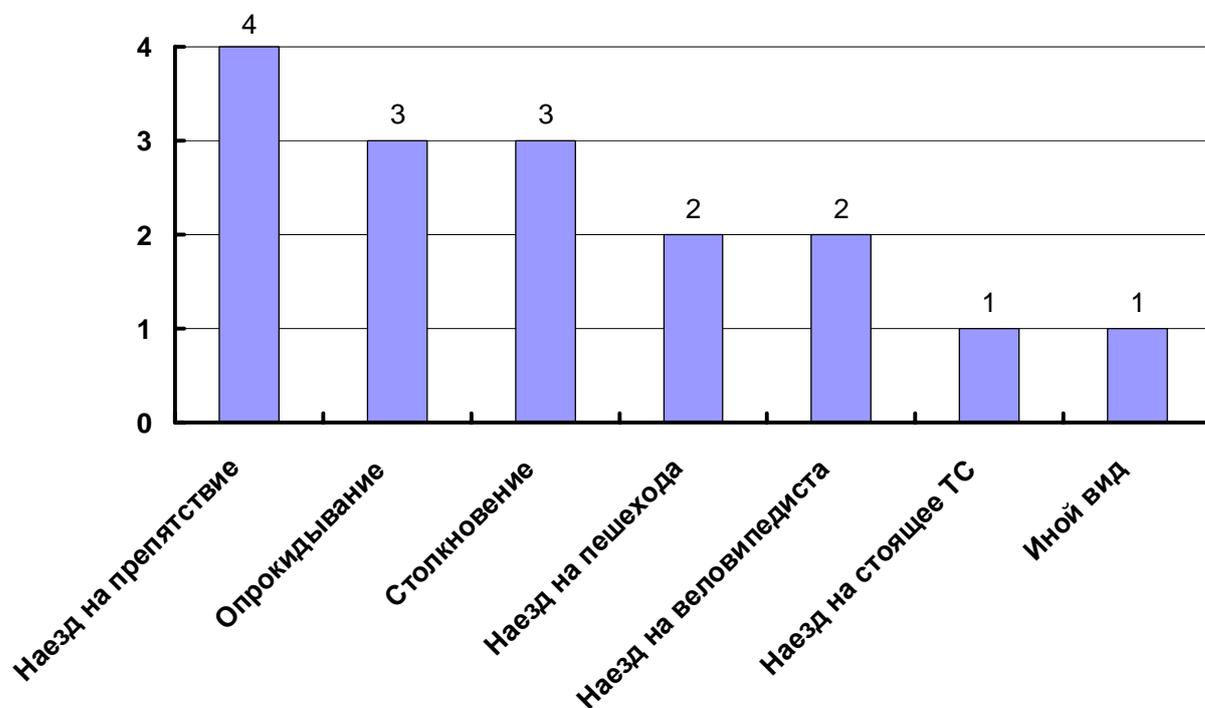


Рисунок 14 – Распределение ДТП по видам

Карта ДТП Большесолдатского района за 2018 г. представлена в приложении У.

Перечень ДТП, произошедших в Большесолдатском районе в 2018 г., представлен в приложении Ф.

В результате анализа БДД на территории Большесолдатского района можно сделать следующие выводы:

- 5 из 16 ДТП (31,25 % от общего количества ДТП) произошли по вине водителей ТС, находящихся в состоянии алкогольного опьянения;

- 4 из 16 ДТП (25,0 % от общего количества ДТП) составили наезды на препятствие;

- 3 из 16 ДТП (18,75 % от общего количества ДТП) составили опрокидывания ТС;

- 3 из 16 ДТП (18,75 % от общего количества ДТП) составили столкновения ТС;

- 2 из 16 ДТП (12,5 % от общего количества ДТП) произошли по вине водителей ТС, не имеющих права на управление ТС.

- 6 ДТП произошло на автомобильной дороге Дьяконово – Суджа – граница с Украиной;

- 5 ДТП произошло в с. Большое Солдатское;

- в 2018 году на территории Большесолдатского района МК ДТП не выявлено;

- основные причины и условия, способствующие ДТП: превышение скоростного режима, неудовлетворительное состояние обочин, несоблюдение очередности проезда перекрестков, отсутствие тротуаров и пешеходных переходов, отсутствие уличного освещения, нарушение содержания автомобильных дорог.

1.15 Изучение общественного мнения и мнения водителей ТС

Целью изучения общественного мнения и мнения водителей ТС в рамках разработки КСОДД является выяснение качественных и количественных параметров транспортного поведения населения Большесолдатского района. Задачами изучения общественного мнения и мнения водителей ТС выступают сбор и анализ данных, характеризующих перемещения и подвижность граждан, мнение населения относительно функционирования транспортной системы Большесолдатского района.

Для количественного определения общественного мнения в Большесолдатском районе был проведен социологический опрос, включающий в себя следующие этапы:

1. Постановка цели исследования. Было сформулировано, какие сведения предполагается получить, как использовать и на что направить обобщенные итоги.

2. Разработка инструмента (анкеты). Были сформулированы четкие, краткие, не допускающие различного толкования вопросы и варианты ответов на них.

3. Подготовка выборки (число и состав опрашиваемых). При проведении социологического исследования в рамках разработки КСОДД использовались случайная и стратифицированная выборки.

Рекомендуемое количество опрашиваемых жителей и приезжих должно составлять 0,5–2 % от численности постоянно проживающего населения поселения, городского округа (большой процент респондентов для поселений и городских округов с малой численностью проживающего населения).

Рекомендуемое количество опрашиваемых водителей должно составлять 1,0–1,5 % от количества зарегистрированных ТС на территории поселения, городского округа (большой процент респондентов для поселений, городских округов с малой численностью проживающего населения).

Для получения наиболее объективной информации, в число опрашиваемых были включены все категории населения – по национальности, возрасту, социальному положению, образованию и т. д.

4. Проведение опроса общественного мнения и мнения водителей ТС методом анкетирования. Опрос проводили анонимно, с целью повышения

достоверности информации, по 3–4 часа в день в течение 3–4 дней, чтобы была возможность учесть мнения различных слоев населения.

Результаты изучения общественного мнения и мнения водителей ТС Большесолдатского района показали необходимость строительства, реконструкции и капитального ремонта отдельных дорог, а также улучшения условий пешеходного движения и пользования ОПТ.

2 Принципиальные предложения и решения по основным мероприятиям ОДД (варианты проектирования)

Варианты проектирования при разработке КСОДД обуславливаются, как правило, следующими исходными данными – показателями социально-экономического прогноза:

- численностью населения;
- количеством рабочих мест;
- уровнем автомобилизации населения.

Социально-экономическое развитие Большесолдатского района определяется тенденциями развития не только района и области, но и Российской Федерации. Тем не менее, важнейшим элементом потенциала развития экономики, а как следствие и пространственного развития территории, является собственный потенциал района, скорректированный на внешние угрозы. С другой стороны воздействие на факторы, лимитирующие развитие экономики района и является политикой в области экономического развития. В соответствии с этими вводными можно определить 2 сценария развития района (в соответствии со сценариями развития области) и, следовательно, 2 варианта проектирования КСОДД: консервативный (инерционный) и оптимальный (инновационный). Эти варианты зависят от численности населения района и уровня автомобилизации населения. Вероятность каждого из них определяется сложным сочетанием социальных, экономических и политических факторов, но, в конечном итоге, возможный сценарий развития демографических процессов будет зависеть от трех основных показателей: уровня рождаемости, уровня смертности и сальдо миграций.

Прогноз изменения численности населения Большесолдатского района выполнен на основе имеющихся данных о демографической ситуации в районе и Курской области в целом за последние годы.

Консервативный (инерционный) сценарий развития района связан, прежде всего, с сохранением современных тенденций развития экономики, а именно, незначительным компенсационным ростом промышленного производства, восстановлением сельского хозяйства; консервацией проблем в социальной сфере: неблагоприятной демографической ситуацией (естественной и миграционной убылью населения, старением населения). При реализации данного сценария развитие района будет происходить медленно, никаких крупных программ реализовано не будет. В результате район останется периферийной территорией в Курской области, усилится поток трудовых миграций за пределы района (в первую очередь в Курск и Москву).

Консервативный (инерционный) вариант проектирования КСОДД подразумевает развитие района на основе достигнутого уровня производственной базы, использовании ресурсного потенциала в соответствии со сложившимися социальными условиями и динамикой

населения, численность которого в 2033 году должна будет составить 7550 человек.

Исходя из прогноза уровня автомобилизации населения района в 2033 г. (645 ТС / 1000 чел.), количество ТС в районе при этом варианте составит 4870 единиц, что на 11,3 % больше существующего в настоящее время количества ТС. Следовательно, также на 11,3 % увеличится интенсивность движения ТС и загрузка УДС района.

Консервативный (инерционный) вариант предусматривает обустройство и приведение существующей УДС в нормативное состояние: разработку недостающих ПОДД, установку ТСОДД согласно ПОДД, реконструкцию аварийно-опасных участков, текущий и капитальный ремонт дорог, строительство новых и ремонт существующих пешеходных дорожек и тротуаров, строительство и реконструкцию ОП ОПТ;

В качестве основных мероприятий ОДД для консервативного варианта определены:

- 1) обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий;
- 2) распределение транспортных потоков по сети дорог;
- 3) организация системы мониторинга ДД, установка детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения документации по ОДД, принципы формирования и ведения баз данных, условия доступа к информации, периодичность ее актуализации;
- 4) совершенствование системы информационного обеспечения участников ДД;
- 5) организация движения маршрутных ТС, включая обеспечение приоритетных условий их движения;
- 6) устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями;
- 7) организация движения пешеходов;
- 8) обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов;
- 9) обеспечение маршрутов безопасного движения детей к ОУ.

Оптимальный (инновационный) сценарий развития района предполагает реализацию ряда программ социально-экономического развития, в результате которых произойдет увеличение темпов роста экономики района, диверсификация отраслевой структуры. Агропромышленный комплекс останется ведущим направлением в экономике района, однако усилится как горизонтальная (взаимодействие и/или объединение собственников с целью ведения более эффективного севооборота) и вертикальная (выстраивание более полных технологических цепочек) интеграция хозяйствующих субъектов. Промышленность района будет развиваться в дополнение к агропромышленному комплексу.

Интенсификация хозяйства приведет к росту производительности труда и, как следствие, сокращению занятости на предприятиях, однако в связи с созданием новых производств общая численность занятых не сократится. С другой стороны усилится потребность в более квалифицированных кадрах, что наряду с привлечением населения района, в

настоящее время работающего в Курске и Москве, привлечет в район новых, более квалифицированных специалистов. Усиление специализации труда приведет к реформированию системы профессионального образования в районе.

В социальной сфере удастся добиться адресности в использовании бюджетных средств, повышения доступности базовых услуг, что приведет к общему улучшению социальной обстановки в районе.

Создание новых квалифицированных и высокооплачиваемых рабочих мест позволит удержать часть населения, в настоящее время уезжающего работать в Курск или Москву, однако это возможно только при улучшении уровня благоустройства в районе.

Реализация данного сценария приведет к общему улучшению социально-экономической ситуации. Интенсифицируется процесс концентрации населения в наиболее перспективных населенных пунктах, что приведет к росту диспропорций в уровне экономического развития.

Оптимальный (инновационный) вариант проектирования КСОДД предусматривает стабилизацию численности населения района, которая в 2033 г. будет на уровне 2018 г., т. е. 11000 чел. Этот вариант предусматривает развитие производственной базы, инженерной инфраструктуры, улучшение социальных и культурно-бытовых условий жизни населения.

Главным условием реализации оптимального варианта является привлечение в экономику, инфраструктуру и социальную сферу района достаточных финансовых ресурсов. Данный вариант применяется в том случае, когда планируется увеличение населения, рабочих мест и объектов тяготения населения, что в свою очередь может привести в будущем к дефициту дорожно-транспортной инфраструктуры.

Исходя из прогноза уровня автомобилизации населения района в 2033 г., количество ТС в районе при этом варианте составит 7100 единиц, что на 62,2 % больше существующего в настоящее время количества ТС. Следовательно, также на 62,2 % увеличится интенсивность движения ТС и загрузка УДС района.

Оптимальный (инновационный) вариант предусматривает все мероприятия консервативного варианта, кроме того, планируется реконструкция и расширение существующей дорожно-транспортной инфраструктуры на территории района.

В качестве основных мероприятий ОДД для оптимального варианта определены:

- 1) обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий;
- 2) категорирование дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству;
- 3) распределение транспортных потоков по сети дорог;
- 4) организация системы мониторинга ДД, установка детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения документации по

ОДД, принципы формирования и ведения баз данных, условия доступа к информации, периодичность ее актуализации;

5) совершенствование системы информационного обеспечения участников ДД;

6) организация движения маршрутных ТС, включая обеспечение приоритетных условий их движения;

7) организация пропуска грузовых ТС;

8) формирование единого парковочного пространства;

9) устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями;

10) организация движения пешеходов;

11) обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов;

12) обеспечение маршрутов безопасного движения детей к ОУ;

13) развитие сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционные мероприятия, повышающие эффективность функционирования сети дорог в целом;

14) размещение специализированных стоянок для задержанных ТС.

3 Укрупненная оценка предлагаемых вариантов проектирования с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта

Проведение укрупненной оценки предлагаемых вариантов проектирования осуществляется на основе разработки принципиальных предложений по основным мероприятиям ОДД для каждого из таких вариантов (см. п. 2).

Оценка вариантов проектирования осуществляется на основе существующего и прогнозируемого уровней БДД, затрат времени на передвижение ТС и пешеходов, уровня загрузки дорог движением, перепробега ТС, удобства пешеходного движения.

Выбор предлагаемого к реализации варианта осуществляется на основе сравнения показателей эффективности каждого варианта с базовым, за который принимается существующая ситуация по ОДД или состояние ОДД на расчетный срок без реализации предлагаемых в рамках КСОДД мероприятий.

На основе анализа статистических данных, имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования, а также выполненных прогнозов выбран оптимальный (инновационный) вариант проектирования, предусматривающий сокращение темпов миграции населения, рост рождаемости, появление новых рабочих мест. Оптимальный вариант гарантирует наиболее полное использование возможностей дорожно-транспортной инфраструктуры и максимальное удовлетворение потребностей населения в транспортных передвижениях.

4 Мероприятия по ОДД для предлагаемого к реализации варианта проектирования

Мероприятия по ОДД для предлагаемого к реализации варианта проектирования представлены в приложении X.

4.1 Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий

Обеспечение транспортной связанности территорий района осуществляется за счет капитального ремонта, реконструкции и асфальтирования существующих и строительства новых автомобильных дорог.

Обеспечение пешеходной связанности территорий района осуществляется расширением сети пешеходных дорожек (тротуаров) и пешеходных переходов в населенных пунктах и на автомобильных дорогах с высокой интенсивностью ТП и ПП.

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

Проектируемая транспортная схема является органичным развитием сложившейся транспортной структуры и заключается в увеличении ее пропускной способности, организации дублирующих направлений, создании новых автомобильных дорог, обеспечивающих удобные, быстрые и безопасные связи со всеми функциональными зонами, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети.

Автомобильные дороги, проходящие по территории Большесолдатского района, в зависимости от их значения подразделяются на:

- автомобильные дороги регионального значения;
- автомобильные дороги межмуниципального значения;
- автомобильные дороги местного значения.

Классификация автомобильных дорог и их отнесение к категориям автомобильных дорог (первой, второй, третьей, четвертой, пятой категориям) осуществляются в зависимости от транспортно-эксплуатационных характеристик и потребительских свойств автомобильных дорог в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Категории автомобильных дорог Большесолдатского района представлены в приложениях Н и П.

4.3 Распределение транспортных потоков по сети дорог

Целью данных мероприятий является реализация подходов к решению транспортных проблем и разработке мероприятий по снижению перегрузки УДС района путем изменения параметров действующей транспортной сети, что в свою очередь вызывает перераспределение транспортных потоков по УДС и изменяет параметры ДД.

Основные ТП на территории района проходят по дорогам регионального и межмуниципального значения.

Интенсивности движения ТС по дорогам района представлены в приложениях Н и П.

Анализ полученных данных позволяет сделать вывод о том, что существующая пропускная способность УДС района имеет коэффициент запаса, а планируемые мероприятия по строительству и реконструкции транспортной инфраструктуры позволят избежать проблем с перегрузкой УДС в будущем, следовательно, изменение распределения транспортных потоков в рамках разработки КСОДД не предусматривается.

4.4 Разработка, внедрение и использование АСУДД

В рамках разработки КСОДД внедрение АСУДД на территории Большесолдатского района не предусматривается ввиду малого количества ДТП и низких интенсивностей ТП и ПП на территории района.

4.5 Организация системы мониторинга ДД, установка детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения документации по ОДД, принципы формирования и ведения баз данных, условия доступа к информации, периодичность ее актуализации

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

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

В рамках разработки КСОДД предложения по внедрению систем мониторинга и установке детекторов ТП не являются рациональными, ввиду

низких показателей интенсивности ТП и отсутствия систематических заторовых ситуаций на УДС района.

КСОДД предусматривает разработку отсутствующих и актуализацию существующих ПОДД, а также формирование базы данных дорожно-транспортной инфраструктуры района.

4.6 Совершенствование системы информационного обеспечения участников ДД

Все инженерные разработки схем и режимов ДД доводятся в современных условиях до участников ДД с помощью таких технических средств, как дорожные знаки, дорожная разметка, светофоры, направляющие устройства, которые по существу являются средствами информации. Правила применения ТСОДД определены ГОСТ Р 52289.

Кроме этого, в качестве средств информационного обеспечения участников ДД используется теле- и радиовещание, а также различные интернет-ресурсы и навигационные системы.

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

В рамках разработки КСОДД предусматривается установка новых и замена устаревших ТСОДД, в том числе дорожных знаков, облегчающих ориентирование на местности, нанесение и обновление дорожной разметки. Внедрение иных средств информационного обеспечения не предусматривается, т. к. используемые средства информирования являются достаточными.

4.7 Применение реверсивного движения

Реверсивное движение на дорогах или отдельных полосах, как правило, используется временно на период проведения дорожных работ либо обусловлено высокой интенсивностью ДД, которая в различное время суток меняется с одного направления на другое.

В рамках разработки КСОДД на территории района не предусматривается применение реверсивного движения ввиду отсутствия для этого объективных причин.

4.8 Организация движения маршрутных ТС, включая обеспечение приоритетных условий их движения

Движение ОПТ по территории района осуществляется в общем потоке ТС согласно расписанию по установленным маршрутам без задержек. Все крупные населенные пункты района охвачены движением ОПТ.

В рамках разработки КСОДД ввод новых или изменение действующих маршрутов не предусматривается, ввиду полного удовлетворения спроса на перевозки существующими маршрутами. Но предусматривается строительство новых и обустройство существующих ОП ОПТ в соответствии с ГОСТ Р 52766 (строительство заездных карманов, остановочных и посадочных площадок, павильонов, туалетов, пешеходных переходов, установка дорожных знаков).

4.9 Организация пропуска транзитных транспортных потоков

Выделение транзитных ТП за пределы населенных пунктов или, в крайнем случае, центральных улиц населенных пунктов позволяет значительно снизить интенсивность ДД и повысить БДД.

Существующая схема пропуска транзитных ТП в районе является рациональной с точки зрения финансовых, экологических и функциональных параметров, поэтому отсутствует необходимость в ее изменении.

4.10 Организация пропуска грузовых ТС

Существующая схема пропуска грузовых ТС, включая ТС, осуществляющие перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов в районе также является рациональной с точки зрения финансовых, экологических и функциональных параметров, поэтому отсутствует необходимость в ее изменении.

При выполнении ПОДД необходимо предусмотреть ограничение движения ТС, перевозящих опасные грузы, в центр с.Большое Солдатское, знаки ограничения высоты под искусственными сооружениями и ограничение нагрузки на ось в весенний период на отдельных участках дорог.

В рамках КСОДД предусматривается строительство площадок для организации передвижных пунктов весового и габаритного контроля ТС.

Весогабаритный контроль ТС на автомобильных дорогах Российской Федерации осуществляется в пунктах весового и габаритного контроля ТС в целях обеспечения сохранности автомобильных дорог и БДД.

Порядок осуществления весового и габаритного контроля ТС, в том числе порядок организации пунктов весового и габаритного контроля ТС регламентируется Приказом Министерства транспорта РФ от 29 марта 2018 г. № 119 "Об утверждении Порядка осуществления весового и габаритного контроля транспортных средств, в том числе порядка организации пунктов весового и габаритного контроля транспортных средств".

Передвижные пункты весового и габаритного контроля ТС организуются на базе автомобиля или прицепа на автомобильных дорогах федерального значения уполномоченным контрольно-надзорным органом, а на иных автомобильных дорогах – уполномоченным контрольно-надзорным

органом, владельцем таких автомобильных дорог или назначенным им лицом.

Осуществление весогабаритного контроля ТС не должно создавать препятствий для движения других ТС.

При выборе места для проведения весогабаритного контроля на передвижных пунктах весового и габаритного контроля ТС должна обеспечиваться БДД, а параметры и тип покрытия площадки, размеры и уклоны должны соответствовать свидетельству об утверждении типа средств измерения, используемых на передвижных пунктах весового и габаритного контроля ТС.

Участок автомобильной дороги, на котором осуществляется весогабаритный контроль, должен быть обустроен необходимыми ТСОДД в соответствии с ПОДД.

4.11 Ограничение доступа ТС на определенные территории

Ограничение доступа ТС на определенные территории используется в различных целях:

- ограничение доступа ТС на режимные (ведомственные) территории, которые устанавливаются руководящими документами ведомственного уровня;

- ограничение доступа ТС в соответствии с положениями Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» в целях обеспечения безопасности объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства;

- временные ограничения (прекращения) доступа ТС на определенные территории, связанные с ремонтными, строительными, восстановительными работами;

- ограничение доступа ТС на определенные территории, связанные с организацией и функционированием пешеходных пространств.

Кроме того, в соответствии с п. 8 ст. 11 Федерального закона от 29.12.2017 № 443-ФЗ "Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" высшие исполнительные органы государственной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления вправе вводить временные ограничение или прекращение движения ТС в целях обеспечения эффективности ОДД соответственно на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, автомобильных дорогах местного значения в отношении ТС определенных видов (типов), категорий, экологического класса, наполненности пассажирами, а также в отношении определенных дней и времени суток.

В рамках разработки КСОДД дополнительных мероприятий по ограничению доступа ТС на определенные территории не предусматривается, ввиду отсутствия таких территорий.

4.12 Скоростной режим движения ТС на отдельных участках дорог или в различных зонах

Ограничение скоростного режима предусмотрено в населенных пунктах на улицах, находящихся в непосредственной близости от ОУ и объектов тяготения населения, а вне населенных пунктов – перед опасными участками дорог.

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

4.13 Формирование единого парковочного пространства

Формирование единого парковочного пространства позволяет предотвратить процессы образования заторовых ситуаций на УДС, исключить несанкционированную хаотичную стоянку ТС, вопреки действию запрещающих знаков, а также повысить БДД и снизить социальную напряженность населения.

Предусматривается обустройство парковочных мест возле объектов социального, бытового и культурного обслуживания.

4.14 Организация одностороннего движения ТС на дорогах или их участках

Введение одностороннего движения ТС обеспечивает повышение скорости транспортных потоков и увеличение пропускной способности УДС. При организации одностороннего движения появляются возможности более рационального использования полос проезжей части и осуществления выравнивания состава потоков на каждой из них, улучшения условий координации светофорного регулирования между пересечениями, облегчения условий перехода пешеходами проезжей части в результате четкого координированного регулирования и упрощения их ориентировки, повышения БДД в темное время вследствие ликвидации ослепления водителей светом фар встречных ТС.

Организацию одностороннего движения, как правило, применяют в городах, с развитой УДС, на узких улицах, пропускная способность которых не удовлетворяет транспортному спросу населения.

На территории района не выявлено значительных затруднений в движении ТС и отсутствуют объективные причины организации одностороннего движения.

4.15 Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования

В рамках разработки КСОДД не предусматривается введение светофорного регулирования, ввиду отсутствия на территории района

пересечений, примыканий и участков дорог с большими интенсивностями пересекающихся ТП и ПП.

4.16 Режимы работы светофорного регулирования

На территории района светофорные объекты, регулирующие ТП и ПП, отсутствуют. В рамках разработки КСОДД введение новых светофорных объектов не планируется. Следовательно, мероприятий по изменению режимов работы светофорного регулирования не предусматривается.

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

Наибольшее количество ДТП происходит в конфликтных точках, где в одном уровне имеется пересечение траекторий движения ТП и ПП, а также в местах отклонения, слияния или разделения ТП.

Анализ условий ДД и статистики аварийности показал, что основными опасными факторами на УДС района являются неудовлетворительное состояние дорожного покрытия, неправильное применение или отсутствие ТСОДД, наличие мест с неудовлетворительной ОДД, в связи с чем основными направлениями устранения помех движению и факторов опасности являются:

- содержание, ремонт и реконструкция УДС;
- разработка недостающих и актуализация существующих ПОДД;
- установка недостающих и замена устаревших и изношенных ТСОДД в соответствии с ПОДД;
- нанесение и обновление дорожной разметки;
- совершенствование ОДД в отдельных местах УДС;
- разработка мероприятий по устранению МК ДТП.

Для устранения помех движению и факторов опасности предлагается реконструкция перекрестков:

- дороги Дьяконово – Суджа – граница с Украиной и дороги Большесолдатское – Розгребли – "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" с целью приведения ОДД в соответствие со схемой, изображенной на рисунке 15.

- дороги "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" – Любимовка – п. им. К. Либкнехта и дороги Любимовка – п. Долгий с целью приведения ОДД в соответствие со схемой, изображенной на рисунке 16.

Для устранения помех движению и факторов опасности предлагается реконструкция (спрямление) участка дороги "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" – Любимовка – п. им. К. Либкнехта (51.503334, 35.635453) длиной 0,26 км (рисунок 17).

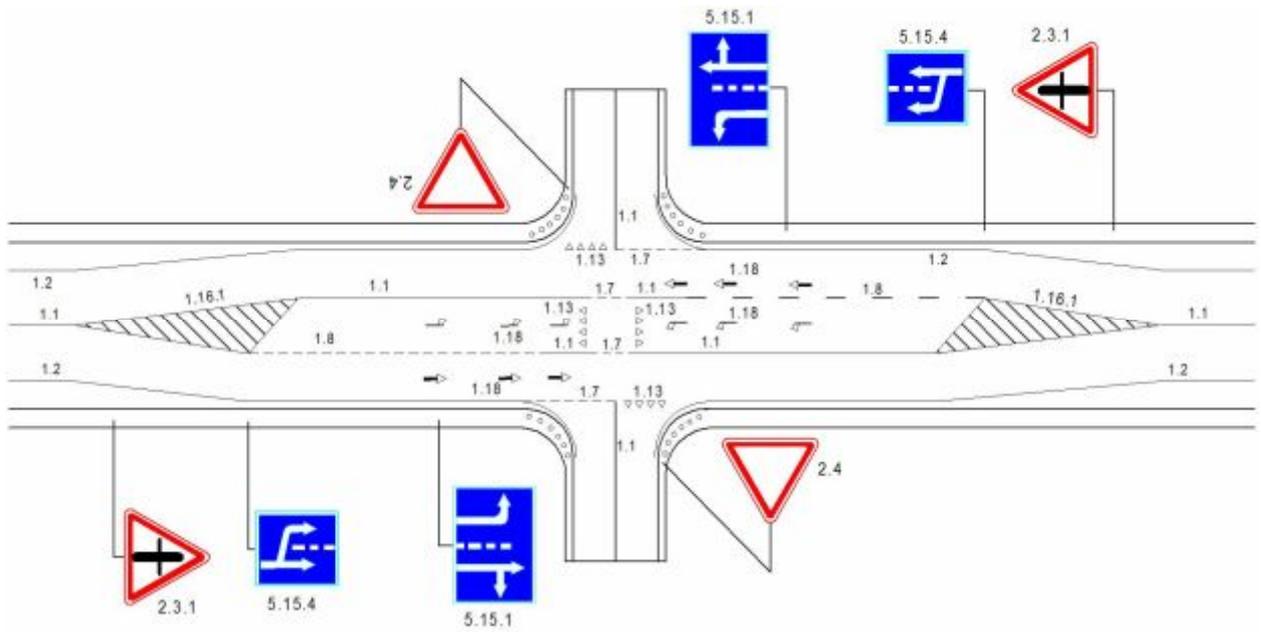


Рисунок 15 – Схема ОДД на перекрестке

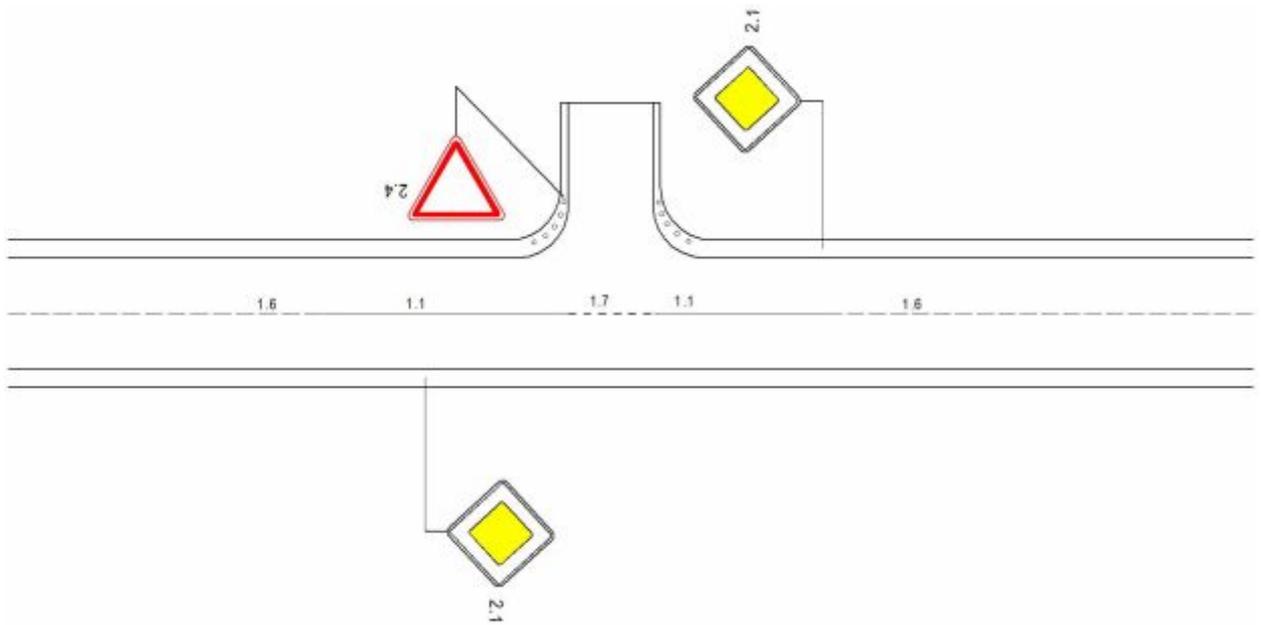


Рисунок 16 – Схема ОДД на перекрестке

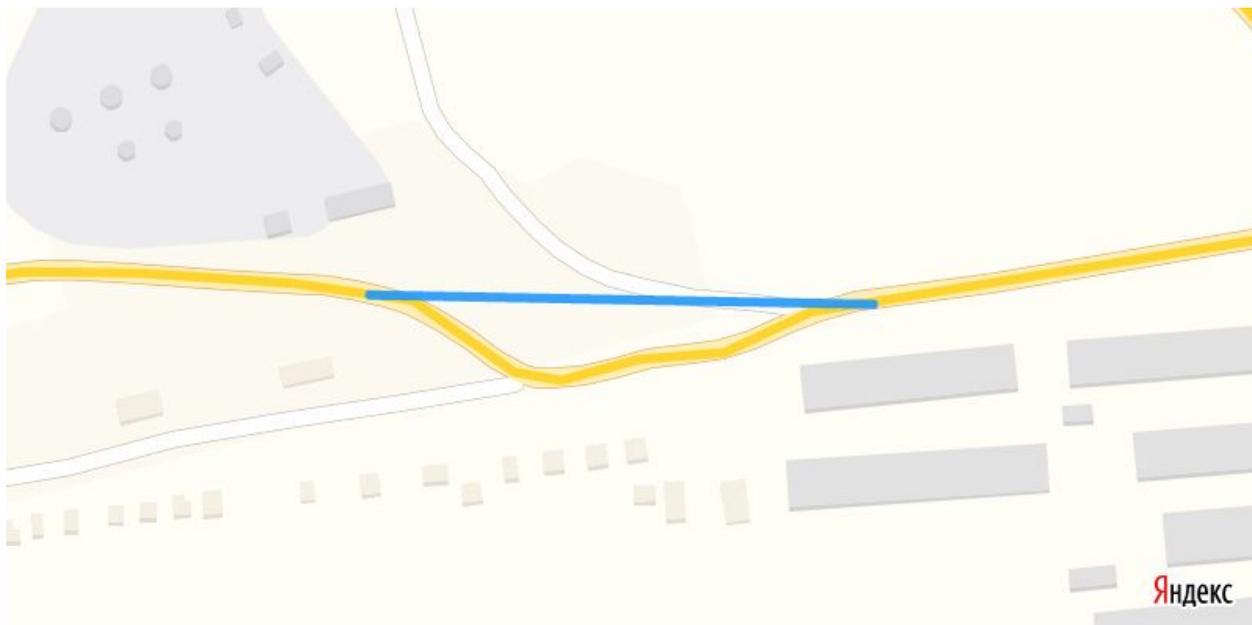


Рисунок 17 – Реконструкция (спрямление) участка дороги "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" – Любимовка – п. им. К. Либкнехта

4.18 Организация движения пешеходов

Пешеходное движение является самым важным видом передвижения. Большая часть путешествий или поездок начинается с ходьбы пешком: до/от ОП ОПТ или автомобильной стоянки. Следовательно, качество пешеходной инфраструктуры и, соответственно, восприятие пешей ходьбы как способа передвижений в обществе сильно связано с качественными критериями – безопасностью, доступностью, загрязнением воздуха, шумом или уличным проектированием.

В состав мероприятий, направленных на совершенствование организации движения пешеходов входят:

- мероприятия, направленные на снижение количества ДТП и тяжести их последствий с участием пешеходов;
- мероприятия по предупреждению травматизма на пешеходных переходах вблизи ОУ, а также в местах массового скопления людей;
- мероприятия, направленные на обеспечение беспрепятственного перемещения ПП.

В рамках этих мероприятий предусмотрено:

- строительство пешеходных дорожек (тротуаров) вдоль центральных и наиболее оживленных улиц населенных пунктов;
- обустройство пешеходных переходов;
- обновление дорожной разметки на пешеходных переходах;
- улучшение видимости пешеходных переходов посредством их оборудования современными ТСОДД;
- приведение в нормативное состояние существующих пешеходных дорожек и переходов, а также других объектов транспортной инфраструктуры.

4.19 Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов

Правительство Российской Федерации, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления и организации независимо от организационно-правовых форм (согласно ст. 15 Федерального закона от 24.11.1995 № 181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации») создают условия инвалидам (включая инвалидов, использующих кресла-коляски и собак-проводников) для беспрепятственного доступа к объектам социальной инфраструктуры (жилым, общественным и производственным зданиям, строениям и сооружениям, спортивным сооружениям, местам отдыха, культурно-зрелищным и другим учреждениям), а также для беспрепятственного пользования железнодорожным, воздушным, водным, междугородным автомобильным транспортом и всеми видами городского и пригородного пассажирского транспорта, средствами связи и информации (включая средства, обеспечивающие дублирование звуковыми сигналами световых сигналов светофоров и устройств, регулирующих движение пешеходов через транспортные коммуникации).

Проектирование элементов обустройства вновь строящихся и реконструируемых автомобильных дорог, а также их транспортно-эксплуатационное состояние обеспечивается:

- выполнением в дорожном хозяйстве специальных государственных функций по обеспечению доступности элементов обустройства автомобильных дорог для всех людей, включая инвалидов и другие маломобильные группы населения;

- единством методологии и положений нормативных правовых актов, других нормативных документов системы технического регулирования в сфере дорожного хозяйства и автомобильного транспорта применительно к инвалидам и другим маломобильным группам населения;

- комплексностью применения элементов обустройства автомобильных дорог для всех пешеходов, включая инвалидов и другие маломобильные группы населения;

- непрерывностью связи элементов обустройства автомобильных дорог, приспособленных для инвалидов и других маломобильных групп населения на всем протяжении маршрутов их движения: между собой, со зданиями, сооружениями, стоянками (парковками), ОП пассажирского транспорта общего пользования и т. д.;

- доступностью, беспрепятственностью и безопасностью элементов обустройства автомобильных дорог для всех пешеходов, включая инвалидов и другие маломобильные группы населения.

В целях формирования доступной среды должны учитываться потребности инвалидов различных категорий:

- для инвалидов с поражением опорно-двигательного аппарата, в том числе на кресле-коляске или с дополнительными опорами должны быть изменены параметры проходов и проездов, предельные уклоны профиля

пути, качество поверхности путей передвижения, оборудование городской среды для обеспечения информацией и общественным обслуживанием, в том числе транспортным;

- для инвалидов с дефектами зрения, в том числе полностью слепых, должны быть изменены параметры путей передвижения (расчетные габариты пешехода увеличиваются в связи с пользованием тростью), поверхность путей передвижения (с них устраняются различные препятствия), должно быть обеспечено получение необходимой звуковой и тактильной (осязательной) информации, качество освещения на улицах;

- для инвалидов с дефектами слуха, в том числе полностью глухих, должна быть обеспечена хорошо различимая визуальная информация и созданы специальные элементы городской среды, например, таксофоны для слабослышащих.

На основании результатов проведенных в рамках разработки КСОДД исследований условий ДД предлагаются следующие мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов и других маломобильных групп населения на территории района:

- обустройство пешеходных переходов и тротуаров с учетом требований ГОСТ 33150-2014 "Дороги автомобильные общего пользования. Проектирование пешеходных и велосипедных дорожек. Общие требования", ГОСТ Р 52289-2004 "Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств", ГОСТ Р 52398-2005 "Классификация автомобильных дорог. Основные параметры и требования", ГОСТ Р 52765-2007 "Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация", ГОСТ Р 52766-2007 "Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования", СП 34.13330.2012 "СНиП 2.05.02-85* Автомобильные дороги", СП 42.13330 "СНиП 2.07.01-89* Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений", СП 59.13330.2012 "СНиП 35-01-2001 Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения" и ОДМ 218.2.007-2011 "Методические рекомендации по проектированию мероприятий по обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства";

- 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. Выделяемые места должны обозначаться знаками на поверхности покрытия стоянки и продублированы знаком на вертикальной поверхности (стене, столбе, стойке и т. п.) в соответствии с ГОСТ Р 52289-2004 "Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств". Места для личных ТС инвалидов желательно размещать вблизи входа в предприятие

или в учреждение, доступного для инвалидов, но не далее 50 м, от входа в жилое здание – не далее 100 м.

Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов и других маломобильных групп населения по территории района необходимо учитывать при выполнении следующих мероприятий (приложение X):

- разработка ПОДД;
- установка ТСОДД в соответствии с ПОДД;
- строительство линий наружного электроосвещения;
- строительство и реконструкция тротуаров;
- обустройство пешеходных переходов.

4.20 Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным учреждениям

Целью создания максимально безопасных и комфортных условий движения участников ДД на участках УДС, примыкающих к ОУ, является обеспечение безопасности движения транспортных и пешеходных потоков. Основными задачами по достижению указанной цели являются:

- предотвращение ДТП;
- устранение нарушений стандартов, норм и правил, действующих в области обеспечения БДД;
- обеспечение условий для соблюдения водителями ПДД на пешеходных переходах.

Поставленные задачи решаются с помощью применения ТСОДД.

Основными принципами обеспечения БДД на участках вблизи ОУ и на участках УДС обозначенных в паспорте дорожной безопасности ОУ являются:

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

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

- устройство пешеходных ограждений перильного типа;
- устройство пешеходных переходов с ТСОДД, повышающими видимость;
- устройство ТСОДД для принудительного снижения скорости ТС (шумовые полосы, искусственные неровности);
- установка дорожных знаков 1.23 "Осторожно дети".

Законодательство устанавливает жесткие требования к обустройству пешеходных зон, которые находятся в непосредственной близости от ОУ.

Анализ маршрутов безопасного движения детей к ОУ в некоторых случаях выявил наличие несоответствий в ОДД требованиям ГОСТ Р 52766, ГОСТ Р 52605 и ГОСТ Р 52289 (отсутствие или неправильная установка

дорожных знаков, дорожной разметки, ИН, светофоров), которые необходимо учесть при выполнении ПОДД.

4.21 Организация велосипедного движения

Велосипедное движение является наиболее эффективным способом передвижения по территории небольших населенных пунктов и хорошей альтернативой моторизированному транспорту ввиду его доступности, малозатратности, благотворного воздействия на здоровье и положительного влияния на транспортную систему и экологию.

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

В рамках КСОДД предусматривается строительство пешеходных дорожек (тротуаров) вдоль центральных и наиболее оживленных улиц населенных пунктов.

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

В рамках КСОДД предусмотрены следующие мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционные мероприятия, повышающие эффективность функционирования сети дорог в целом:

- строительство новых автомобильных дорог для расширения межпоселенческих и межрайонных связей;
- содержание, ремонт и реконструкция существующих автомобильных дорог с целью приведения дорог в нормативное состояние, улучшения их транспортно-эксплуатационных качеств;
- обустройство грунтовых автомобильных дорог твердым покрытием;
- строительство новых участков дорог, развязок, примыканий и т. д.
- расширение улиц и дорог для повышения их пропускной способности.

Проектируемый транспортный каркас Большесолдатского района представлен в приложении Ц.

Для минимизации поражения элементов транспортной сети вследствие воздействия источников чрезвычайных ситуаций необходимо учитывать следующие требования.

При проектировании зданий и сооружений в проектах вновь проектируемых, реконструируемых и технически перевооружаемых действующих предприятий промышленности, энергетики, транспорта и связи разрабатывается план "желтых линий" – максимально допустимых границ зон возможного распространения завалов жилой и общественной застройки,

промышленных, коммунально-складских зданий, расположенных, как правило, вдоль магистралей устойчивого функционирования.

Ширину незаваливаемой части дорог в пределах "желтых линий" следует принимать не менее 7 м.

Разрывы от "желтых линий" до застройки определяются с учетом зон возможного распространения завалов от зданий различной этажности. Расстояние между зданиями, расположенными по обеим сторонам магистральных улиц, принимаются равными сумме их зон возможных завалов и ширины незаваливаемой части дорог в пределах "желтых линий".

Система зеленых насаждений и незастраиваемых территорий должна вместе с сетью магистральных улиц обеспечивать свободный выход населения из разрушенных частей поселения (в случае его поражения) в парки и леса загородной зоны.

Магистральные улицы должны прокладываться с учетом обеспечения возможности выхода по ним транспорта из жилых и промышленных районов на загородные дороги не менее чем по двум направлениям.

При проектировании внутренней транспортной сети проектировать наиболее короткую и удобную связь центра населенного пункта, жилых и промышленных районов с железнодорожными и автобусными вокзалами, грузовыми станциями, и т. д.

Следует предусматривать строительство подъездных путей к пунктам посадки (высадки) эвакуируемого населения.

Подъезд пожарных автомобилей должен быть обеспечен со всех сторон к односекционным зданиям многоквартирных жилых домов, ОУ, детских дошкольных ОУ, лечебных учреждений со стационаром, научных и проектных организаций, органов управления учреждений.

К зданиям, сооружениям и строениям производственных объектов по всей их длине должен быть обеспечен подъезд пожарных автомобилей.

К зданиям с площадью застройки более 10 000 м² или шириной более 100 м подъезд пожарных автомобилей должен быть обеспечен со всех сторон.

В исторической застройке поселений допускается сохранять существующие размеры сквозных проездов (арок).

К рекам и водоемам должна быть предусмотрена возможность подъезда для забора воды пожарной техники в соответствии с требованиями нормативных документов по пожарной безопасности.

На территории садоводческого, огороднического и дачного некоммерческого объединения граждан должен обеспечиваться подъезд пожарной техники ко всем садовым участкам, объединенным в группы, и объектам общего пользования.

4.23 Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений ПДД

При контроле за ДД могут использоваться стационарные средства автоматической фото- и видеофиксации нарушений ПДД, размещаемые на конструкциях дорожно-транспортной инфраструктуры или специальных конструкциях; мобильные средства автоматической фиксации, размещаемые на аварийно-опасных участках дорог.

В рамках разработки КСОДД установка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений ПДД на территории Большесолдатского района не предусматривается.

4.24 Размещение специализированных стоянок для задержанных ТС

В соответствии с частью 1 статьи 27.13 КоАП РФ в целях пресечения нарушений правил эксплуатации, использования ТС и управления ТС соответствующего вида применяются задержание ТС, то есть исключение ТС из процесса перевозки людей и грузов путем перемещения его и помещения в ближайшее специально отведенное охраняемое место (на специализированную стоянку), и хранение на специализированной стоянке.

В соответствии с частью 10 статьи 27.13 КоАП РФ перемещение ТС на специализированную стоянку и их хранение осуществляются в порядке, устанавливаемом законами субъектов Российской Федерации.

В Курской области порядок перемещения ТС на специализированную стоянку и их хранения устанавливается законом Курской области от 22 июня 2012 года № 71-ЗКО "О порядке перемещения транспортных средств на специализированную стоянку, их хранения и возврата, оплаты стоимости перемещения и хранения задержанных транспортных средств".

Предусматривается строительство специализированной стоянки для задержанных ТС на территории Большесолдатского района.

5 Очередность реализации мероприятий по ОДД

Очередность реализации мероприятий по ОДД на территории Большесолдатского района представлена в приложении X.

Мероприятия по ОДД разделены на три периода реализации (этапа):

0 – 5 лет (2019 – 2023 гг.) – краткосрочный;

6 – 10 лет (2024 – 2028 гг.) – среднесрочный;

10 – 15 лет (2029 – 2033 гг.) – долгосрочный.

6 Оценка требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по ОДД

При планировании ресурсного обеспечения КСОДД учитывается реальная ситуация в финансово-бюджетной сфере на муниципальном уровне, состояние ОДД и БДД, социально-экономическая значимость проблемы в сфере ОДД и БДД, а также реально возможные капиталовложения и материальные ресурсы. Оценка требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по ОДД представлена в приложении X.

Объемы финансирования носят прогнозный характер, т. к. определены ориентировочно с учётом укрупнённых показателей стоимости на 01.01.2019 г., составленных на основе анализа данных по строительству объектов-аналогов и укрупнённых нормативов стоимости строительства Министерства строительства Российской Федерации, и подлежат уточнению на стадии проектирования в установленном порядке.

Финансирование намечается осуществлять за счет консолидации средств федерального, регионального, муниципального и местных бюджетов, а также внебюджетных источников.

Внебюджетные источники – средства муниципальных предприятий и учреждений, заемные средства, средства организаций различных форм собственности, плата за пользование услугами.

В качестве потенциальных источников финансирования являются средства федерального и регионального бюджетов, в том числе выделенные для реализации федеральных и региональных программ, средства инвесторов.

Требуемый объем финансирования мероприятий по ОДД составляет 728,6 млн руб., в том числе:

- 2019 год – 0,6 млн руб.;
- 2020 год – 9,3 млн руб.;
- 2021 год – 10,2 млн руб.;
- 2022 год – 7,5 млн руб.;
- 2023 год – 40,0 млн руб.;
- 2024 – 2028 годы – 111,0 млн руб.;
- 2029 – 2033 годы – 550,0 млн руб.

7 Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД

В современных условиях для эффективного управления развитием территории МО недостаточно утвердить документ территориального планирования, отвечающий актуальным требованиям законодательства и имеющий обоснование основных решений с точки зрения удовлетворения потребностей населения в услугах объектов различных видов инфраструктуры.

Ограниченность ресурсов местных бюджетов для создания объектов местного значения обуславливает необходимость тщательного планирования реализации документов территориального планирования. Ведь только в случае успешной реализации обоснованных решений градостроительная политика может быть признана эффективной.

В ноябре 2014 года в план мероприятий («дорожную карту») «Совершенствование правового регулирования градостроительной деятельности и улучшение предпринимательского климата в сфере строительства» (утвержденный распоряжением Правительства РФ от 29 июля 2013 г. № 1336-р) было включено мероприятие по установлению обязанности органов местного самоуправления утверждать программы развития транспортной инфраструктуры в 6-месячный срок с даты утверждения генеральных планов городских поселений и городских округов. Затем, в декабре 2014 года в Градостроительный кодекс РФ были внесены изменения, касающиеся программ комплексного развития социальной инфраструктуры.

Согласно ст. 21 Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» мероприятия по ОДД, включая создание и обеспечение функционирования парковок (парковочных мест) в границах населенных пунктов, осуществляются в целях повышения БДД и пропускной способности дорог федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления, юридическими и физическими лицами, являющимися собственниками или иными владельцами автомобильных дорог.

В соответствии с положениями ст. 15 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» осуществление дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог местного значения обеспечивается уполномоченными органами местного самоуправления.

Из ст. 9 Федерального закона от 29.12.2017 № 443-ФЗ "Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" следует, что разработка мероприятий по ОДД осуществляется на основании документации по ОДД, разработанной и утвержденной в соответствии с

требованиями настоящего Федерального закона, изданных в соответствии с ним нормативных правовых актов Российской Федерации, субъектов Российской Федерации, муниципальных правовых актов.

Развитие УДС и ОДД на территории МО должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных и местных. УДС МО является элементом транспортной системы Курской области, поэтому решение всех задач, связанных с ее оптимизацией, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления. Разработанные в КСОДД мероприятия по развитию УДС предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления являются организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по развитию УДС.

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

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

Заказчиком КСОДД является администрация МО. Ответственным за реализацию КСОДД в рамках подразделений администрации, является лицо, назначаемое постановлением главы администрации МО в соответствии с установленным порядком.

Основными функциями администрации МО по реализации КСОДД являются:

- оценка эффективности использования финансовых средств;
- вынесение заключения по вопросу возможности выделения бюджетных средств на реализацию КСОДД;
- реализация мероприятий КСОДД;
- подготовка и уточнение перечня мероприятий, прописанных в схеме, и финансовых потребностей на их реализацию;
- организационное, техническое и методическое содействие организациям, участвующим в реализации мероприятий КСОДД;
- обеспечение взаимодействия органов местного самоуправления и организаций, участвующих в реализации КСОДД;
- мониторинг и анализ реализации КСОДД;
- сбор информации о ходе выполнения производственных и инвестиционных программ организаций в рамках проведения мониторинга КСОДД;
- осуществление оценки эффективности КСОДД и расчет целевых показателей и индикаторов реализации КСОДД;
- подготовка заключения об эффективности реализации КСОДД;
- подготовка докладов о ходе реализации КСОДД главе администрации МО и предложений по ее корректировке;

- осуществление мероприятий в сфере информационного освещения и сопровождения реализации КСОДД.

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

Общий контроль над ходом реализации КСОДД осуществляет глава администрации МО.

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

Корректировка КСОДД осуществляется в случаях:

- отклонений в выполнении мероприятий КСОДД в предшествующий период;

- приведения объемов финансирования КСОДД в соответствие с фактическим уровнем цен и фактическими условиями бюджетного финансирования;

- снижения результативности и эффективности использования средств бюджетной системы;

- изменения дорожно-транспортной ситуации;

- уточнения мероприятий, сроков реализации объемов финансирования мероприятий.

Заключение

В рамках разработки КСОДД дана характеристика сложившейся ситуации по ОДД на территории Большесолдатского района и разработаны мероприятия по развитию дорожно-транспортной инфраструктуры и совершенствованию ОДД на территории района.

Перечень мероприятий сформулирован на основании результатов сбора исходных данных, проведения исследований и анализа полученных результатов.

Прогнозная оценка эффективности реализации программы взаимосвязанных мероприятий показала, что при ее реализации достигается улучшение показателей транспортной доступности, снижение аварийности, развитие пешеходной инфраструктуры, устранение дефицита парковочного пространства, оптимизация дорожного движения.

В результате реализации мероприятий КСОДД будет достигнут следующий социально-экономический эффект:

- повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы;
- снижение количества ДТП, тяжести последствий и материального ущерба;
- совершенствование и развитие транспортной сети;
- улучшение экологической ситуации в населенных пунктах;
- обустройство ОП ОПТ;
- устройство пешеходных дорожек и тротуаров;
- реконструкция объектов пешеходной инфраструктуры.

КСОДД разработана на срок 15 лет.

Корректировка КСОДД осуществляется в случае изменения дорожно-транспортной ситуации, но не реже чем один раз в пять лет.

Список использованных источников

- 1 Амбарцумян В. В. Безопасность дорожного движения: Учебное пособие для подготовки и повышения квалификации кадров автомобильного транспорта. [Текст] / В. В. Амбарцумян, В. Н. Бабанин, О. П. Гуджоян, А. В. Петридис. – М.: Машиностроение, 1997. – 288с.
- 2 Бабков В. Ф. Дорожные условия и безопасность движения [Текст]: учебное пособие / В. Ф. Бабков. – Изд. 3-е, перераб. и доп. – Москва: Интеграл, 2014. – 287 с.
- 3 Блатнов М. Д. Пассажирские автомобильные перевозки [Текст]: Учебник / М. Д. Блатнов. – М.: Транспорт, 1981. – 198 с.
- 4 Вахламов В. К. Техника автомобильного транспорта: Подвижной состав и эксплуатационные свойства: Учеб. пособие для студ. высш. учеб. Заведений. [Текст] / В. К. Вахламов. М.: Издательский центр «Академия», 2004. 528с.
- 5 Вельможин А. В. Грузовые автомобильные перевозки [Текст]: учебник / А. В. Вельможин [и др.]. – М.: Горячая линия – Телеком, 2006. – 560 с.
- 6 Володин Е. П. Организация и планирование перевозок пассажиров автомобильным транспортом [Текст]: Учебник / Е. П. Володин, Н. Н. Громов. – М.: Транспорт, 1982. – 198 с.
- 7 Горев А. Э. Грузовые автомобильные перевозки [Текст]: Учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений / А. Э. Горев. – 2-е изд., стер. – М.: Издательский центр «Академия», 2004. – 288 с.
- 8 Горев А. Э. Основы транспортного моделирования: Практическое пособие. [Текст] / А. Э. Горев, К. Беттгер, А. В. рохоров, Р. Р. Гизатуллин. – СПб.: ООО «ИПК «КОСТА», 2015. – 168 с.
- 9 Гудков В. А. Пассажирские автомобильные перевозки [Текст]: Учебник для вузов / В. А. Гудков, Л. Б. Миротин, А. В. Вельможин, С. А. Ширяев. Под ред. В. А. Гудкова. – М.: Горячая линия – Телеком, 2006. – 448 с.
- 10 Клинковштейн Г. И. Организация дорожного движения: Учеб. для вузов. – 5-е изд., перераб. и доп. [Текст] / Г. И. Клинковштейн, М. Б. Афанасьев. – М.: Транспорт, 2001. – 247с.
- 11 Коноплянко В. И. Организация и безопасность дорожного движения: Учеб. для вузов. [Текст] / В. И. Коноплянко. – М.: Транспорт, 1991. – 183с.
- 12 Кременец Ю. А. Технические средства организации дорожного движения: Учебник для вузов. [Текст] / Ю. А. Кременец, М. П. Печерский, М. Б. Афанасьев. – М.: ИКЦ "Академкнига", 2005. – 279 с.
- 13 Кузнецова Л. П. Пассажирские перевозки [Текст]: учебное пособие / Л. П. Кузнецова, Б. А. Семенихин; Юго-Зап. гос. ун-т. – Курск, 2015. – 153 с.
- 14 Куперман А. И. Безопасность дорожного движения: Справ. пособие. [Текст] / А. И. Куперман, Ю. В. Миронов. М.: Высш. шк., 1997. – 320с.

15 Майборода М. Е. Грузовые автомобильные перевозки [Текст]: учебное пособие / М. Е. Майборода, В. В. Беднарский. - 2-е изд. – Ростов н/Д.: Феникс, 2008. – 442 с.

16 Организация перевозок и управление движением (по видам транспорта) [Текст]: учебник / П. Ж. Жунисбеков [и др.]. – Старый Оскол: ТНТ, 2013. – 528 с.

17 Расследование дорожно-транспортных происшествий / Под общ. ред. В. А. Федорова, Б. Я. Гаврилова. – 2-е изд., перераб. и доп. [Текст] – М.: Издательство «Экзамен», 2003. 464с.

18 Савин В. И. Перевозки грузов автомобильным транспортом [Текст]: Справочное пособие / В. И. Савин. – М.: Издательство «Дело и Сервис», 2002. – 544 с.

19 Сарафанова Е. В. Грузовые автомобильные перевозки [Текст] / Е. В. Сарафанова, А. А. Евсеева, Б. П. Копцев. – М.:ИКЦ «МарТ»; Ростов-н/Д: Издательский центр «МарТ», 2006. – 480 с.

20 Спириин И. В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками [Текст]: Учебник для студ. учреждений сред. проф. образования / И. В. Спириин. – М.: Издательский центр «Академия», 2003. – 400 с.

21 Спириин И. В. Перевозки пассажиров городским транспортом [Текст]: Справочное пособие / И. В. Спириин. – М.: ИКЦ «Академкнига», 2004. – 413 с.

22 Троицкая Н. А. Единая транспортная система: Учебник для студентов учреждений сред. проф. образования. [Текст] / Н. А. Троицкая, А. Б. Чубуков. М.: Издательский центр «Академия», 2004. 240с.

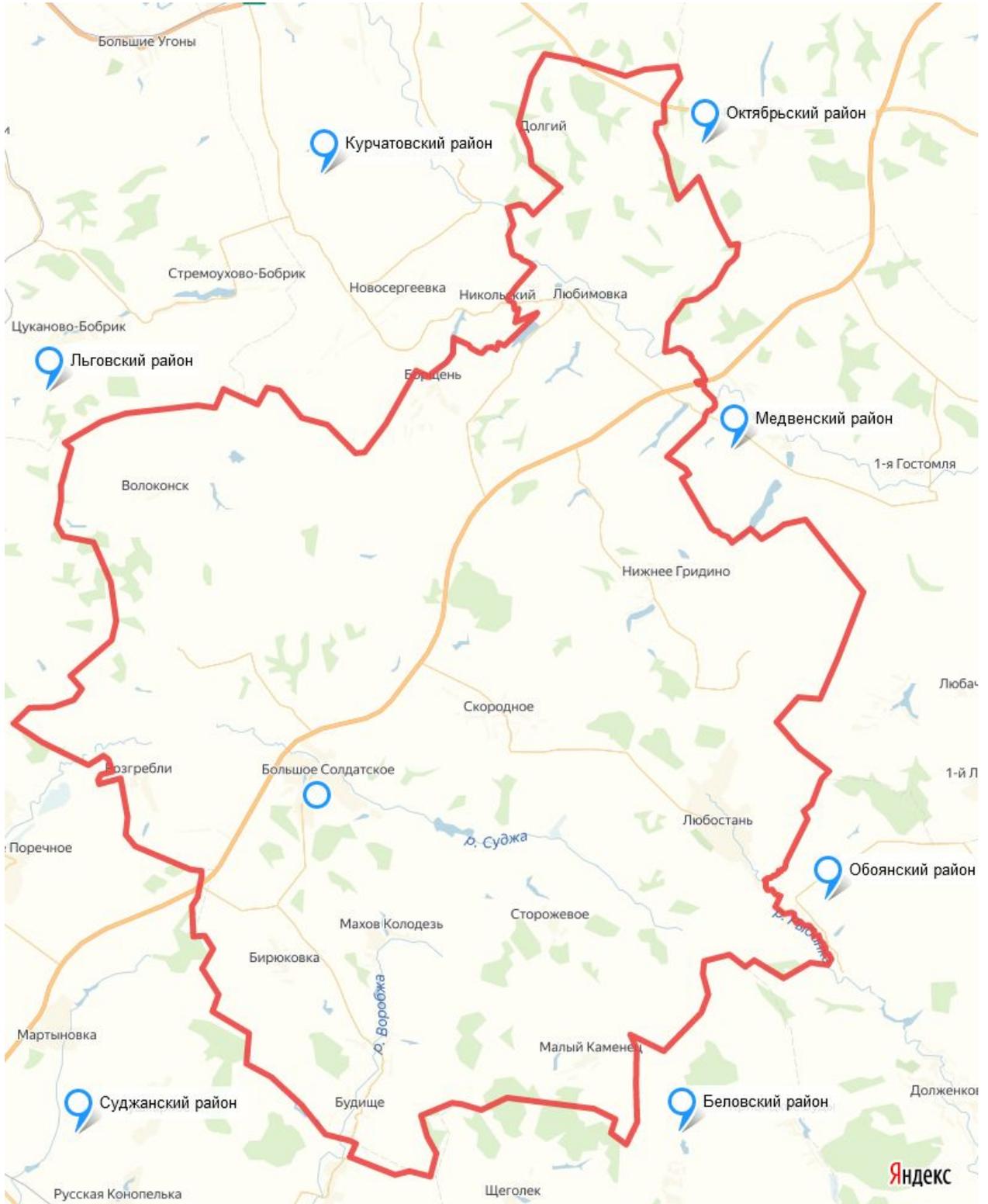
23 Ходош М. С. Грузовые автомобильные перевозки [Текст] / М. С. Ходош. – 4-е изд., перераб. и доп. – М.: Транспорт, 1986. – 208 с.

24 Якимов М. Р. Транспортное планирование. Особенности моделирования транспортных потоков в крупных российских городах: монография. [Текст] / М. Р. Якимов, А. А. Арепьева – М: Логос, 2016. – 280 с.

25 Якимов М. Р. Транспортное планирование: Практические рекомендации по созданию транспортных моделей городов в программном комплексе PTV Vision® VISUM. [Текст] / М. Р. Якимов. – М.: Логос, 2014. – 200 с.

26 Якимов М. Р. Транспортное планирование: Создание транспортных моделей городов: монография. [Текст] / М. Р. Якимов. – М.: Логос, 2013. – 188 с.

**Приложение А – Схема административных границ
Большесолдатского района**



**Приложение Б – Перечень муниципальных образований
Большесолдатского района**

№ п/п	Муниципальное образование	Административный центр	Количество населённых пунктов	Численность населения, чел.	Площадь, км ²
Сельские поселения:					
1	Большесолдатский сельсовет	село Большое Солдатское	15	3708	173,81
2	Волоконский сельсовет	село Волоконск	14	1229	138,44
3	Любимовский сельсовет	село Любимовка	11	2075	97,17
4	Любостанский сельсовет	село Любостань	8	1196	141,38
5	Нижнегридинский сельсовет	село Нижнее Гридино	7	871	108,07
6	Саморядовский сельсовет	село Саморядово	4	1072	90,07
7	Сторожевский сельсовет	село Сторожевое	5	847	61,65

**Приложение В – Перечень населенных пунктов
Большесолдатского района**

№ п/п	Населённый пункт	Тип	Численность населения, чел.	Муниципальное образование
1	2	3	4	5
1	1-е Мальцево	деревня	147	Любостанский сельсовет
2	1-е Косторная	деревня	306	Любостанский сельсовет
3	2-е Мальцево	деревня	177	Любостанский сельсовет
4	2-е Косторная	деревня	23	Любостанский сельсовет
5	Андреевский	посёлок	0	Любостанский сельсовет
6	Бердин	хутор	140	Большесолдатский сельсовет
7	Бирюковка	деревня	408	Саморядовский сельсовет
8	Большое Солдатское	село	2681	Большесолдатский сельсовет
9	Большой Каменец	деревня	66	Любостанский сельсовет
10	Борщень	село	504	Волоконский сельсовет
11	Бочанка	деревня	124	Большесолдатский сельсовет
12	Будище	деревня	287	Саморядовский сельсовет
13	Верхнее Гридино	село	42	Нижнегридинский сельсовет
14	Весёлый	посёлок	24	Любостанский сельсовет
15	Волоконск	село	242	Волоконский сельсовет
16	Выдрин	посёлок	1	Любостанский сельсовет
17	Дальняя Гатка	посёлок	42	Волоконский сельсовет
18	Доброхимовка	деревня	96	Волоконский сельсовет
19	Долгий	посёлок	136	Любостанский сельсовет
20	Дубрава	деревня	91	Сторожевский сельсовет
21	Ефросимовка	село	65	Любостанский сельсовет
22	Житень	село	50	Нижнегридинский сельсовет
23	Заломное	село	31	Сторожевский сельсовет
24	Извеково	деревня	49	Нижнегридинский сельсовет
25	Исаевский	посёлок	31	Нижнегридинский сельсовет
26	Козыревка	село	252	Саморядовский сельсовет
27	Красная Горка	село	17	Любостанский сельсовет
28	Красный Клин	деревня	63	Большесолдатский сельсовет
29	Кукуй	посёлок	64	Большесолдатский сельсовет
30	Левшино	деревня	49	Любостанский сельсовет
31	Леоновка	деревня	266	Любостанский сельсовет
32	Любимовка	село	1351	Любостанский сельсовет
33	Любостань	село	601	Любостанский сельсовет
34	Малый Каменец	деревня	445	Сторожевский сельсовет
35	Масловка	деревня	11	Любостанский сельсовет
36	Махов Колодезь	село	194	Большесолдатский сельсовет
37	Нелидовка	деревня	57	Волоконский сельсовет
38	Немча	село	220	Нижнегридинский сельсовет
39	Нечаев	посёлок	6	Большесолдатский сельсовет
40	Нижнее Гридино	деревня	501	Нижнегридинский сельсовет
41	Нижняя Паровая	деревня	12	Большесолдатский сельсовет
42	Новосотницкий	посёлок	254	Большесолдатский сельсовет

КСОДД на территории Большесолдатского района Курской области

1	2	3	4	5
43	Обуховка	деревня	31	Волоконский сельсовет
44	Ольшанка	посёлок	4	Волоконский сельсовет
45	Первомайская	деревня	120	Большесолдатский сельсовет
46	Радугина	деревня	55	Волоконский сельсовет
47	Раково	деревня	65	Волоконский сельсовет
48	Растворово	деревня	72	Большесолдатский сельсовет
49	Ржава	деревня	132	Большесолдатский сельсовет
50	Розгребли	село	263	Большесолдатский сельсовет
51	Саморядово	деревня	309	Саморядовский сельсовет
52	Скородное	село	476	Любостанский сельсовет
53	Спаская	деревня	53	Волоконский сельсовет
54	Сторожевое	село	333	Сторожевский сельсовет
55	Сула	село	104	Нижнегридинский сельсовет
56	Толмачевка	деревня	4	Любостанский сельсовет
57	Хитровка	деревня	13	Любостанский сельсовет
58	Чубаровка	деревня	72	Волоконский сельсовет
59	Шагарово	деревня	1	Волоконский сельсовет
60	Шелеповка	деревня	136	Сторожевский сельсовет
61	Ширково	деревня	21	Волоконский сельсовет
62	Ширковский	посёлок	176	Волоконский сельсовет
63	Щербачевка	деревня	103	Большесолдатский сельсовет
64	Ямская Степь	посёлок	9	Большесолдатский сельсовет

**Приложение Д – Перечень образовательных учреждений
Большесолдатского района**

№ п/п	Наименование	Адрес	Количество обучающихся (воспитанников)
1	2	3	
1	Областное бюджетное профессиональное образовательное учреждение "Суджанский сельскохозяйственный техникум"	307850, Курская обл., Большесолдатский район, с. Большое солдатское, ул. Мира, д. 14	82 – студенты 53 – курсы водителя
2	МКДОУ "Большесолдатский детский сад общеразвивающего вида с приоритетным осуществлением деятельности по познавательнo-речевому развитию детей"	307850, Курская обл., Большесолдатский район, с. Большое Солдатское, ул. Олимпийская, д. 2в	138
3	МКДОУ "Любимовский детский сад"	307864, Курская обл., Большесолдатский район, с. Любимовка, ул. Заводская, д. 6	38
4	Муниципальная казенная образовательная организация дополнительного образования "Большесолдатский районный Дом детского творчества"	307850, Курская обл., Большесолдатский район, с. Большое Солдатское, ул. Советская, д. 79	16
5	Муниципальное казенное образовательное учреждение дополнительного образования детей "Большесолдатская детская школа искусств"	307850, Курская обл., Большесолдатский район, с. Большое Солдатское, ул. Советская, д. 36	10
6	МКОУ "Большесолдатская средняя общеобразовательная школа"	307850, Курская обл., Большесолдатский район, с. Большое Солдатское, ул. Кооперативная, д. 13	287
7	МКОУ "Борщенская средняя общеобразовательная школа"	307857, Курская обл., Большесолдатский район, с. Боршень, ул. Школьная, д. 1	45
8	МКОУ "Волоконская средняя общеобразовательная школа имени Героя Советского Союза Александра Васильевича Забояркина"	307855, Курская обл., Большесолдатский район, с. Волоконск, д. 49	72
9	МКОУ "Любимовская средняя общеобразовательная школа"	307864, Курская обл., Большесолдатский район, с. Любимовка, ул. Школьная, д. 6	139
10	МКОУ "Любостанская средняя общеобразовательная школа"	307842, Курская обл., Большесолдатский район, с. Любостань, ул. Мира, д. 2	33
11	МКОУ "Нижнегридинская средняя общеобразовательная школа"	307841, Курская обл., Большесолдатский район, д. Нижнее Гридино, ул. Центральная, д. 8	40
12	МКОУ "Скороднянская средняя общеобразовательная школа"	307840, Курская обл., Большесолдатский район,	25

КСОДД на территории Большесолдатского района Курской области

		с. Скородное, ул. Новосёловка, д. 11	
13	МКОУ "Саморядовская средняя общеобразовательная школа"	Средняя школа: 307846, Курская обл., Большесолдатский район, с. Козырёвка, д. 1 Начальная школа: 307846, Курская обл., Большесолдатский район, д. Саморядово, д. 80	62
14	МКОУ "Мало-Каменская средняя общеобразовательная школа"	307845, Курская обл., Большесолдатский район, д. Малый Каменец, ул. Центральная, д. 1	55
15	МКОУ "Розгребельская средняя общеобразовательная школа"	307853, Курская обл., Большесолдатский район, с. Розгребли, ул. Школьная, д. 1	47
16	МКОУ "Будищанская основная общеобразовательная школа"	307846, Курская обл., Большесолдатский район, д. Будище, д. 88	15
17	МКОУ "Бирюковская основная общеобразовательная школа"	307862, Курская обл., Большесолдатский район, д. Бирюковка, д. 194	22
18	МКОУ "Леоновская основная общеобразовательная школа"	307843, Курская обл., Большесолдатский район, д. Леоновка, ул. Школьная, д. 1	12
19	МКОУ "Ржавская основная общеобразовательная школа"	307854, Курская обл., Большесолдатский район, д. Ржава, ул. Никольская, д. 49	31
20	МКОУ "Маховоколодезская основная общеобразовательная школа"	307861, Курская обл., Большесолдатский район, с. Махов Колодезь, ул. Школьная, д. 5	19
21	МКОУ "Косторнянская основная общеобразовательная школа"	307864, Курская обл., Большесолдатский район, д. 1-я Косторная, ул. Школьная, д. 9	30
22	МКОУ "Сторожевская основная общеобразовательная школа"	307844, Курская обл., Большесолдатский район, с. Сторожевое, ул. Центральная, д. 1	21

Приложение Е – Карта-схема расположения учреждений здравоохранения Большесолдатского района



**Приложение Ж – Перечень учреждений здравоохранения
Большесолдатского района**

№ п/п	Наименование	Адрес
1	2	3
1	ОБУЗ "Большесолдатская центральная районная больница"	307850, Курская обл., Большесолдатский район, с. Большое Солдатское, ул. 60 лет октября, д. 1
2	Любимовская врачебная амбулатория	307864, Курская обл., Большесолдатский район, с. Любимовка, ул. им. Ленина, д. 6
3	Нижнегридинская врачебная амбулатория	307841, Курская обл., Большесолдатский район, д. Нижнее Гридино, ул. Перькова, д. 49
4	Растворовский ФАП	307861, Курская обл., Большесолдатский район, д. Растворово
5	Борщенский ФАП	307857, Курская обл., Большесолдатский район, с. Борщень, ул. Советская, д. 9
6	Волоконский ФАП	307855, Курская обл., Большесолдатский район, с. Волоконск, д. 76
7	Спасский ФАП	307855, Курская обл., Большесолдатский район, д. Спасская
8	Извековский ФАП	307841, Курская обл., Большесолдатский район, с. Извеково
9	Сулянский ФАП	307847, Курская обл., Большесолдатский район, с. Сула
10	Колпаковский ФАП	307865, Курская обл., Большесолдатский район, п. Долгий
11	Косторнянский ФАП	307864, Курская обл., Большесолдатский район, д.1-я Косторная
12	Любостанский ФАП	307842, Курская обл., Большесолдатский район, с. Любостань, ул. Центральная, д. 3
13	Леоновский ФАП	307843, Курская обл., Большесолдатский район, д. Леоновка
14	Ржавский ФАП	307854, Курская обл., Большесолдатский район, д. Ржава, ул. Никольская, д. 42
15	Щербачевский фельдшерско-акушерский пункт	307854, Курская обл., Большесолдатский район, д. Щербачевка, ул. Садовая, д. 15/2
16	Розгребельский ФАП	307853, Курская обл., Большесолдатский район, х. Бердин, ул. Калинина, д. 7/2
17	Саморядовский ФАП	307846, Курская обл., Большесолдатский район, д. Саморядово, д. 102
18	Бирюковский ФАП	307846, Курская обл., Большесолдатский район, д. Бирюковка, д. 188
19	Скороднянский ФАП	307840, Курская обл., Большесолдатский район, с. Скородное, ул. Новосёлровка, д. 8
20	Сторожевский ФАП	307844, Курская обл., Большесолдатский район, с. Сторожевое
21	Малокаменский ФАП	307845, Курская обл., Большесолдатский район, д. Малый Каменец
22	Шелеповский ФАП	307845, Курская обл., Большесолдатский район, д. Шелеповка
23	Областное бюджетное учреждение стационарного социального обслуживания Курской области "Ширковский психоневрологический интернат"	307855, Курская обл., Большесолдатский район, п. Ширковский

**Приложение И – Перечень муниципальных учреждений культуры
Большесолдатского района**

№ п/п	Наименование	Адрес
1	2	3
1	МКУК "Большесолдатский районный Дом народного творчества"	307850, Курская обл., Большесолдатский район, с. Большое Солдатское, ул. Советская, д. 49
2	МКУК "Кукуевский центральный сельский Дом досуга "Спутник"	307850, Курская обл., Большесолдатский район, с. Большое Солдатское, ул. Кооперативная, д. 136
3	Филиал МКУК "Кукуевский ЦСДД" "Махово-Колодезьский сельский Дом Досуга"	307861, Курская обл., Большесолдатский район, д. Махов Колодезь, ул. Центральная, д. 29
4	МКУК "Борщенский центральный сельский Дом культуры"	307857, Курская обл., Большесолдатский район, с. Борщень, ул. Колхозная, д. 1
5	МКУК "Волоконский центральный сельский Дом культуры"	307855, Курская обл., Большесолдатский район, с. Волоконск, д. 51
6	Филиал МКУК "Волоконский ЦСДК" "Спасской сельский Дом Досуга"	307855, Курская обл., Большесолдатский район, д. Спасская
7	Филиал МКУК "Волоконский ЦСДК" "Раковский сельский Дом Досуга"	307855, Курская обл., Большесолдатский район, д. Раково
8	МКУК "Любимовский центральный сельский Дом культуры"	307864, Курская обл., Большесолдатский район, с. Любимовка, ул. Ленина, д. 2
9	МКУК "Любостанский центральный сельский Дом культуры"	307842, Курская обл., Большесолдатский район, с. Любостань, ул. Мира, дом 9
10	Филиал МУК «Любостанский ЦСДК» «Леоновский сельский Дом досуга	307843, Курская обл., Большесолдатский район, д. Леоновка, ул. Школьная, д. 3
11	МКУК "Нижнегридинский центральный сельский Дом культуры"	307841, Курская обл., Большесолдатский район, д. Нижнее Гридино, ул. Центральная, д. 1
12	МКУК "Ржавский центральный сельский Дом культуры"	307854, Курская обл., Большесолдатский район, д. Ржава, ул. Никольская, д. 93
13	МКУК "Розгребельский центральный сельский Дом культуры"	307853, Курская обл., Большесолдатский район, х. Бердин, ул. Калинина, д. 5
14	Филиал МКУК "Розгребельский ЦСДК" "Розгребельский сельский Дом Досуга"	307853, Курская обл., Большесолдатский район, с. Розгребли, ул. Садовая, д. 24
15	МКУК "Саморядовский центральный сельский Дом культуры"	307846, Курская обл., Большесолдатский район, д. Саморядово
16	Филиал МКУК "Саморядовский ЦСДК" "Бирюковский сельский Дом Досуга"	307862, Курская обл., Большесолдатский район, д. Бирюковка
17	Филиал МКУК "Саморядовский ЦСДК" "Будищанский сельский Дом Досуга"	307846, Курская обл., Большесолдатский район, с. Будище
18	МКУК "Скороднянский центральный сельский Дом культуры"	307840, Курская обл., Большесолдатский район, с. Скородное, ул. Новосёловка, д. 10

КСОДД на территории Большесолдатского района Курской области

1	2	3
19	МКУК "Сторожевский центральный сельский Дом культуры"	307844, Курская обл., Большесолдатский район, с. Сторожевое, ул. Центральная, д. 5
20	Филиал МКУК "Сторожевский ЦСДК" "Мало-Каменский сельский Дом Досуга"	307845, Курская обл., Большесолдатский район, д. Малый Каменец, ул. Центральная, д. 2
21	Филиал МКУК "Сторожевский ЦСДК" "Шелеповский сельский Дом досуга"	307845, Курская обл., Большесолдатский район, д. Шелеповка
22	Областное бюджетное учреждение культуры "Курский областной Дом народного творчества" филиал "Саморядовский Дом ремесел"	307846, Курская обл., Большесолдатский район, с. Козырёвка, д. 3

**Приложение К – Перечень муниципальных библиотек
Большесолдатского района**

№ п/п	Наименование	Адрес
1	2	3
1	МКУК "Межпоселенческая библиотека Большесолдатского района"	307850, Курская обл., Большесолдатский район, с. Большое Солдатское, ул. Советская, д. 40
2	Филиал МКУК "Межпоселенческая библиотека Большесолдатского района" "Детская библиотека - музей"	307850, Курская обл., Большесолдатский район, с. Большое солдатское, ул. Советская, дом 36.
3	Филиал МКУК "Межпоселенческая библиотека Большесолдатского района" "Растворовская сельская библиотека"	307861, Курская обл., Большесолдатский район, д. Растворово, ул. Школьная, д. 5
4	Филиал МКУК "Межпоселенческая библиотека Большесолдатского района" "Борщенская сельская библиотека"	307857, Курская обл., Большесолдатский район, с. Борщень, ул. Колхозная, д. 1
5	Филиал МКУК "Межпоселенческая библиотека Большесолдатского района" "Волоконская сельская библиотека"	307855, Курская обл., Большесолдатский район, с. Волоконск, д. 51
6	Филиал МКУК "Межпоселенческая библиотека Большесолдатского района" "Любимовская центральная сельская библиотека"	307864, Курская обл., Большесолдатский район, с. Любимовка, ул. Ленина, д. 2
7	Филиал МКУК "Межпоселенческая библиотека Большесолдатского района" "Косторнянская сельская библиотека"	307864, Курская обл., Большесолдатский район, с. 1-е Косторная, ул. Школьная, д. 9
8	Филиал МКУК "Межпоселенческая библиотека Большесолдатского района" «Любостанская центральная сельская библиотека»	307842, Курская обл., Большесолдатский район, с. Любостань, ул. Мира, д. 9
9	Филиал МКУК "Межпоселенческая библиотека Большесолдатского района" "Леоновская сельская библиотека"	307843, Курская обл., Большесолдатский район, д. Леоновка (в здании школы), ул. Школьная, д. 1
10	Филиал МКУК "Межпоселенческая библиотека Большесолдатского района" "Нижнегридинская сельская библиотека"	307841, Курская обл., Большесолдатский район, д. Нижнее Гридино, ул. Центральная, д. 1
11	Филиал МКУК "Межпоселенческая библиотека Большесолдатского района" "Ржавская центральная сельская библиотека"	307854, Курская обл., Большесолдатский район, д. Ржава, ул. Никольская, д. 93
12	Филиал МКУК "Межпоселенческая библиотека Большесолдатского района" "Щербачёвская сельская библиотека"	307854, Курская обл., Большесолдатский район, д. Щербачевка (в здании ФАПа) ул. Садовая, д. 15/3
13	Филиал МКУК "Межпоселенческая библиотека Большесолдатского района" "Розгребельская сельская библиотека"	307853, Курская обл., Большесолдатский район, х. Бердин, ул. Калинина, д. 5

КСОДД на территории Большесолдатского района Курской области

1	2	3
14	Филиал МКУК "Межпоселенческая библиотека Большесолдатского района" "Саморядовская центральная сельская библиотека"	307846, Курская обл., Большесолдатский район, д. Саморядово
15	Филиал МКУК "Межпоселенческая библиотека Большесолдатского района" "Будищанская сельская библиотека"	307846, Курская обл., Большесолдатский район, с. Будище
16	Филиал МКУК "Межпоселенческая библиотека Большесолдатского района" "Бирюковская сельская библиотека"	307862, Курская обл., Большесолдатский район, д. Бирюковка
17	Филиал МКУК "Межпоселенческая библиотека Большесолдатского района" "Скороднянская центральная сельская библиотека"	307840, Курская обл., Большесолдатский район, с. Скородное, ул. Новосёловка, д. 10
18	Филиал МКУК "Межпоселенческая библиотека Большесолдатского района" "Сторожевская центральная сельская библиотека"	307844, Курская обл., Большесолдатский район, с. Сторожевое, ул. Центральная, д. 5
19	Филиал МКУК "Межпоселенческая библиотека Большесолдатского района" "Мало-Каменская сельская библиотека"	307845, Курская обл., Большесолдатский район, д. Малый Каменец, ул. Центральная, д. 2

**Приложение Л – Перечень наиболее крупных предприятий
Большесолдатского района**

№ п/п	Наименование	Юридический адрес
1	Филиал «Любимовский» ООО «КурскСахарПром»	307864, Курская обл., Большесолдатский район, с. Любимовка, ул. Заводская, д. 17
2	АО «Надежда» (Свинокомплексе)	307800, г. Суджа, ул. 1-е Мая, д. 19
3	Филиал «Большесолдатский свекловод» ОАО «Курск-Агро»	307857, Курская обл., Большесолдатский район, с. Борщень
4	ООО «Маяк»	307845, Курская обл., Большесолдатский район, д. Малый Каменец, ул. Центральная, д. 3
5	ООО «Дубрава»	307845, Курская обл., Большесолдатский район, д. Малый Каменец, ул. Центральная, д. 3
6	ООО «Молочник»	307846, Курская обл., Большесолдатский район, с. Козыревка
7	ООО «БАМП»	305000, г. Курск, ул. Карла Маркса, д.74
8	ООО «Пристенская зерновая компания»	Курская область, Суджанский район, д. Локня
9	ООО «Курск-Агро» филиал «Курчатовский свекловод»	Курская область, Курчатовский район, п. Дичня
10	ООО «Агросил»	Курская область, г. Суджа
11	Комитет лесного хозяйства Курской области по Суджанскому лесничеству	307850, Курская обл., Большесолдатский район, с. Большое Солдатское, ул. Почтовая, д. 9 Б
12	Областное государственное унитарное предприятие «Суджалес»	307850, Курская обл., Большесолдатский район, с. Большое Солдатское, ул. Почтовая, д. 9 Б
13	ООО «СЭМ Групп»	307864, Курская область, Большесолдатский район, с. Волоконск
14	Участок ЗАО «Суджанское дорожное ремонтное строительное управление № 2»	307850, Курская обл., Большесолдатский район, с. Большое Солдатское, ул. Горянка
15	ООО «Курские элеваторы» «Злак» Подразделение «Склады Любимовка»	307864, Курская обл., Большесолдатский район, с. Любимовка, ул. Первая рабочая, д. 1
16	ОАО «Объединение автовокзалов и автостанций Курской области»	307850, Курская обл., Большесолдатский район, с. Большое Солдатское, ул. Мира, д. 5

Приложение М – Транспортный каркас Большесолдатского района



Приложение Н – Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального значения, проходящих в границе Большесолдатского района

№ п/п	Идентификационный номер	Наименование автомобильной дороги (координаты начала / конца)	Протя- женность, км	Категория	Покрытие	Ширина проезжей части, м	Интен- сивность, привед. ед. / сут.	Транспорт- ный спрос (загрузка), %
1	38 ОП РЗ 38К-004	Дьяконово – Суджа – граница с Украиной 51.474812, 35.726943 51.295690, 35.446545	29,64	II – 10,4 км; III – 19,24 км	асфальтобетон	7,0	4300	60–70 70–80
2	38 ОП РЗ 38К-010	"Крым" – Иванино 51.573219, 35.708127 51.588108, 35.662824	3,611	II	асфальтобетон	7,0	7000	100–120
ВСЕГО:			33,251					

Приложение II – Перечень автомобильных дорог общего пользования межмуниципального значения, проходящих в границе Большесолдатского района

№ п/п	Идентификационный номер	Наименование автомобильной дороги (координаты начала / конца)	Протя- женность, км	Категория	Покрытие	Ширина проезжей части, м	Интен- сивность, привед. ед. / сут.	Транспорт- ный спрос (загрузка), %
1	38 ОП МЗ 38Н-026	Большесолдатское – Малый Каменец 51.337401, 35.489060 51.235768, 35.663827	20,0	IV	асфальтобетон	6,0	400	15–25
2	38 ОП МЗ 38Н-027	Большесолдатское – Ржава 51.344443, 35.522630 51.381119, 35.434289	8,8	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	5–10
3	38 ОП МЗ 38Н-028	Большесолдатское – Розгребли – "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" 51.337257, 35.488355 51.312136, 35.465562	10,12	IV – 6,42 км; V – 3,7 км	асфальтобетон	6,0 4,5	менее 200	5–10 50–100
4	38 ОП МЗ 38Н-079	"Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" – Нижнее Гридино – Сула 51.452073, 35.657909 51.383839, 35.755939	16,0	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	5–10
5	38 ОП МЗ 38Н-080	"Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" – Борщень 51.433521, 35.607478 51.451423, 35.565979	5,17	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	5–10
6	38 ОП МЗ 38Н-081	"Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" – Борщень" – Любимовка 51.446523, 35.600220	7,884	III – 1,2 км; IV – 6,684 км	асфальтобетон	7,0 6,0	менее 200	0–5 5–10

КСОДД на территории Большесолдатского района Курской области

		51.504712, 35.651188						
7	38 ОП МЗ 38Н-082	"Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" – Будище 51.295786, 35.446960 51.214082, 35.536829	13,75	III – 5,0 км; IV – 8,75 км	асфальтобетон	7,0 6,0	1100	15–20 50–60
8	38 ОП МЗ 38Н-083	"Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" – Будище" – Бирюковка 51.295775, 35.447000 51.272035, 35.487558	3,6	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	5–10
9	38 ОП МЗ 38Н-084	"Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" – Волоконск 51.416525, 35.590601 51.435867, 35.424365	13,0	IV	асфальтобетон	6,0	550	20–30
10	38 ОП МЗ 38Н-086	"Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" – Любимовка – п. им. К. Либкнехта 51.471751, 35.708865 51.502975, 35.623437	7,33	IV	асфальтобетон	6,0	650	30–40
11	38 ОП МЗ 38Н-091	"Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" – Любостань – Леоновка 51.375484, 35.570775 51.283215, 35.768486	22,8	IV	асфальтобетон	6,0	900	40–50
12	38 ОП МЗ 38Н-195	"Крым – Гахово" – "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" 51.463464, 35.731570 51.471599, 35.709313	1,932	IV	асфальтобетон	6,0	400	15–25
13	38 ОП МЗ 38Н-457	Любимовка – п. Долгий 51.504112, 35.641024 51.556560, 35.680043	10,38	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	0–5
14	38 ОП МЗ 38Н-477	Нижнее Гридино – Извеково	3,37	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	0–5

КСОДД на территории Большесолдатского района Курской области

		51.391321, 35.708727 51.378784, 35.671358 51.383263, 35.669673						
15	38 ОП МЗ 38Н-572	Саморядово – Хотеж Колодезь 51.237677, 35.548319 51.218098, 35.588788	8,917	IV	асфальтобетон	6,0	400	15–25
16	38 ОП МЗ 38Н-740	"Большесолдатское – Малый Каменец" – Сторожевое 51.267406, 35.635544 51.284161, 35.646203	2,3	V	асфальтобетон	4,5	менее 200	0–50
17	38 ОП МЗ 38Н-741	Волоконск – Ширковский 51.435867, 35.424365 51.457779, 35.399993	3,3	V	асфальтобетон	4,5	менее 200	0–50
18	38 ОП МЗ 38Н-742	"Волоконск – Ширковский" – Раково 51.441211, 35.415776 51.424673, 35.381969	3,2	V	асфальтобетон	4,5	менее 200	0–50
19	38 ОП МЗ 38Н-778	"Большесолдатское – Малый Каменец" – Махов Колодезь – Растворово 51.302354, 35.506405 51.260416, 35.554051	6,3	IV – 4,0 км; V – 2,3 км	асфальтобетон	6,0 4,5	менее 200	0–5 0–50
20	38 ОП МЗ 38Н-779	"Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" – Нижнее Гридино – Сула" – Верхнее Гридино 51.416558, 35.673426 51.394318, 35.650428	4,0	V – 3,692 км; – 0,308 км	асфальтобетон – 3,692 км; грунт – 0,308 км	4,5 –	менее 200	0–50
21	38 ОП МЗ 38Н-820	Большое Солдатское – Кукуй 51.336226, 35.510148 51.327683, 35.529101	1,5	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	5–10
22	38 ОП МЗ 38Н-822	Будище – Черный Олех 51.212493, 35.534154	1,608	V	асфальтобетон	4,5	менее 200	0–50

КСОДД на территории Большесолдатского района Курской области

		51.198659, 35.530429						
23	38 ОП МЗ 38Н-832	Автомобильная дорога Леоновка – граница Обоянского района в Большесолдатском районе Курской области 51.284220, 35.763137 51.289112, 35.771202	0,9	V	асфальтобетон	4,5	менее 200	0–5
ВСЕГО:			176,161					

Приложение Р – Перечень АЗС Большесолдатского района

№ п/п	Местоположение				Расположение	Количество заправочных колонок, шт.	Наличие		
	км	м	Широта	Долгота			площадки для стоянки (остановки)	туалета	мусоро-сборника
Дьяконово – Суджа – граница с Украиной									
1	46	474	51.350448	35.510499	слева	3	–	–	–
2	48	925	51.335125	35.485710	справа	8	–	–	+

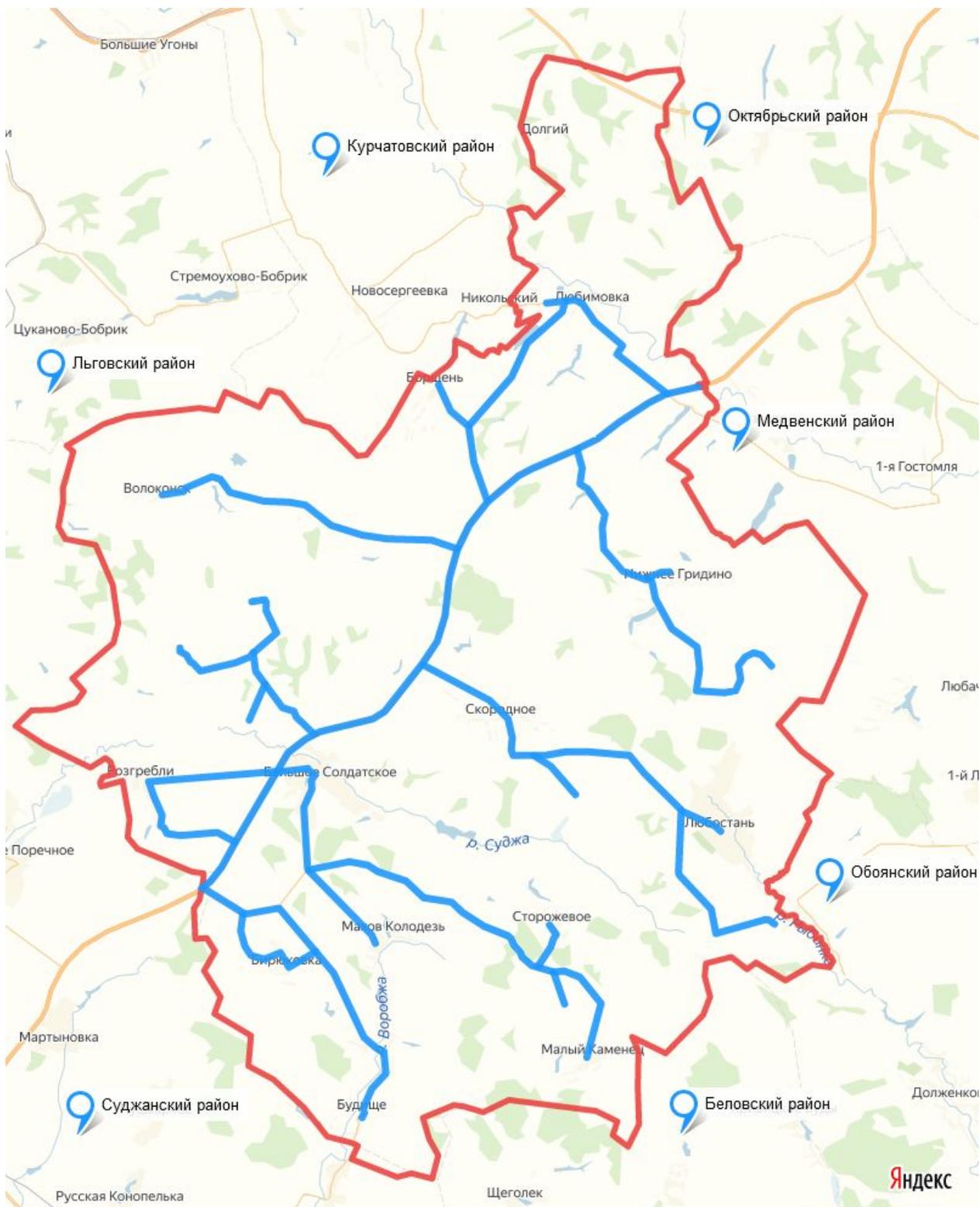


АЗС на дороге Дьяконово – Суджа – граница с Украиной
46 + 474



АЗС на дороге Дьяконово – Суджа – граница с Украиной
48 + 925

Приложение С – Карта-схема маршрутной сети ОПТ Большесолдатского района



Приложение Т – Перечень межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок Курской области, проходящих по территории Большесолдатского района

Регистрационный номер маршрута	Порядковый номер маршрута, присвоенный уполномоченным органом исполнительной власти Курской области	Наименование маршрута	Наименования промежуточных ОП по маршруту или наименования поселений или городских округов, в границах которых расположены промежуточные ОП	Наименования улиц, автомобильных дорог, по которым предполагается движение ТС между ОП по маршруту	Протяженность маршрута	Порядок посадки и высадки пассажиров	Вид регулярных перевозок	Характеристика ТС	Максимальное кол-во ТС, которое допускается использовать для перевозок по маршруту	Дата начала осуществления регулярных перевозок	Наименование, место нахождения юридического лица, фамилия, имя, отчество индивидуального предпринимателя, осуществляющих перевозки по маршруту
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
97	441	Суджа - Будище	Суджа; пов. на Мартыновку; пов. на Поречное; пов. на Бирюковку; пов. на Козыревку; пов. на Саморядово; пов. на Будище	Дьяконово - Суджа "Дьяконово - Суджа - граница с Украиной" - Будище	29	Только на остановочных пунктах	Регулярные перевозки по регулируемым тарифам	Автобус, большой класс, Евро-2	1 ед.	Договор № 470 от 14.09.2015	ОАО "Суджаавтотранс", 307800, Курская обл., г. Суджа, ул. Октябрьская, 14
121	124	АВ Курск - АС Белая	Дьяконово, Дворики, Тарасово, Житень, Левшино, Б. Солдатское, Бирюковка, Мартыновка, Суджа, Уланок, Махово, Н. Махово, Белица, Псел, Белая	50 лет Октября, Гремяченская Е-105, а/д "Крым" - Иваново	150,1	Только на остановочных пунктах	Регулярные перевозки по нерегулируем ым тарифам	Автобус, большой класс, Евро-3	1 ед.		АО "КПАТП-1", 305047, г. Курск, ул. Энгельса, 177-Б
153	508	АВ Курск - АС Белая, ч/з АС Обоянь	Медвенка, Дрозды, Обоянь, Трубеж, Усланка, Каменка,	г. Курск (50 лет Октября, Энгельса, проспект Кулакова, Магистральная),	130/1 50,1	Только на остановочных пунктах	Регулярные перевозки по нерегулируем ым тарифам	Автобус, большой класс	1 ед.		АО "КПАТП-1", 305047, г. Курск, ул. Энгельса, 177-Б

КСОДД на территории Большесолдатского района Курской области

			Картамыш, Бушмино, Чернецк, Буды, Коммунар, Белая, Псел, Белица, Н. Махово, Махово, Уланок, Суджа, Мартыновка, Бирюковка, Б. Солдатское, Левшино, Житень, Тарасово, Дворики, Дьяконово	Е-105, М-2, а/д "Обоянь - Суджа"							
154	509	АВ Курск - АС Белая, ч/з Суджу	Дьяконово, Дворики, Тарасово, Житень, Левшино, Б. Солдатское, Бирюковка, Мартыновка, Суджа, Уланок, Махово, Н. Махово, Белица, Псел, Белая, Коммунар, Буды, Чернецкий, Бушмино, Картамыш, Каменка, Уланка, Трубеж, Обоянь, Дрозды, Медвенка	г. Курск (50 лет Октября, Гремяченская) Е-105, а/д "Крым" - Иванино	150,1 /130	Только на остановочных пунктах	Регулярные перевозки по нерегулируем ым тарифам	Автобус, большой класс	1 ед.		АО "КПАТП-1", 305047, г. Курск, ул. Энгельса, 177-Б
159	518	АВ Курск - Суджа	Дьяконово, Дворики, Тарасово, Житень, Левшино, Б. Солдатское, Бирюковка, Мартыновка, Суджа	г. Курск (50 лет Октября, Энгельса, проспект Кулакова), Е-105, "Крым" - Иванино	106	Только на остановочных пунктах	Регулярные перевозки по нерегулируем ым тарифам	Автобус, большой класс	1 ед.	Договор № 492 от 01.01.2018	АО "КПАТП-1", 305047, г. Курск, ул. Энгельса, 177-Б
162	532	АС Белая - АВ Курск (ч/з)	г. Суджа, с. Б. Солдатское	г. Курск (ул. Пучковка, ул. 50 лет	147	Только на остановочных	Регулярные перевозки по	Автобус, большой	2 ед.	Договор № 464 от	ГУПКО "Беловское АТП", 307900, Курская

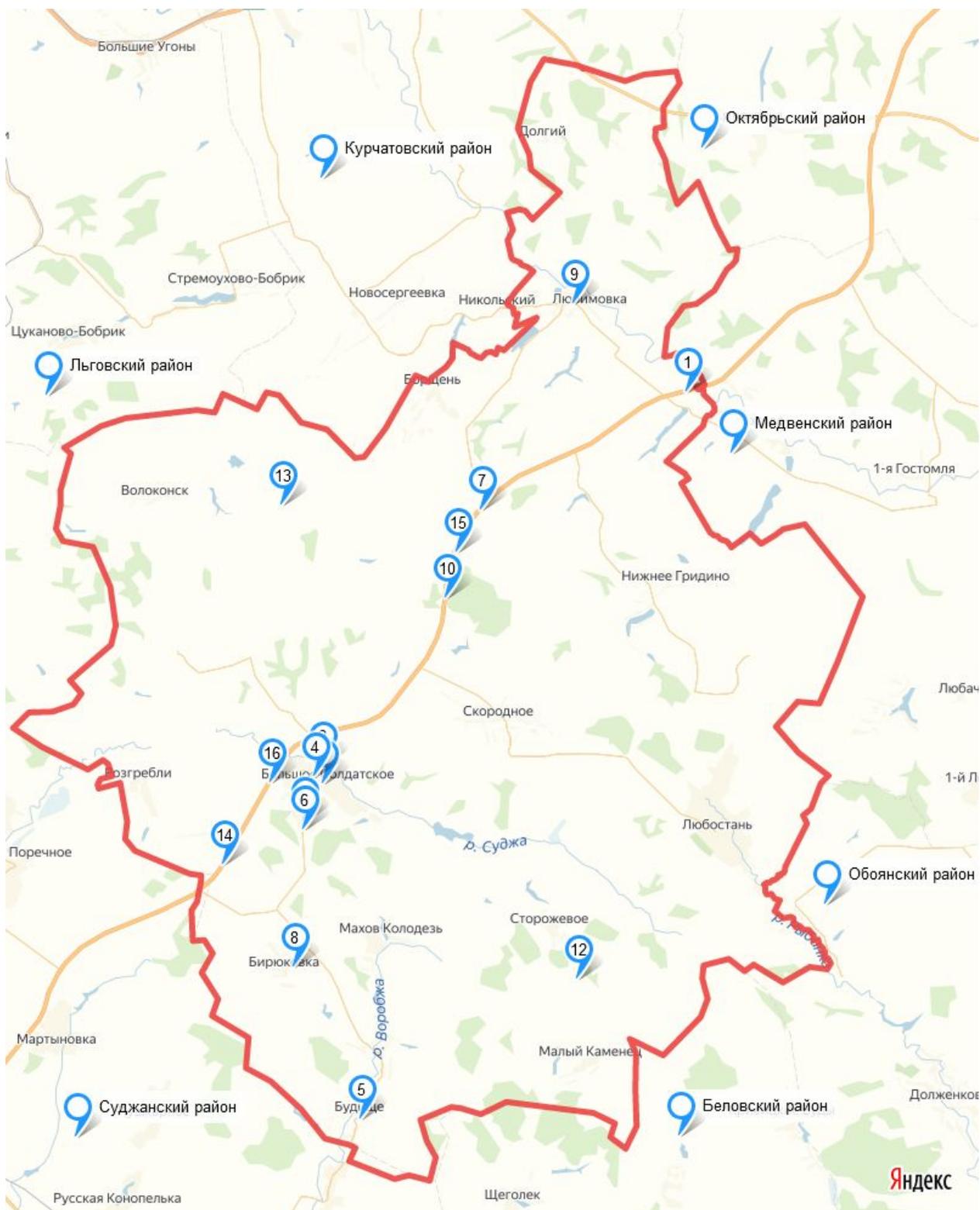
КСОДД на территории Большесолдатского района Курской области

		Суджу)		Октября), а/д "Обоянь - Суджа - Белая", а/д "Обоянь - Суджа", а/д "Дьяконово - Суджа - граница с Украиной", а/д "Курск - Рыльск - граница с Украиной" - а/д "Крым"		пунктах	нерегулируем ым тарифам	класс, Евро-3		14.09.2015	область, Беловский район, д. Гирьи
170	554	Коренево - АВ Курск, ч/з Суджу	Н. Ивановка, Свердлов, Суджа ж/д вокзал, Б. Солдатское, Житень, Дьяконово, Курчатов, Лукашевка, Пены, Льгов, Черемошки, Кром. Быки, Каучук, Шептуховка, Кремьяное, Ольговка	г. Курск (ул. Сумская, 50 лет Октября), а/д "Рыльск - Коренево - Суджа" - Курск, а/д "Рыльск - Коренево - Суджа - Каучук - Льгов - Суджа"	290	Только на остановочных пунктах	Регулярные перевозки по нерегулируем ым тарифам	Автобус, малый класс, средний класс, Евро-2, Евро-3	3 ед.	Договор № 467 от 14.09.2015	ГУПКО "Кореневское АТП", 307410, Курская обл., Кореневский р-н, п. Коренево, ул. Юбилейная, 24
171	555	Коренево - АВ Курск, ч/з АС Льгов	Ольговка, Кремьяное, Шептуховка, Каучук, Кром. Быки, Черемошки, Льгов, Пены, Лукашевка, Курчатов, Дьяконово, Житень, Б. Солдатское, Суджа ж/д вокзал, Свердлов, Н. Ивановка	г. Курск (ул. Сумская, 50 лет Октября), а/д "Рыльск - Коренево - Суджа - Курск", а/д "Рыльск - Коренево - Суджа - Каучук - Льгов - Суджа"	290	Только на остановочных пунктах	Регулярные перевозки по нерегулируем ым тарифам	Автобус, малый класс, средний класс, Евро-2, Евро-3	1 ед.	Договор № 467 от 14.09.2015	ГУПКО "Кореневское АТП", 307410, Курская обл., Кореневский р-н, п. Коренево, ул. Юбилейная, 24
179	573	Суджа - АВ Курск	АС Суджа; с. Мартыновка; с. Ч. Поречное;	"Крым" - "Дьяконово - Суджа"	106	Только на остановочных пунктах	Регулярные перевозки по нерегулируем	Автобус, большой класс,	2 ед.	Договор № 470 от 14.09.2015	ОАО "Суджаавтотранс", 307800, Курская обл., г. Суджа,

КСОДД на территории Большесолдатского района Курской области

			с. Бирюковка; АС Сотницкое; АС Б.-Солдатское; с. Левшино; с. Скородное; п. Волоконск; п. Житень; Тарасово; п. Белое; с. Дворики; п. Дьяконово; АВ Курск				ым тарифам	Евро-2			ул. Октябрьская, 14
--	--	--	--	--	--	--	------------	--------	--	--	---------------------

Приложение У – Карта ДТП Большесолдатского района



Приложение Ф – Перечень ДТП, произошедших в Большесолдатском районе в 2018 г.

№ ДТП	Дата	Время	Широта	Долгота	Вид ДТП	Дорога (местоположение)	Объект УДС	Наличие опьянения	Количество погибших / раненых	Примечание
1	10.01.2018	15:00	51.7631	35.9972	Наезд на препятствие	ДЬЯКОНОВО-СУДЖА-ГР.УКРАИНЫ 29КМ 200М	Перегон	Нет	1 / 0	–
2	08.05.2018	01:28	51.34043	35.51468	Наезд на пешехода	БОЛЬШЕСОЛДАТСКОЕ-РЖАВА 0КМ 292М	Иное место	Нет	0 / 1	В темное время суток, освещение отсутствует
3	14.05.2018	16:10	51.5653	35.8339	Наезд на велосипедиста	Б. Солдатский, с. Большое Солдатское, ул. Кооперативная, 41	Выезд с прилегающей территории	Нет	0 / 1	Несоблюдение очередности проезда перекрестков
4	18.05.2018	23:55	51.336417	35.510409	Наезд на пешехода	Б. Солдатский, с. Большое Солдатское, ул. Советская, 30	Нерегулируемый пешеходный переход	Нет	0 / 1	В темное время суток, освещение не включено
5	14.06.2018	09:00	51.213739	35.537295	Наезд на препятствие	ДЬЯКОНОВО-СУДЖА-САМОЯРДОВО-БУДИЩЕ 10КМ 0М	Перегон	Да	0 / 1	Управление ТС в состоянии алкогольного опьянения
6	20.06.2018	21:30	51.3336	35.4975	Наезд на препятствие	БОЛЬШЕСОЛДАТСКОЕ-МАЛЫЙ КАМЕНЕЦ 3КМ 800М	Иное место	Да	1 / 0	Управление ТС в состоянии алкогольного опьянения

КСОДД на территории Большесолдатского района Курской области

7	06.07.2018	13:00	51.431257	35.60464	Столкновение	ДЬЯКОНОВО-СУДЖА-ГР.УКРАИНЫ 43КМ 140М	Иное место	Да	0 / 2	Неправильный выбор дистанции Управление ТС лицом, не имеющим права на управление ТС
8	10.07.2018	10:30	51.268621	35.49909	Иной вид ДТП	Б. Солдатский, д. Бирюковка	Перегон	Да	0 / 1	Управление ТС лицом, не имеющим соответствующей категории на управление ТС данного вида Управление ТС в состоянии алкогольного опьянения
9	20.07.2018	09:50	51.504963	35.656857	Опрокидывание	Б. Солдатский, с. Любимовка, ул. Ленина, 48	Иное место	Да	0 / 3	Управление ТС лицом, не имеющим права на управление ТС Управление ТС в состоянии алкогольного

КСОДД на территории Большесолдатского района Курской области

										опьянения
10	15.09.2018	15:45	51.40033	35.58506	Опрокидывание	ДЬЯКОНОВО-СУДЖА-ГР.УКРАИНЫ 38КМ 900М	Иное место	Нет	0 / 1	–
11	21.09.2018	20:10	51.320609	35.504186	Наезд на велосипедиста	Б. Солдатский, с. Большое Солдатское, ул. Советская, 154	Иное место	Нет	1 / 0	В темное время суток, освещение отсутствует Управление велосипедом, не оснащённым светоотражающими элементами
12	01.11.2018	10:20	51.264211	35.658746	Съезд с дороги	БОЛЬШЕСОЛДАТСКОЕ-МАЛЫЙ КАМЕНЕЦ 14КМ 400М	Перегон	Нет	0 / 1	–
13	15.11.2018	13:20	51.433277	35.491848	Съезд с дороги	–	Перегон	Нет	0 / 1	–
14	24.11.2018	17:55	51.305238	35.45934	Столкновение	ДЬЯКОНОВО-СУДЖА-ГР.УКРАИНЫ 53КМ 370М	Перегон	Нет	0 / 4	Выезд на полосу встречного движения
15	05.12.2018	17:40	51.416659	35.590918	Наезд на стоящее ТС	ДЬЯКОНОВО-СУДЖА-ГР.УКРАИНЫ 36КМ 450М	Нерегулируемый перекрёсток неравнозначных дорог	Нет	0 / 1	–
16	27.12.2018	09:30	51.334493	35.486076	Столкновение	ДЬЯКОНОВО-СУДЖА-	Выезд с прилегающе	Нет	0 / 1	Недостатки зимнего

КСОДД на территории Большесолдатского района Курской области

						ГР.УКРАИНЫ 49КМ	й территории			содержания Несоблюдение очередности проезда перекрестков
--	--	--	--	--	--	--------------------	-----------------	--	--	--

Приложение X – Оценка требуемых объемов финансирования и эффективности, а также очередность реализации мероприятий по ОДД в Большесолдатском районе

№ п/п	Наименование мероприятия	Годы реализации	Объем финансирования, млн руб.	Источники финансирования	Эффективность мероприятия
1	Строительство линий наружного электроосвещения дороги "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" – Любимовка – п. им. К. Либкнехта (с. Любимовка) от 51.502011, 35.662817 до 51.502998, 35.623398, 2,9 км	2020-2021	3,0	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных условий для всех участников ДД
2	Установка павильонов на ОП ОПТ на дороге Дьяконово – Суджа – граница с Украиной (:5 шт.): - пов. на с. Любимовка, справа (51.471506, 35.707818) - пов. на д. Нижнее Гридино, слева (51.452987, 35.661294); - д. Левшино, слева (51.369173, 35.563071); - п. Новосотницкий, слева (51.311218, 35.464982); - пов. на д. Будище, слева (51.296183, 35.447846)	2021-2022	0,5	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для пассажиров ОПТ
3	Строительство ОП ОПТ на дороге "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" – Нижнее Гридино – Сула" – Верхнее Гридино (4 шт.): - д. Нижнее Гридино, слева (51.405095, 35.699522); - д. Нижнее Гридино, слева (51.399882, 35.702050); - д. Нижнее Гридино, справа (51.399345, 35.702018); - д. Сула, слева (51.378708, 35.754364)	2021-2022	0,8	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для пассажиров ОПТ
4	Строительство ОП ОПТ на дороге Дьяконово – Суджа – граница с Украиной (4 шт.): - пов. на с. Ржава, слева (51.350928, 35.511889)	2021-2022	0,2	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для пассажиров ОПТ
5	Строительство конечного ОП ОПТ в с. Ржава	2022-2023	0,2	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для пассажиров ОПТ
6	Обустройство пешеходных переходов на ОП ОПТ с	2020-2021	5,0	Средства бюджетов	Улучшение ТЭКАД,

КСОДД на территории Большесолдатского района Курской области

	освещением на дороге Дьяконово – Суджа – граница с Украиной (10 шт.): - пов. на с. Любимовка (51.471854, 35.710256); - пов. на с. Любимовка (51.471499, 35.708266); - пов. на д. Нижнее Гридино (51.452712, 35.659910); - пов. на с. Борщень (51.433768, 35.608133); - пов. на с. Волоконск (51.417211, 35.591213); - пов. на Любостань (51.375323, 35.570377); - д. Левшино (51.368972, 35.562668); - пов. на с. Ржава (51.350832, 35.511042); - п. Новосотницкий (51.311002, 35.464607); - пов. на д. Будище (51.295672, 35.446561)			всех уровней	снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных условий для движения пешеходов
7	Обустройство пешеходных переходов на ОП ОПТ с освещением на дороге "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" – Нижнее Гридино – Сула" – Верхнее Гридино (2 шт.): - д. Нижнее Гридино (51.405246, 35.699176); - д. Нижнее Гридино (51.399545, 35.702039)	2020-2021	1,0	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных условий для движения пешеходов
8	Строительство разворотной площадки для ОПТ в с. Ржава	2022-2023	1,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Развитие инфраструктуры ОПТ
9	Строительство площадки для организации передвижного пункта весового и габаритного контроля ТС	2020-2021	1,0	Средства бюджетов всех уровней	Обеспечение сохранности автомобильных дорог, снижение риска возникновения ДТП
10	Строительство специализированной стоянки для задержанных ТС	2020-2021	1,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Пресечение нарушений правил эксплуатации, использования и управления ТС
11	Реконструкция перекрестка дорог Дьяконово – Суджа – граница с Украиной и Большесолдатское – Розгребли – "Дьяконово – Суджа – граница с	2022–2023	1,0	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП

КСОДД на территории Большесолдатского района Курской области

	Украиной"				
12	Реконструкция перекрестка дорог "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" – Любимовка – п. им. К. Либкнехта и Любимовка – п. Долгий "	2022–2023	0,5	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
13	Реконструкция (спрямление) участка дороги "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" – Любимовка – п. им. К. Либкнехта (51.503334, 35.635453), 0,26 км	2022–2023	4,0		Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
14	Строительство туалетов на ОП ОПТ на дороге Дьяконово – Суджа – граница с Украиной (4 шт.): - пов. на с. Волоконск, слева (51.417349, 35.591539); - пов. на с. Волоконск, справа (51.417077, 35.590954); - пов. на с. Любимовка, слева (51.471922, 35.711382); - пов. на с. Любимовка, справа (51.471534, 35.707798)	2022-2023	0,8	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для пассажиров ОПТ
15	Строительство дороги, связывающей дорогу "Крым" – Иванино и дорогу Любимовка – п. Долгий, 2,7 км	2022-2023	40,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Обеспечение транспортной связанности территорий
16	Строительство дороги, связывающей дорогу "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" – Нижнее Гридино – Сула и дорогу "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" – Любостань – Леоновка, 4,3 км	2024-2028	65,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Обеспечение транспортной связанности территорий
17	Строительство дороги, связывающей дорогу "Большесолдатское – Малый Каменец" – Махов Колодезь – Растворово и дорогу "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" – Будище, 2,5 км	2024-2028	40,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Обеспечение транспортной связанности территорий
18	Строительство дороги, связывающей с. Борщень и д. Аннино-Гусиновка, 0,35 км	2024-2028	6,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Обеспечение транспортной связанности территорий
19	Разработка ПОДД	2019-2020	1,2	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП

КСОДД на территории Большесолдатского района Курской области

20	Установка ТСОДД в соответствии с ПОДД	2020-2021	6,0	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
21	Реконструкция (приведение к II категории) дороги Дьяконово – Суджа – граница с Украиной, 19,24 км	2029-2033	400,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД
22	Реконструкция (расширение до 4-х полос) дороги "Крым" – Иваново, 3,611 км	2029-2033	150,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД

Приложение Ц – Проектируемый транспортный каркас Большесолдатского района



- – существующие дороги,
- – проектируемые или реконструируемые дороги,
- ⊙ – реконструируемые перекрестки