

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

Курск, 2019 г.

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

Заказчик:

Администрация Золотухинского района
Курской области

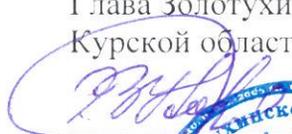
Разработчик:

ФГБОУ ВО "Юго-Западный
государственный университет

Утверждаю:

Глава Золотухинского района
Курской области

Проректор по науке и инновациям:


В. И. Кожухов

"29" 08. 2019 г.


О. А. Ларин

"28" 08. 2019 г.

Согласовано:

Комитет транспорта и автомобильных дорог Курской области


исх. № 01-13-01/2165

"27" 08. 2019 г.

УГИБДД УМВД России по Курской области

исх. № 12/4150

"23" 08. 2019 г.

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

исх. № 46.8 06557

"14" 08. 2019 г.

Курск, 2019 г.



**ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА
ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА
(РОСТРАНСНАДЗОР)**

**ЮГО-ЗАПАДНОЕ
МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ
ГОСУДАРСТВЕННОГО АВТОДОРОЖНОГО НАДЗО-
РА ЦЕНТРАЛЬНОГО
ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА (ЮГО-ЗАПАДНОЕ
МУГАДН ЦФО)**

пр-т. Станке Димитрова, д.72, г. Брянск, 241028, Тел./4832/
41-83-37, Факс /4832/ 41-83-37
E-mail: mail@ugadn32.ru

<http://ugadn32.tu.rostransnadzor.ru>

**ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ
АВТОТРАНСПОРТНОГО И АВТОДОРОЖНОГО
НАДЗОРА ПО КУРСКОЙ ОБЛАСТИ
(Территориальный отдел по Курской области)**

ул. Ломакина, 17, г. Курск, 305029
тел. /4712/ 53-00-15, факс /4712/ 53-00-15
E-mail: tkcontrol46@mail.ru

**Главе Администрации
Золотухинского района
Курской области
В.Н. Кожухову**

306020, Курская область, п. Золотухино
ул. Ленина, д.18

14.08.2019 г.	№	46.8-0655/Э
на №	1.-29/2375	20.08.2019 г.
	от	

Уважаемый Виктор Николаевич!

На Ваш запрос сообщаю, что проект комплексной схемы организации дорожного движения Золотухинского района согласовываю.

Врио Зам. начальника управления -
начальника территориального отдела

Е.А. Горбунов



МВД России

УПРАВЛЕНИЕ
МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ПО КУРСКОЙ
ОБЛАСТИ

(УМВД России по Курской области)

Управление Государственной инспекции
безопасности дорожного движения

ул. К. Маркса, 101, Курск, 305014

23.08.19 № 12/7150

Главе Золотухинского района
Курской области

В.Н. Кожухову

ул. Ленина, д.18,,р.п. Золотухино,
Курская область, 306020

Уважаемый Виктор Николаевич!

В Управлении ГИБДД УМВД России по Курской области рассмотрена «Комплексная схема организации дорожного движения на территории муниципального образования «Золотухинский район» Курской области (далее КСОДД).

По итогам рассмотрения принято решение о согласовании КСОДД.

Начальник

А.А. Баланин

исп. Понкратов А.С.
тел. 8(4712) 36-70-07



**АДМИНИСТРАЦИЯ
КУРСКОЙ ОБЛАСТИ
КОМИТЕТ ТРАНСПОРТА И
АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ КУРСКОЙ ОБЛАСТИ**

305004, г. Курск, ул. Радищева, д. 62
тел.: +7 (4712) 51-14-10, факс: +7 (4712) 51-14-10
e-mail: dorupr@kursk.ru
http://dorupr.rkursk.ru

24.08.2019 № 20-35/2084-01/2165

На № 20-35/2084 от 06.08.2019 г.

УП Емельянову

Ректору Федерального бюджетного
образовательного учреждения высшего
образования «Юго – Западный
государственный университет»
С.Г. Емельянову

305040, г. Курск, ул. 50 лет Октября,
д.94
e-mail: rector@swsu.ru

Уважаемый Сергей Геннадьевич!

В ответ на Ваш запрос о согласовании комплексной схемы организации дорожного движения Золотухинского района Курской области (далее - КСОДД) сообщаем Вам о согласовании КСОДД в части касающейся комитета транспорта и автомобильных дорог Курской области.

Председатель комитета

В.А. Муравьев

И.Ю. Киселев
8(4712) 70-17-54



Реферат

138 страниц, 7 таблиц, 17 рисунков, 16 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 Золотухинского района Курской области.

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

Методы исследования:

- документальные,
- натурные,
- моделирование.

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

Приведен анализ состояния муниципального образования "Золотухинский 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 "Золотухинский 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	19
1.4 Анализ нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД	23
1.5 Анализ имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования	27
1.6 Социально-экономическая характеристика МО	38
1.7 Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий	44
1.8 Описание существующей организации движения ТС и пешеходов	46
1.9 Анализ параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных ТС и параметров размещения мест для стоянки и остановки ТС	48
1.10 Анализ пассажиро- и грузопотоков	49
1.11 Анализ условий дорожного движения	49
1.12 Анализ эксплуатационного состояния ТСОДД	50
1.13 Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД	52
1.14 Исследование причин и условий возникновения ДТП	57
1.15 Изучение общественного мнения и мнения водителей ТС	66
2 Принципиальные предложения и решения по основным мероприятиям ОДД (варианты проектирования)	68
3 Укрупненная оценка предлагаемых вариантов проектирования с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта	72
4 Мероприятия по ОДД для предлагаемого к реализации варианта проектирования	73
4.1 Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий	73
4.2 Категорирование дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству	73
4.3 Распределение транспортных потоков по сети дорог	73
4.4 Разработка, внедрение и использование АСУДД	74
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	74
4.6 Совершенствование системы информационного обеспечения участников ДД	75
4.7 Применение реверсивного движения	75
4.8 Организация движения маршрутных ТС, включая обеспечение приоритетных условий их движения	75
4.9 Организация пропуска транзитных транспортных потоков	76
4.10 Организация пропуска грузовых ТС	77
4.11 Ограничение доступа ТС на определенные территории	78
4.12 Скоростной режим движения ТС на отдельных участках дорог или в различных зонах	79
4.13 Формирование единого парковочного пространства	79
4.14 Организация одностороннего движения ТС на дорогах или их участках	79
4.15 Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования	80
4.16 Режимы работы светофорного регулирования	80
4.17 Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями	80
4.18 Организация движения пешеходов	81
4.19 Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов	82
4.20 Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным учреждениям	84
4.21 Организация велосипедного движения	85
4.22 Развитие сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционные мероприятия, повышающие эффективность функционирования сети дорог в целом	85
4.23 Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений ПДД	87
4.24 Размещение специализированных стоянок для задержанных ТС	87
5 Очередность реализации мероприятий по ОДД	88
6 Оценка требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по ОДД	89
7 Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД	90
Заключение	93
Список использованных источников	94
Приложение А – Схема административных границ Золотухинского района	96
Приложение Б – Образовательные учреждения Золотухинского района	97
Приложение В – Учреждения здравоохранения Золотухинского района	98
Приложение Г – Транспортный каркас Золотухинского района	99

Приложение Д – Автомобильные дороги общего пользования регионального значения, проходящие в границе Золотухинского района	100
Приложение Е – Автомобильные дороги общего пользования межмуниципального значения, проходящие в границе Золотухинского района	101
Приложение Ж – Автомобильные дороги общего пользования местного значения (улицы), оформленные в собственность муниципального района "Золотухинский район" Курской области	105
Приложение И – Автомобильные дороги общего пользования местного значения (улицы) п. Золотухино	107
Приложение К – Железнодорожные переезды Золотухинского района	110
Приложение Л – АЗС Золотухинского района	113
Приложение М – Маршрутная сеть ОПТ Золотухинского района	115
Приложение Н – Остановочные пункты ОПТ Золотухинского района	120
Приложение П – Перечень парковочных мест на территории Золотухинского района	126
Приложение Р – Карта ДТП Золотухинского района	129
Приложение С – Оценка требуемых объемов финансирования и эффективности, а также очередность реализации мероприятий по ОДД в Золотухинском районе	132
Приложение Т – Проектируемый транспортный каркас Золотухинского района	138

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.

Золотухинский район – административно-территориальная единица (район) и муниципальное образование (муниципальный район) в Курской области.

Административный центр – посёлок городского типа Золотухино, расположенный на берегу р. Полевая Снова в месте впадения в неё р. Снова..

Район расположен в северной части Курской области. Район граничит на северо-востоке с Орловской областью, на севере – с Поньровским районом, на востоке – с Щигровским, на юге – с Курским, а на западе – с Фатежским районом Курской области. Протяжённость района с севера на юг 44 км, с запада на восток – 40 км. Площадь района – 1175 км² (10-е место среди районов), что составляет 3,7 % территории области.

Район находится в юго-западной части Среднерусской возвышенности, которая представляет собой плато, сложенное породами меловой системы. Они занимают в геологическом строении поселения и окрестностей особое место, поскольку составляют большую часть осадочного покрова. Породы этой системы слагают междуречья, прорезаются долинами рек, балками, оврагами, содержат несколько горизонтов подземных вод, питающих реки и используемых для нужд населения. На породах мела залегают отложения палеогеновой и неогеновой систем, представленные песками со скоплением гравийных зерен кварца и гальки фосфоритов в основании толщи (киевская и харьковская свиты), а также пестро окрашенными мелко- и разномелкозернистыми, кварцевыми, слабоглинистыми песками (полтавская свита). Все эти породы слагают поверхности междуречий. Отложения четвертичной системы представлены, прежде всего, нерасчленённым комплексом флювиогляциальных, озерных и болотных отложений нижнего и среднего плейстоцена, которые имеют широкое распространение, покровными суглинками, нерасчленённым комплексом аллювиальных отложений террас рек. Наиболее благоприятными периодами для производства земляных работ

по гидрогеологическим условиям (наинизшее положение уровня воды) является февраль-март (до начала снеготаяния) и август-сентябрь (при дефиците осадков в летнее время).

Территория Золотухинского района относится к северному агроклиматическому району Курской области с умеренно-континентальным климатом и недостаточным увлажнением (таблица 1).

Таблица 1 – Метеорологические условия в Золотухинском районе

№ п/п	Метеорологические данные	Показатели
1	Среднегодовая температура воздуха, °С	4,6
2	Абсолютная максимальная температура воздуха, °С	37
3	Абсолютная минимальная температура воздуха, °С	– 35
4	Продолжительность периода с температурой выше + 5°С, дни выше + 10°С, дни	180–185 140–145
5	Продолжительность безморозного периода, дни	151
6	Годовая сумма осадков, мм	597
7	в том числе за период с температурой воздуха выше +10°С, мм	310
8	Количество осадков за ноябрь – март, мм	212
9	Количество осадков за апрель – октябрь, мм	375
10	Высота снежного покрова, см	30
11	Длительность залегания снежного покрова, дни	120–130
12	Число суховейных дней (суммарно)	42

Район расположен в поясе умеренно-континентального климата, в пределах лесостепной зоны, в целом в благоприятных климатических условиях для ведения эффективного сельскохозяйственного производства.

Климат характеризуется большой продолжительностью безморозного периода, среднегодовая температура воздуха + 5,5 °С, минимальная – минус 35 °С, максимальная – + 37 °С, достаточным годовым количеством осадков, среднегодовое количество которых составляет 587 мм, максимальное в июле – 73 мм, что дает возможность возделывать все районированные сельскохозяйственные культуры. Период с положительной среднесуточной температурой воздуха 220–235 дней. Среднегодовая продолжительность солнечного сияния составляет 1775 ч (44 % возможной).

Средняя продолжительность зимы в центральной части области 136 дней, весны – 57, лета – 104, осени – 68 дней. Начало зимнего климатического сезона приходится в среднем многолетнем на 11 ноября, весеннего – на 27 марта, летнего – на 23 мая, и осеннего – на 4 сентября.

Район характеризуется благоприятным эколого-географическим положением. Он расположен преимущественно в верхних звеньях гидрографической сети, на отрогах Фатежско-Льговской и Тимско-

Щигровской гряд. Это предопределяет защищённость района от внешних экологических влияний.

Землепользование района преимущественно располагается в северо-западной части Тимско-Щигровской гряды. Рельеф территории значительно расчленен гидрографической сетью, которая представлена р. Тускарь с притоками. Лесистость территории составляет 7,9 %. Почвенный покров района довольно разнообразен. Наибольшее распространение получили: черноземы выщелоченные – 44,8 %, черноземы выщелоченные слабосмытые – 18 %, черноземы оподзоленные – 11,8 %, темно-серые лесные почвы – 9,6 %. По механическому составу почвы тяжелосуглинистые, большое количество смытых почв. Земли сельскохозяйственного назначения занимают 84 % территории района (97710 га, из них 80367 га – пашня). Агроклиматические факторы, определяющие условия роста и развития растений, а также биологические возможности возделываемых культур при идеальных условиях позволяют получать урожайность зерновых на уровне 43–49 ц/га, а сахарной свеклы – 650 ц/га. В районе выращивают зерновые культуры, сахарную свеклу. Промышленность: сахарный завод, мясоптицекомбинат, плодоконсервный комбинат, ватная фабрика, ремонтно-техническое предприятие по ремонту сельскохозяйственной техники в р. п. Золотухино, электромеханический завод в м. Свобода.

Полезные ископаемые района – разрабатываемые небольшие месторождения глины, суглинков (Свободинское), месторождение фосфоритов (Уколовское), перспективные месторождения цеолитов, мела и трепела (Золотухинское).

Основная водная артерия Золотухинского района – река Тускарь, правый приток Сейма, с притоками Снова, Моркость, Неполка, а также более мелкие реки-ручьи – Рать, Обместь, Белый Колодезь, Штевец и др.

Река Тускарь главная водная артерия района, бассейн которой занимает большую часть территории района. Ее длина – 108 км.

Долина реки трапецеидальная, извилистая. Преобладающая ширина реки 3–3,5 км. Правый склон преимущественно выпуклый, возвышается над дном долины на 30–40 м, на протяжении всего участка крутой – 25–40 °, левый – более пологий, преобладающая высота 20–25 м, на протяжении всего участка склон расчленен балками, оврагами.

Пойма реки двухсторонняя, преобладающая ее ширина 600–900 м, у села Дубовец расширяется до 1,4–1,8 км. Наибольшая ширина поймы – 2,1 км выше села Никольское. Поверхность поймы ровная, непересеченная. Пойма луговая, открытая, местами распаханная. Во время обычного весеннего половодья пойма затопливается на глубину 0,3–0,5 м, в годы с исключительно высоким половодьем – на глубину 0,7–2,0 м. Пойма используется в сельском хозяйстве как основной сенокосный фонд сельскохозяйственных угодий.

Русло реки извилистое, преобладающая ширина реки изменяется в пределах 25–30 м, местами расширяется до 40–50 м. Глубина изменяется в значительных пределах: большей частью она составляет 1–1,5 м, местами

возрастает до 2–3 м, а у села Подазовка – до 4,5 м. Речное дно ровное, преимущественно песчаное.

Остальные реки района – притоки реки Тускарь, относятся к категории малых рек, они мелки, извилисты, имеют медленное спокойное течение, зарастают водной растительностью. Значительная часть мелких рек и ручьев летом пересыхают, а зимой замерзают.

Питание рек происходит за счет поверхностных и грунтовых вод. Наибольший сток наблюдается весной, во время таяния снега. В летний период питание рек происходит главным образом за счет грунтовых вод и периодически за счет поверхностных.

Золотухинский район обладает рядом конкурентных преимуществ и факторов, лимитирующих его развитие. Среди важнейших, следует назвать его положение в центрo-периферийной системе Курской области, пространственное положение относительно важнейших экономических центров, транспортную освоенность территории, демографический и трудоресурсный потенциал. При практически сплошной освоенности территории в районе можно выделить явные ядра экономического и социального развития и периферийные территории, отстающие в своем развитии.

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 "Золотухинский район" Курской области, принятым решением Представительного Собрания Золотухинского района Курской области к вопросам местного значения Золотухинского района, касающихся дорожно-транспортной инфраструктуры, относятся:

- дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения вне границ населенных пунктов в границах Золотухинского района, в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов сельских поселений Золотухинского района включая создание и обеспечение функционирования парковок (парковочных мест), осуществление муниципального контроля за сохранностью автомобильных дорог местного значения вне границ населенных пунктов в границах Золотухинского района, автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов сельских поселений Золотухинского 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 Золотухинского района, а также в границах сельских поселений Золотухинского 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 (газета "Золотухинская жизнь");

- официальный сайт Золотухинского района Курской области:
<http://администрация-золотухино.рф>;

- официальные сайты МО Золотухинского района:
<http://золотухино.рф/>, <http://anufriyevskiy.ru/>, <http://apalkovskii.ru/>,
<http://budanovka.ru/>, <http://dmitrievskiy46.ru/>, <http://admdonskoy.ru/>,
<http://novospasskii.ru/>, <http://свободинский.рф/>, <http://solnichniy.ru/>,
<http://tazovskii.ru/>;

- официальный сайт газеты "Золотухинская жизнь":
<http://золотухинская-жизнь.рф/>;

- официальная страница газеты "Золотухинская жизнь" в социальной сети "В контакте": <https://vk.com/zol1931zhizn>;

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 Золотухинского района является определение перспектив и оптимальных путей развития отдельных частей района в соответствии со схемой территориального планирования Курской области.

Миссией создания схемы территориального планирования Золотухинского 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 для Золотухинского района.

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.

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 Золотухинского района приведена в приложении А.

Территориально Золотухинский район поделен на 10 МО (таблица 2), 9 из которых сельские советы и районный центр – МО поселок Золотухино.

Таблица 2 – Муниципальные образования Золотухинского района

№ п/п	Муниципальное образование	Административный центр	Количество населённых пунктов	Население	Площадь, км ²
Городские поселения:					
1	посёлок Золотухино	рабочий посёлок Золотухино	1	4579	6,34
Сельские поселения:					
2	Ануфриевский сельсовет	село -я Казанка	34	1435	262,36
3	Апальковский сельсовет	деревня пальково	4	432	53,19
4	Будановский сельсовет	деревня удановка	24	3312	233,39
5	Дмитриевский сельсовет	село митриевка	27	1097	213,87
6	Донской сельсовет	рабочий посёлок Золотухино	25	2343	154,27
7	Новоспаский сельсовет	село 1-е Новоспасское	5	939	59,14
8	Свободинский сельсовет	местечко Свобода	7	3352	70,35
9	Солнечный сельсовет	посёлок Солнечный	1	2437	3,07
10	Тазовский сельсовет	село Тазово	9	1825	101,31

В Золотухинском районе 137 населенных пунктов (таблица 3).

Таблица 3 – Перечень населенных пунктов Золотухинского района

№ п/п	Населённый пункт	Тип	Население	Муниципальное образование
1	2	3	4	5
1	1-е Боево	деревня	6	Дмитриевский сельсовет
2	1-е Вереитиново	деревня	31	Ануфриевский сельсовет
3	1-е Конеево	деревня	72	Дмитриевский сельсовет
4	1-е Новоспасское	село	397	Новоспаский сельсовет
5	1-е Скородное	деревня	127	Новоспаский сельсовет
6	1-е Уколово	деревня	16	Будановский сельсовет
7	1-я Воробьёвка	деревня	140	Будановский сельсовет
8	1-я Гусиновка	деревня	94	Будановский сельсовет
9	1-я Казанка	село	119	Ануфриевский сельсовет
10	1-я Сухая Неполка	деревня	14	Дмитриевский сельсовет
11	2-е Боево	деревня	13	Дмитриевский сельсовет
12	2-е Вереитиново	деревня	35	Ануфриевский сельсовет
13	2-е Конеево	деревня	126	Дмитриевский сельсовет
14	2-е Новоспасское	деревня	29	Новоспаский сельсовет
15	2-е Скородное	деревня	164	Новоспаский сельсовет
16	2-е Уколово	деревня	12	Будановский сельсовет
17	2-я Воробьёвка	деревня	116	Свободинский сельсовет
18	2-я Гусиновка	деревня	156	Будановский сельсовет
19	2-я Казанка	село	273	Ануфриевский сельсовет
20	2-я Сухая Неполка	деревня	14	Дмитриевский сельсовет

КСОДД на территории Золотухинского района Курской области

1	2	3	4	5
21	3-е Конеево	деревня	26	Дмитриевский сельсовет
22	3-е Уколово	село	41	Свободинский сельсовет
23	3-я Воробьёвка	деревня	11	Будановский сельсовет
24	4-е Уколово	деревня	32	Будановский сельсовет
25	Александровка	деревня	22	Будановский сельсовет
26	Александровка	деревня	30	Дмитриевский сельсовет
27	Ануфриевка	село	73	Ануфриевский сельсовет
28	Апальково	деревня	193	Апальковский сельсовет
29	Барбинка	деревня	14	Дмитриевский сельсовет
30	Басово	деревня	9	Ануфриевский сельсовет
31	Батурино	деревня	11	Будановский сельсовет
32	Батуровка	деревня	41	Донской сельсовет
33	Белый Колодезь	село	112	Ануфриевский сельсовет
34	Бесединка	деревня	12	Ануфриевский сельсовет
35	Боево	село	341	Донской сельсовет
36	Бутры	хутор	6	Ануфриевский сельсовет
37	Будановка	деревня	1889	Будановский сельсовет
38	Буклята	деревня	115	Донской сельсовет
39	Букреевка	деревня	1	Ануфриевский сельсовет
40	Букреевка	деревня	80	Донской сельсовет
41	Бурцева	хутор	6	Дмитриевский сельсовет
42	Верхнее Шеховцово	деревня	23	Дмитриевский сельсовет
43	Винокурня	деревня	3	Будановский сельсовет
44	Гремячка	село	279	Будановский сельсовет
45	Гусинка	деревня	6	Будановский сельсовет
46	Демякино	деревня	136	Будановский сельсовет
47	Дерлово	деревня	179	Новоспаский сельсовет
48	Дмитриевка	село	149	Дмитриевский сельсовет
49	Долгое	село	245	Свободинский сельсовет
50	Донское	село	149	Донской сельсовет
51	Дубовец	деревня	66	Свободинский сельсовет
52	Жерновец	деревня	874	Тазовский сельсовет
53	Жерновецкие Выселки	деревня	1	Тазовский сельсовет
54	Жизлово	деревня	21	Дмитриевский сельсовет
55	Загатное	деревня	20	Донской сельсовет
56	Залесье	деревня	40	Ануфриевский сельсовет
57	Зиборово	деревня	156	Дмитриевский сельсовет
58	Золотухино	рабочий посёлок, административный центр	4579	посёлок Золотухино
59	Ивановка	деревня	75	Ануфриевский сельсовет
60	Каменка	хутор	0	Ануфриевский сельсовет
61	Коврашовка	деревня	24	Будановский сельсовет
62	Кондринка	деревня	29	Ануфриевский сельсовет
63	Кононыхинка	деревня	14	Ануфриевский сельсовет
64	Кононыхино	деревня	90	Апальковский сельсовет
65	Коптевка	село	79	Ануфриевский сельсовет
66	Коронино	село	54	Донской сельсовет
67	Косогор	деревня	29	Донской сельсовет

КСОДД на территории Золотухинского района Курской области

1	2	3	4	5
68	Кузьминка	деревня	146	Будановский сельсовет
69	Лиман	деревня	105	Донской сельсовет
70	Луганка	деревня	63	Будановский сельсовет
71	Луги	деревня	22	Ануфриевский сельсовет
72	Лутовка	деревня	15	Ануфриевский сельсовет
73	Мартьяновка	деревня	8	Ануфриевский сельсовет
74	Марфинка	деревня	46	Ануфриевский сельсовет
75	Марфинские Выселки	хутор	14	Ануфриевский сельсовет
76	Матвеевка	деревня	3	Ануфриевский сельсовет
77	Матвеевка	деревня	72	Донской сельсовет
78	Мешково	деревня	59	Тазовский сельсовет
79	Михайловка	деревня	5	Донской сельсовет
80	Можаявка	деревня	17	Ануфриевский сельсовет
81	Мощенка	деревня	55	Будановский сельсовет
82	Мужланово	село	78	Ануфриевский сельсовет
83	Некрасово	деревня	9	Донской сельсовет
84	Нижнее Упалое	деревня	6	Донской сельсовет
85	Нижнее Шеховцово	деревня	24	Дмитриевский сельсовет
86	Нижний Даймен	село	64	Ануфриевский сельсовет
87	Нижний Штевец	деревня	33	Ануфриевский сельсовет
88	Николаевка	село	53	Донской сельсовет
89	Никольское	село	115	Тазовский сельсовет
90	Никулино	деревня	433	Свободинский сельсовет
91	Новая Слободка	деревня	116	Будановский сельсовет
92	Новокоронинские Выселки	хутор	6	Донской сельсовет
93	Новый Сухоробрик	деревня	16	Будановский сельсовет
94	Озерово	деревня	77	Будановский сельсовет
95	Оклино	деревня	37	Дмитриевский сельсовет
96	Останкова	деревня	27	Дмитриевский сельсовет
97	Переверзево	деревня	19	Тазовский сельсовет
98	Петровский	хутор	0	Донской сельсовет
99	Печки	деревня	51	Дмитриевский сельсовет
100	Подазовка	деревня	186	Свободинский сельсовет
101	Поймёново	деревня	157	Апальковский сельсовет
102	Понаринка	деревня	6	Ануфриевский сельсовет
103	Посашки	деревня	7	Дмитриевский сельсовет
104	Прилепы	деревня	8	Тазовский сельсовет
105	Пузановка	деревня	15	Ануфриевский сельсовет
106	Революционное	деревня	167	Донской сельсовет
107	Редькино	хутор	4	Ануфриевский сельсовет
108	Реутово	деревня	228	Донской сельсовет
109	Ржавая Плота	деревня	8	Ануфриевский сельсовет
110	Рогозинка	деревня	43	Ануфриевский сельсовет
111	Родительское	деревня	33	Дмитриевский сельсовет
112	Свобода	местечко	2256	Свободинский сельсовет
113	Седмиховка	деревня	237	Ануфриевский сельсовет
114	Сергеевка	деревня	219	Ануфриевский сельсовет
115	Сергиевское	село	200	Дмитриевский сельсовет
116	Слободка	деревня	18	Ануфриевский сельсовет

КСОДД на территории Золотухинского района Курской области

1	2	3	4	5
117	Солнечный	посёлок	2437	Солнечный сельсовет
118	Сороковые Дворы	деревня	41	Дмитриевский сельсовет
119	Старосельцево	село	9	Дмитриевский сельсовет
120	Старый Сухоробрик	деревня	20	Будановский сельсовет
121	Степь	хутор	8	Донской сельсовет
122	Тазово	село	614	Тазовский сельсовет
123	Телегино	деревня	29	Дмитриевский сельсовет
124	Терепша	деревня	95	Тазовский сельсовет
125	Тишино	деревня	230	Донской сельсовет
126	Умеренково	деревня	27	Апальковский сельсовет
127	Фёдоровка	деревня	11	Дмитриевский сельсовет
128	Фентисово	село	400	Донской сельсовет
129	Халтурино	деревня	63	Донской сельсовет
130	Хворостово	деревня	36	Дмитриевский сельсовет
131	Хугарка	деревня	61	Донской сельсовет
132	Чаплыгино	деревня	46	Донской сельсовет
133	Чурилово	деревня	52	Будановский сельсовет
134	Шестопалово	село	95	Будановский сельсовет
135	Шумская	деревня	73	Дмитриевский сельсовет
136	Шумская	деревня	26	Тазовский сельсовет
137	Щурово	деревня	310	Донской сельсовет

Динамика численности населения Золотухинского района за последние 10 лет представлена в таблице 4 и на рисунке 1.

Таблица 4 – Численность населения Золотухинского района

Год	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Численность, чел.	23602	22914	22823	22622	22500	22422	22254	22059	21751	21413

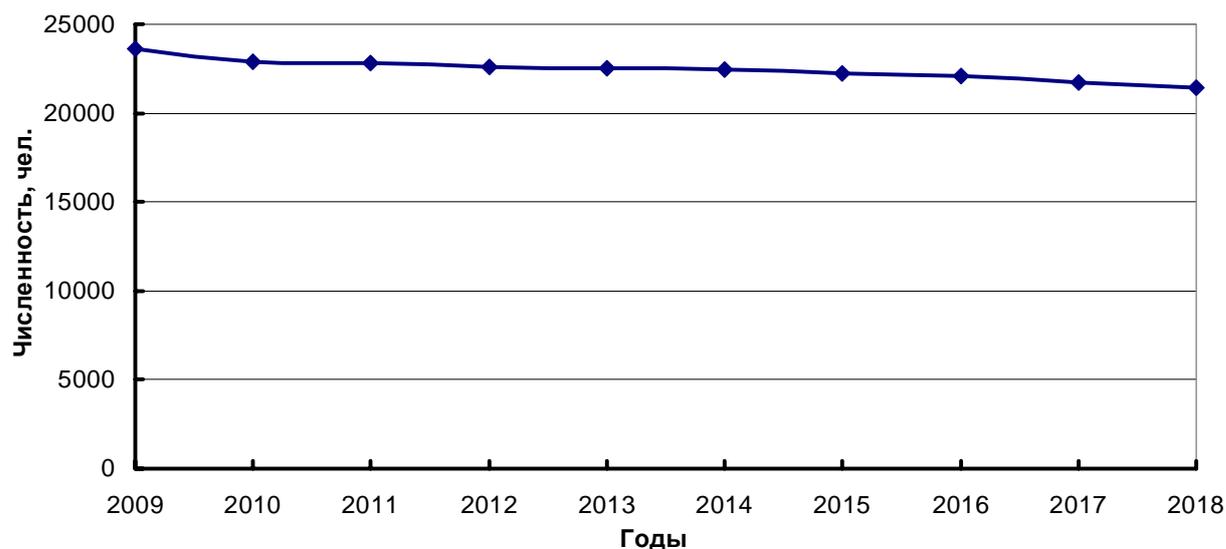


Рисунок 1 – Динамика численности населения Золотухинского района

В Золотухинском районе в начале 2009 г. проживало 23602 чел., что составляло 2,04 % населения Курской области. В 2018 г. на территории

района проживало уже 21413 чел., что составляло 1,92 % населения Курской области. Городское население проживает в районном центре – п. Золотухино. Численность населения п. Золотухино в 2018 г. составляла 4579 чел. или 21,4 % населения района.

На протяжении последних 30 лет численность населения стабильно сокращается. В период с 1990 по 1995 г население района сокращалось умеренными темпами, но в последующем, динамика резко ухудшилась. При этом темпы снижения численности населения района существенно выше, нежели в целом по области.

Численность населения района сокращается как в результате естественной убыли (превышения смертности над рождаемостью), так и в результате миграционного оттока. В отдельные годы соотношение этих факторов существенно менялось, при достаточно стабильной общей динамике.

На протяжении последних лет на территории района стабильно наблюдается миграционный отток населения, что объясняется спадом в экономике (недостаточным количеством мест приложения труда с адекватной заработной платой). Значимым фактором является наличие железной дороги, что существенно упрощает возможность сначала временных трудовых миграций (в областной центр, соседнюю Орловскую область и Москву), а затем и переезд на постоянное место жительства.

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). Основными планировочными осями являются реки: Снова, Тускарь, Моркость, Рать, Неполка, Обметь. Нарушена эта система на юге района ядрами дисперсного расселения – населенными пунктами, возникшими вдоль дороги Курск – Золотухино – Поныри (с. Тазово) и поселками при железной дороге Москва – Курск (д. Будановка).

Большая часть населения сконцентрирована в центральной части района в долине р. Снова (здесь же проходит железная дорога и автомобильная трасса Курск – Золотухино – Поныри), здесь находятся все крупнейшие населенные пункты.

В северо-восточной части района располагается несколько обособленная система населенных пунктов, сформировавшихся в системе реки Дегтярка, и тяготеющая к Орловской области. Населенные пункты, за исключением центров сельских советов в этой части района имеют численность населения менее 100 чел.

Восточная окраина района имеет меньшую плотность заселения. Основной планировочной осью являются р. Рать и р. Тускарь.

В западной части района располагается система расселения с основной осью – р. Неполка. На юго-западе также находится несколько обособленная система небольших населенных пунктов в долине р. Обметь.

Таким образом, демографическая ситуация в Золотухинском районе, в целом, неблагоприятная. Сохранятся тенденция естественной и

миграционной убыли населения, при этом миграционный отток имеет тенденцию к росту. 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 части в районе основной оси расселения. Периферийные части района имеют существенно меньшую плотность населения и демографический потенциал.

Размещение производственных сил МО, развитие транспортной инфраструктуры, системы расселения, природно-ресурсного и экономического потенциалов, структуры и специализации хозяйства – характеризуются неравномерностью по территории МО. Территория МО относительно равномерно освоена и заселена при наибольшем сосредоточении населения и производства в районном центре. Для МО 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 Золотухинского 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.

Преимущества транспортно-географического положения района:

- близость к Курску, наличие прямого автомобильного и железнодорожного сообщения с областным центром в рамках часовой доступности от районного центра;
- соседство с Орловской областью. Через территорию района осуществляется прямая железнодорожная связь областных центров. Как следствие, возможность развития трансграничного сотрудничества, в том числе развитие транспортного сообщения.

Недостатки транспортно-географического положения района:

- из основных транспортных магистралей по территории района проходит лишь железная дорога. Важнейшие автомобильные трассы (М2, Е105, А144) проходят вне района;
- соседние районы Орловской области являются периферийными, как следствие, модность и потенциал развития межрегиональных связей незначителен.

Транспортно-географическое положение района в целом можно оценить как невыгодное. С одной стороны район находится в непосредственной близости от областного центра, граничит с пригородным районом, с другой, федеральные автомобильные трассы, по которым идет основной поток межрегиональных и внутрирегиональных грузов, по

территории района не проходят. Соседство с Орловской областью является незначительным фактором в силу недостаточного уровня экономического развития пограничных районов Орловской области. В результате, транспортно-географическое положение района существенно хуже, нежели у соседних районов, в первую очередь Фатежского.

Основу транспортной сети района составляют автомобильные дороги, формирующие внутрирайонные связи между населенными пунктами, а также связывающие п. Золотухино с областным центром и соседними районами.

Морфологически автотранспортная сеть района представляет собой древовидную структуру. Основным направлением является субмеридиональная трасса Курск – Поныри (на территории района Жерновец – п. Свобода – п. Золотухино – с. Фентисово), которая практически на всем протяжении идет параллельно железнодорожной ветке, пересекаясь с ней в п. Золотухино и на самом юге района в д. Жерновец. От основной автотрассы отходят два ответвления: на запад (на Сергиевское и Фатеж) и восток (из п. Золотухино на Седмиховку, Казанку, Вереитиново). Помимо них, на юге района имеется ряд дорог, связывающих центральную ось с юго-западной (п. Свобода – Зиборово) и юго-восточной (п. Свобода – Будановка – Гремячка, п. Свобода – Будановка – Демякино) частями района. На всех направлениях от основных дорог есть ответвления к населенным пунктам, соответствующие системе расселения района.

Таким образом, развитие транспортной сети района обусловлено системой расселения и на локальном уровне повторяет её структуру. В то же время, несмотря на преимущественно меридиональный и субмеридиональный характер расселения (обусловленный размещением населенных пунктов преимущественно вдоль рек), на общерайонном уровне дорожная сеть имеет субширотную структуру с одной субмеридиональной осью. Т. е. все основные автодороги проходят по водоразделам «мимо» населенных пунктов. В результате удаленные населенные пункты не всегда имеют доступ к относительно качественным дорогам. Поэтому основным направлениям развития дорожной сети должно стать увеличение связности автодорожной сети через модернизацию и строительство автодорог, связывающих основные оси.

Железная дорога, проходящая по территории района, входит в состав Орловско-Курского отделения Московской железной дороги – филиал ОАО "Российские железные дороги" (Курский регион). На территории района расположены две железнодорожные станции – п. Золотухино и д. Будановка. Железнодорожная ветка пересекает район с севера на юг, приходя в район из Поныровского района и уходя на Курск.

Использование железнодорожной сети в рамках района привязано к основным экономическим центрам – п. Солнечный, м. Свобода и п. Золотухино. Промышленные предприятия района используют железную дорогу как для получения сырья, так и для отправки готовой продукции.

Объем внутренних железнодорожных перевозок грузов и пассажиров не сопоставим по значимости с транзитными межрайонными и межрегиональными перевозками.

На территории района расположены две пассажирские железнодорожные станции – п. Золотухино и ст. Свобода.

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 МО находится 25 ОУ (таблица 5 и приложение Б).

Таблица 5 – Образовательные учреждения Золотухинского района

№ п/п	Наименование	Адрес	Количество обучающихся, чел.	Место-положение
1	2	3	4	5
1	МБОУ «Будановская средняя общеобразовательная школа имени Героя Советского Союза М. В. Грешилова»	306040 Курская область, Золотухинский район, д. Будановка, ул. Советская, д. 21	266	51,945366 36,368054
2	МБОУ «Жерновецкая средняя общеобразовательная школа»	306056 Курская область, Золотухинский район, д. Жерновец, ул. Тихая, д. 22	253	51,913037 36,309256
3	МБОУ «Золотухинская средняя общеобразовательная школа»	306020 Курская область, Золотухинский район, п. Золотухино, ул. Ленина, д. 15	555	52,084189 36,379890

КСОДД на территории Золотухинского района Курской области

1	2	3	4	5
4	МБОУ «Свободинская средняя общеобразовательная школа»	306050 Курская область, Золотухинский район, м. Свобода, ул. Комсомольская, д. 34	295	51,972493 36,306627
5	МБОУ «Солнечная средняя общеобразовательная школа»	Курская область, Золотухинский район, п. Солнечный, ул. Молодежная, д. 3	258	52,032101 36,350342
6	МКОУ «Казанская средняя общеобразовательная школа»	306035 Курская область Золотухинский район, с. 2-я Казанка, ул. Школьная, д. 19	25	52,146192 36,647283
7	МКОУ «Новоспасская средняя общеобразовательная школа»	306024 Курская область Золотухинский район с. 1-е Новоспасское, ул. Молодёжная, д. 2	89	52,109838 36,310802
8	МКОУ «Седмиховская средняя общеобразовательная школа»	306033 Курская область Золотухинский район д. Седмиховка ул. Шевелёва С. Н., д. 4	49	52,183875 36,580375
9	МКОУ «Вереитиновская основная общеобразовательная школа»	306037 Курская область, Золотухинский район, д. 1-е Вереитиново, д. 2	9	52,056576 36,616679
10	МКОУ «2 Воробьевская основная общеобразовательная школа»	306041 Курская область, Золотухинский район, д. 2 Воробьевка	41	52,005607 36,368512
11	МКОУ «Гремяченская основная общеобразовательная школа»	306046 Курская область Золотухинский район, с. Гремячка, д. 11	21	51,893632 36,550971
12	МКОУ «Дмитриевская основная общеобразовательная школа»	306026 Курская область, Золотухинский район, с. Дмитриевка, д. 69	47	52,015871 36,208120
13	МКОУ «Золотухинская основная общеобразовательная школа»	306020 Курская область Золотухинский район п. Золотухино ул. Железнодорожная, д. 68	92	52,080633 36,372008
14	МКОУ «Коневская основная общеобразовательная школа»	306022 Курская область, Золотухинский район, д. 2-е Конеево, д. 39	17	52,045330 36,138038
15	МКОУ «Революционная основная общеобразовательная школа»	306034 Курская область, Золотухинский район, д. Революционное, д. 45	12	52,110256 36,485966
16	МКОУ «Фентисовская основная общеобразовательная школа»	306030 Курская область Золотухинский район д. Фентисово, д. 61	56	52,135821 36,401562

КСОДД на территории Золотухинского района Курской области

1	2	3	4	5
17	МКОУ «Шестопаловская основная общеобразовательная школа имени Героя Советского Союза П. Л. Пашина»	306045 Курская область Золотухинский район д. Демякино, д. 49	14	51,977079 36,556355
18	МКОУ «Апальковская начальная общеобразовательная школа»	306052 Курская область, Золотухинский район, д. Апальково, д. 115	14	51,969535 36,254856
19	МКОУ «Уколовская начальная общеобразовательная школа»	306050 Курская область, Золотухинский район, с. 3-е Уколово, д. 8	8	51,998207 36,402148
20	МКДОУ «Будановский детский сад Золотухинского района Курской области»	306040, Курская область, Золотухинский район, д. Будановка, ул. Советская, д. 22	50	51,945657 36,367057
21	МКДОУ «Детский сад комбинированного вида п. Солнечный Золотухинского района Курской области»	306028, Курская область, Золотухинский район, п. Солнечный, ул. Молодежная, д. 1	107	52,033245 36,350666
22	МКДОУ «Свободинский детский сад комбинированного вида»	306050, Курская область, Золотухинский район, м. Свобода, ул. Гагарина, д. 1	130	51,973773 36,304027
23	МКДОУ «Золотухинский детский сад комбинированного вида, второй категории»	306020, Курская область, Золотухинский район, п. Золотухино, ул. Николаевская, д. 6 (новое здание), ул. Фрунзе, д. 4 (старое здание)	295	52,089475 36,395250
24	МКОУ дополнительного образования детей «Свободинский районный Дом детского творчества»	306050, Курская область, Золотухинский район, м. Свобода, ул. Коммунистическая		
25	Муниципальное казенное учреждение дополнительного образования «Золотухинская детско-юношеская спортивная школа»	306020, Курская область, Золотухинский район, п. Золотухино, ул. Свердлова		

Учреждения здравоохранения Золотухинского района представлены в таблице 5 и приложении В.

Таблица 5 – Учреждения здравоохранения Золотухинского района

№ п/п	Наименование	Адрес	Количество обслуживаемого населения, чел.	Место-положение
1	ОБУЗ «Золотухинская ЦРБ»	п. Золотухино, ул. Кирова, д. 81	8820	52,079580 36,376833
2	Свободинская амбулатория	м. Свобода, ул. Гражданская, д. 23	5891	51,977099 36,307479
3	Будановская амбулатория	д. Будановка, ул. Колхозная, д. 6	1674	51,946972 36,373285
4	Солнечная участковая больница	п. Солнечный, ул. Мира, д. 2В	4042	52,033254 36,344897
ФАПы				
1	Донской ФАП	с. Донское, д. 45, пом. 1	448	52,043904 36,364894
2	Седмиховский ФАП	д. Седмиховка, ул. Шевелева С. Н., д. 12, пом. 1	357	52,182062 36,580882
3	Шестопаловский ФАП	д. Демякино, д. 64, пом. 2	369	51,976456 36,559645
4	Гремячинский ФАП	с. Гремячка, д. 16	350	51,892699 36,548999
5	Тазовский ФАП	с. Тазово, ул. Мирная, д. 55-а	570	51,929675 36,307022
6	Никулинский ФАП	д. Никулино, д. 165	511	52,000714 36,356420
7	Уколовский ФАП	с. 3-е Уколово, д. 10	233	51,997103 36,398221
8	Долговский ФАП	с. Долгое, д. 60	279	51,951024 36,305254
9	Жерновецкий ФАП	д. Жерновец, д. 126, пом. 1	795	51,903157 36,306957
10	Зиборовский ФАП	д. Зиборово, ул. Серебряная, д. 10	309	51,945259 36,149643
11	Новоспасский ФАП	с. 1-е Новоспасское, ул. Молодежная, д. 5, пом. 1	671	52,111077 36,310640
12	Матвеевский ФАП	д. Матвеевка, д. 51	369	52,058486 36,431417
13	Фентисовский ФАП	с. Фентисово, д. 84	552	52,136054 36,405706
14	Воробьевский ФАП	д. 1-я Воробьевка, д. 68-б, пом. 2	183	51,978887 36,483919
15	Революционный ФАП	д. Революционное, д. 77	305	52,111579 36,487246
16	Ануфриевский ФАП	с. Ануфриевка, д. 34, кв. 2	141	52,143644 36,680594
17	Казанский ФАП	с. 2-я Казанка, ул. Школьная, д. 4.	389	52,146382 36,646588
18	Сергиевский ФАП	с. Сергиевское	309	52,067381 36,189787
19	Штевецкий ФАП	с. Коптевка, д. 30	152	52,078021 36,620762

Учреждения культурно-досугового типа МО представлены сельскими домами культуры, районным домом культуры, центром досуга и кино, школой искусств (таблица 6) и библиотеками (таблица 7) в наиболее крупных населенных пунктах МО.

Таблица 6 – Муниципальные дома культуры Золотухинского района

№ п/п	Наименование	Адрес	Место-положение
1	2	3	4
1	МКУК «Свободинский ЦСДК»	306050, Курская область, Золотухинский район, м. Свобода, ул. Коммунистическая, д. 18	51,974968 36,308854
2	МКУК «Никулинский СДК»	306041, Курская область, Золотухинский район, д. Никулино, д. 182	51,997253 36,349856
3	МКУК «Будановский ЦСДК»	306040, Курская область, Золотухинский район, д. Будановка, ул. Советская, д. 15	51,947950 36,368098
4	МКУК «Воробьевский СДК»	306043, Курская область, Золотухинский район, д. 1-я Воробьевка, д. 68 «Б»	51,979458 36,483633
5	МКУК «Фентисовский СДК»	306030, Курская область, Золотухинский район, с. Фентисово, д. 128	52,137189 36,402610
6	МКУК «Николаевский СДК»	306034, Курская область, Золотухинский район, д. Революционная	52,102249 36,470769
7	МКУК «Апальковский СДК»	306052, Курская область, Золотухинский район, д. Апальково, д. 117	51,968881 36,255746
8	МКУК «Солнечный СДК»	306028, Курская область, Золотухинский район, п. Солнечный, ул. Мира, д. 5	52,031019 36,350369
9	МКУК «Дмитриевский ЦСДК»	306026, Курская область, Золотухинский район, с. Дмитриевка, д. 72	52,044979 36,144703
10	МКУК «Коневский СДК»	306051, Курская область, Золотухинский район, д. 2-е Коневе, д. 14	52,044979 36,144703
11	МКУК «Сергиевский СДК»	306031, Курская область, Золотухинский район, с. Сергиевское, д. 78.	52,064946 36,167534
12	МКУК «Зиборовский СДК»	306053, Курская область, Золотухинский район, д. Зиборово, ул. Садовая, д. 21	51,946783 36,150241
13	МКУК «Золотухинский РДК»	306020, Курская область, Золотухинский район, п. Золотухино, ул. Ленина, д. 14	52,083218 36,378780
14	МКУК «Центр досуга и кино «Заря»	306020, Курская область, Золотухинский район, п. Золотухино, ул. Ленина, д. 16	52,083186 36,379461
15	МКОУ ДО «Золотухинская школа искусств»	306020, Курская область, Золотухинский район, п. Золотухино, ул. Кирова, д. 29	52,086513 36,376200

Таблица 7 – Муниципальные библиотеки Золотухинского района

№ п/п	Наименование	Адрес	Место-положение
1	2	3	4
1	МКУК «Межпоселенческая библиотека Золотухинского района»	306020, Курская область, Золотухинский район, п. Золотухино, ул. Гостиная, д. 7	52,084308 36,382123
2	Золотухинская детская модельная библиотека им. Героя Советского Союза В. В. Черинова – филиал МКУК «Межпоселенческая библиотека Золотухинского района»	306020, Курская область, Золотухинский район, п. Золотухино, ул. Ленина, д. 3	52,084202 36,376539
3	Белоколодезская сельская библиотека – филиал МКУК «Межпоселенческая библиотека Золотухинского района»	306036, Курская область, Золотухинский район, с. Белый Колодезь, д. 84	52,058730 36,550889
4	Будановская сельская библиотека – филиал МКУК «Межпоселенческая библиотека Золотухинского района»	306040, Курская область, Золотухинского района, д. Будановка, ул. Советская, д. 15	51,947950 36,368098
5	Гремяченская сельская библиотека – филиал МКУК «Межпоселенческая библиотека Золотухинского района» / в здании школы/	306046. Курская область, Золотухинский район, с. Гремячка, д. 11	51,893632 36,550971
6	Демякинская сельская библиотека – филиал МКУК «Межпоселенческая библиотека Золотухинского района» /в здании школы/	306045, Курская область, Золотухинский район, д. Демякино, д. 49	51,977079 36,556355
7	Дмитриевская сельская библиотека – филиал МКУК «Межпоселенческая библиотека Золотухинского района»	306026, Курская область, Золотухинский район, с. Дмитриевка, д. 69	52,015871 36,208120
8	Донская сельская библиотека – филиал МКУК «Межпоселенческая библиотека Золотухинского района»	306020, Курская область, Золотухинский район, с. Боёво, д. 92	52,103343 36,389294
9	Зиборовская сельская библиотека - филиал МКУК «Межпоселенческая библиотека Золотухинского района»	306053, Курская область, Золотухинский район, с. Зиборово, д. 21	51,946783 36,150241
10	Казанская сельская библиотека – филиал МКУК «Межпоселенческая библиотека Золотухинского района»	306035, Курская область, Золотухинский район, с. 2-я Казанка, ул. Школьная, д. 19	52,146192 36,647283
11	Конёвская сельская библиотека – филиал МКУК «Межпоселенческая библиотека Золотухинского района»	306051, Курская область, Золотухинский район, д. 2-е Конёво, д. 14	52,044979 36,144703
12	Никулинская сельская библиотека – филиал МКУК «Межпоселенческая библиотека Золотухинского района»	306050, Курская область, Золотухинский район, д. Никулино, д. 182	51,997253 36,349856
13	Новоспасская сельская библиотека – филиал МКУК «Межпоселенческая библиотека Золотухинского района»	306024, Курская область, Золотухинский район, с. 1-е Новоспасское, ул. Молодёжная, д. 2	52,109838 36,310802
1	2	3	4

14	Революционная сельская библиотека – филиал МКУК «Межпоселенческая библиотека Золотухинского района»	306034, Курская область Золотухинский район, д. Революционное, д. 45	52,102249 36,470769
15	Свободинская сельская модельная библиотека – филиал МКУК «Межпоселенческая библиотека Золотухинского района»	306050, Курская область, Золотухинский район, м. Свобода, ул. Почтовая, д. 42	51,974051 36,310521
16	Седмиховская сельская библиотека – филиал МКУК «Межпоселенческая библиотека Золотухинского района»	306033, Курская область, Золотухинский район, д. Седмиховка, д. 61	52,183753 36,586465
17	Сергиевская сельская библиотека – филиал МКУК «Межпоселенческая библиотека Золотухинского района»	306031, Курская область, Золотухинский район, с. Сергиевское, д. 104	52,067772 36,178873
18	Солнечная сельская библиотека – филиал МКУК «Межпоселенческая библиотека Золотухинского района»	306028, Курская область, Золотухинский район, п. Солнечный, ул. Мира, д. 2-а	52,032321 36,344543
19	Тазовская сельская модельная библиотека – филиал МКУК «Межпоселенческая библиотека Золотухинского района»	306055, Курская область, Золотухинский район, с. Тазово, ул. Мирная, д. 79	51,927087 36,305894
20	Фентисовская сельская библиотека – филиал МКУК «Межпоселенческая библиотека Золотухинского района»	306030, Курская область, Золотухинский район, с. Фентисово, д. 128	52,137189 36,402610
21	МКУК «Апальковская центральная сельская библиотека»	306052, Курская область, Золотухинский район, д. Апальково, д. 117	51,968881 36,255746

Торговое обслуживание жителей МО осуществляют магазины, павильоны, рынки, кафе.

В Золотухинском районе находится ряд памятников архитектуры, охраняемых государством: усадьба А. А. Фета (конец 18 – начало 19 вв.) в д. 1-я Воробьевка, комплекс строений мужского монастыря «Коренная Рождества Пресвятой Богородицы пустынь» близ р. п. Свобода (16 – 18 вв.), церковь Иконы Божией Матери Знамение в с. Тазово (1850 г.), церковь Великомученика Георгия Победоносца в с. Уколово (1884 г.) и др. церкви. Кроме того, в р. п. Свобода находится гостиный двор Коренной ярмарки (архитектор Дж. Кваренги, 1812 г.), мемориальный комплекс «КП Центрального фронта» (архитекторы В. А. Колбасов и М. А. Кузовлев) и историко-культурный центр «Коренная пустынь».

1.7 Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий

Транспортный каркас МО представлен автомобильными дорогами регионального и межмуниципального значения (приложение Г).

Основными транспортными магистралями МО являются автомобильные дороги регионального (Курск – Поныри и Фатеж – Золотухино) и межмуниципального значения ("Курск – Поныри" –

ст. Свобода – Александровка, "Курск – Поныри" – Зиборово и Золотухино – Казанка).

Общая протяженность дорожно-транспортной сети МО составляет 583 км, в том числе:

- дорог регионального значения – 57,801 км;
- дорог межмуниципального значения – 184,124 км;
- дорог местного значения (оформленных в собственность муниципального района «Золотухинский район» Курской области) – 48,6 км;
- остальных дорог местного значения – 288,5 км (грунтовые дороги и УДС населенных пунктов района).

Общая протяженность дорог местного значения – 337 км, в том числе с твердым покрытием 84 км.

Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального значения, проходящих в границе МО, представлен в приложении Д.

Перечень автомобильных дорог общего пользования межмуниципального значения, проходящих в границе МО, представлен в приложении Е.

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения (улиц), оформленных в собственность муниципального района «Золотухинский район» Курской области, представлен в приложении Ж.

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения (улиц) п. Золотухино представлен в приложении И.

Общая протяженность улиц п. Золотухино равна 28,848 км; в том числе 16,668 км улиц с твердым покрытием. Общая площадь УДС п. Золотухино составляет 151,201 тыс. м². Основной проблемой УДС п. Золотухино является низкий уровень ее благоустройства (44 % улиц не имеют твердого покрытия).

Плотность дорог общего пользования в районе в целом соответствует среднеобластной и составляет 200,9 км / 1000 км².

Технические параметры дорог:

- тип дорожного покрытия: асфальтобетонные, щебеночные, грунтовые;
- ширина проезжей части: асфальтобетонные – 4,5–6,0 м, щебеночные и грунтовые – 4,0 м;
- наличие разделительных полос: отсутствуют;
- наличие защитных полос: на автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения, протяженностью 200 км;
- наличие велосипедных полос и дорожек: отсутствуют;
- наличие тротуаров: имеются в населенных пунктах: п. Золотухино, м. Свобода, с. Тазово, д. Жерновец, с. Долгое, д. Будановка, п. Солнечный;
- ширина в красных линиях: 15–30 м;
- наличие и характеристика искусственного освещения: имеется в населенных пунктах п. Золотухино, м. Свобода, с. Тазово, д. Жерновец, с. Долгое, д. Будановка, п. Солнечный.

Мосты расположены на автомобильных дорогах:

- Курск – Поньри – 5 мостов,
- "Курск – Поньри" – ст. Свобода – Александровка – 2 моста,
- Ст. Свобода – Гремячка – 1 мост,
- "Курск – Поньри" – Шумская – Никольское – 1 мост,
- "Курск – Поньри" – Зиборово – 1 мост,
- 1-е Новоспасское – 2-е Скородное – 1 мост,
- Золотухино – Казанка – 1 мост,
- "Золотухино – Казанка" – Сергеевка – 1 мост,
- "Курск – Поньри" – Солнечный" – "Курск – Поньри" – Донское – 1 мост,
- "Курск – Поньри" – 1-е Скородное" – Лиман – 1 мост,
- Никулино – 2-я Воробьевка – 2 моста.

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 Золотухинского района имеются регулируемые и нерегулируемые железнодорожные переезды (приложение К), обустройство которого соответствует "Условиям эксплуатации железнодорожных переездов", утвержденным приказом Министерства транспорта РФ от 31 июля 2015 г. № 237., ПДД, ГОСТ Р 52289 и ГОСТ Р 50597.

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 МО осуществляются преимущественно автомобильным и, частично, железнодорожным транспортом. Воздушный и водный транспорт в МО не используются.

В пределах МО 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 52289-2004 "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, искусственными неровностями, дорожными светофорами и пешеходными ограждениями.

Перемещение жителей МО 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 МО 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 МО. Основной прирост этого показателя осуществляется за счет увеличения числа легковых ТС, находящихся в собственности граждан, которые занимают основную часть парка ТС МО.

Численность парка автомобилей за последние пять лет, в том числе по категориям ТС (грузовые, легковые, автобусы):

- 2014 год – всего 8902 ТС (грузовые – 402, легковые – 8457, автобусы – 43),
- 2015 год – всего 9016 ТС (грузовые – 408, легковые – 8563, автобусы – 45),
- 2016 год – всего 9291 ТС (грузовые – 414, легковые – 8831, автобусы – 46),
- 2017 год – всего 9582 ТС (грузовые – 422, легковые – 9112, автобусы – 48),
- 2018 год – всего 9776 ТС (грузовые – 431, легковые – 9296, автобусы – 49).

Уровень автомобилизации населения района (количество ТС на 1000 жителей):

- 2014 год – 390 ТС /1000 чел.;
- 2015 год – 400 ТС /1000 чел.;
- 2016 год – 420 ТС /1000 чел.;
- 2017 год – 440 ТС /1000 чел.;
- 2018 год – 456 ТС /1000 чел.

По дорогам района проходят маршруты ОПТ, соединяющие населенные пункты района между собой, а также с районным центром – п. Золотухино, с областным центром – г. Курск и административным центром соседнего – Поньоровского района – п. Поньри.

Автостанций в Золотухинском районе нет. На дорогах района по маршрутам движения ОПТ обустроены 79 ОП.

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

Для обслуживания ТС в Золотухинском районе имеются станции технического обслуживания автомобилей.

На территории района расположены 3 АЗС (приложение Л).

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 МО 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 Д и Е.

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

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

Схема маршрутной сети ОПТ, выполняющего регулярные пассажирские перевозки по территории Золотухинского района, приведена на рисунке приложения М.

Реестр межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок, проходящих по территории Золотухинского района, представлен в таблице 1 приложения М.

Реестр внутрирайонных маршрутов регулярных перевозок, проходящих по территории Золотухинского района, представлен в таблице 2 приложения М.

Перечень ОП ОПТ Золотухинского района представлен в приложении Н.

Информация о параметрах размещения и количестве мест для стоянки ТС на территории Золотухинского района приведена в приложении П.

Недостаточное количество организованного парковочного пространства вынуждает граждан устраивать бесконтрольную хаотичную парковку ТС, при этом пропускная способность большинства улиц, проходящих возле объектов тяготения населения, уменьшается до 50 %. Кроме того, бесконтрольные парковки снижают БДД, причиняют вред элементам организации дорожной сети и прилегающим территориям.

Оптимизация парковочного пространства позволит не только более полно удовлетворить спрос граждан, но и улучшить дорожно-транспортную ситуацию.

Качественное решение данной задачи возможно только при системном подходе: управление парковками должно осуществляться во взаимосвязи с организацией дорожной сети и маршрутов ОПТ, с учетом результатов транспортного планирования, а также созданием привлекательной среды и повышением качества предоставления услуг ОПТ.

В целом по результатам анализа мест для стоянки и остановки ТС на территории МО, 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 данный момент ОПТ, осуществляющий перевозки пассажиров по территории района, полностью справляется с имеющимися пассажиропотоками.

Грузовые ТС составляют ничтожно малую долю (4,4 %) от общего количества ТС.

Наибольшие пассажиро- и грузопотоки наблюдаются на дорогах регионального значения.

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

На территории МО 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 МО периодически наблюдаются на железнодорожных переездах.

На территории МО, особенно на 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, 8.13.

На территории МО светофорные объекты отсутствуют.

Основные велосипедные потоки двигаются по наиболее оживленным улицам 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;
- размещение – 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 МО, 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 устанавливают 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 МО 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 МО 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).

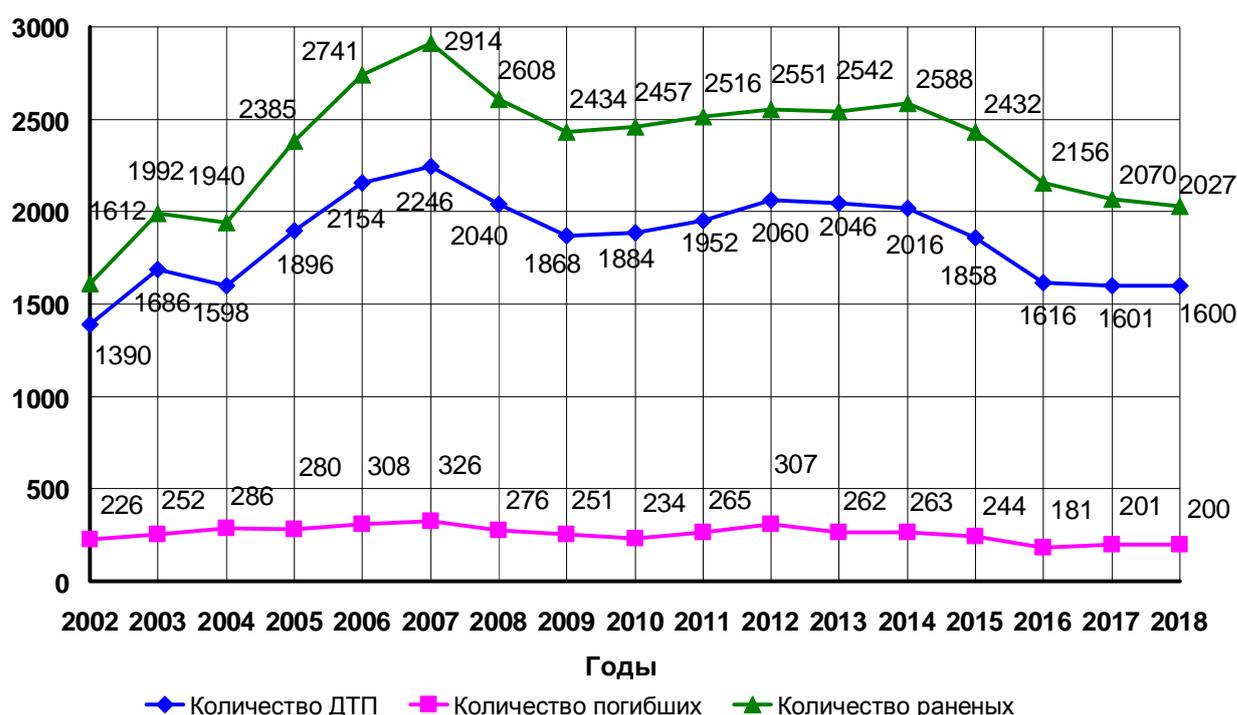


Рисунок 2 – Общее количество ДТП, погибших и раненых в них людей в Курской области

На территории МО в 2018 г. зарегистрировано 28 ДТП (рисунок 3), в которых 9 человек погибло и 23 человека получило ранения. По сравнению с 2015 г., который за последние 17 лет являлся самым аварийным, количество ДТП в 2018 г. уменьшилось на 53 % (с 49 до 23 ДТП), но количество погибших при этом увеличилось на 50 % (с 6 до 9 человек) и достигло максимального числа за последние 17 лет, а количество раненых уменьшилось на 50 % (с 57 до 28 человек) и достигло абсолютного минимума за последние 14 лет.

Количество ДТП, как и количество раненых в них людей, последние 3 года имеют устойчивую тенденцию снижения, а количество погибших в ДТП последние 16 лет колеблется в интервале 3–9 человек.

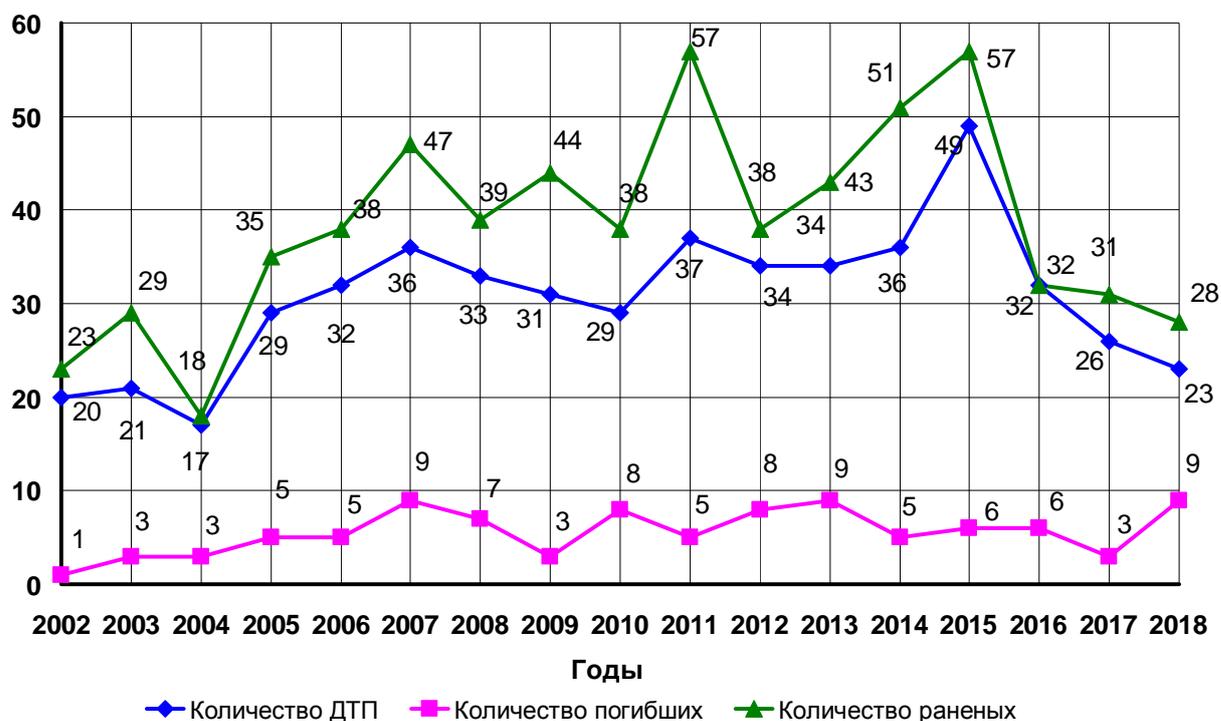


Рисунок 3 – Общее количество ДТП, погибших и раненых в них людей в Золотухинском районе Курской области

С участием пешеходов в МО в 2018 г. (рисунок 4) произошло 13,0 % ДТП (3 из 23 ДТП), в которых 2 человека получило ранения и один пешеход погиб. Последние три года (после 2015 г.) отмечается положительная динамика в таких ДТП: количество ДТП уменьшилось с 14 до 3, количество погибших в них людей уменьшилось с 6 до 1, количество раненых уменьшилось с 10 до 2 человек.

По вине пешеходов в 2018 г. (рисунок 5) произошло 4,3 % ДТП (1 из 23 ДТП) или третья часть ДТП, произошедших с участием пешеходов, в которых ни один человек не получил ранения и один пешеход погиб (передвигался по проезжей части дороги вне населенного пункта в темное время суток). Последние три года (после 2015 г.) отмечается устойчивое снижение таких ДТП и количества раненых в них людей, а количество погибших при этом находится в интервале 1–4 человека.

По вине водителей ТС, находящихся в нетрезвом состоянии, в 2018 г. (рисунок 6) произошло 10 ДТП (43,5 % от общего количества ДТП), в которых 4 человека погибло (44,4 % от общего количества погибших) и 12 человек получило ранения (42,8 % от общего количества раненых в ДТП). Последние два года отмечается увеличение количества таких ДТП, а также количества раненых и погибших в них людей.

Таким образом, количество ДТП, произошедших по вине водителей ТС, находящихся в состоянии алкогольного опьянения, также, как и количество погибших и раненых в них людей, составляют практически половину от общего их количества. Т. е. это наиболее частая причина ДТП.

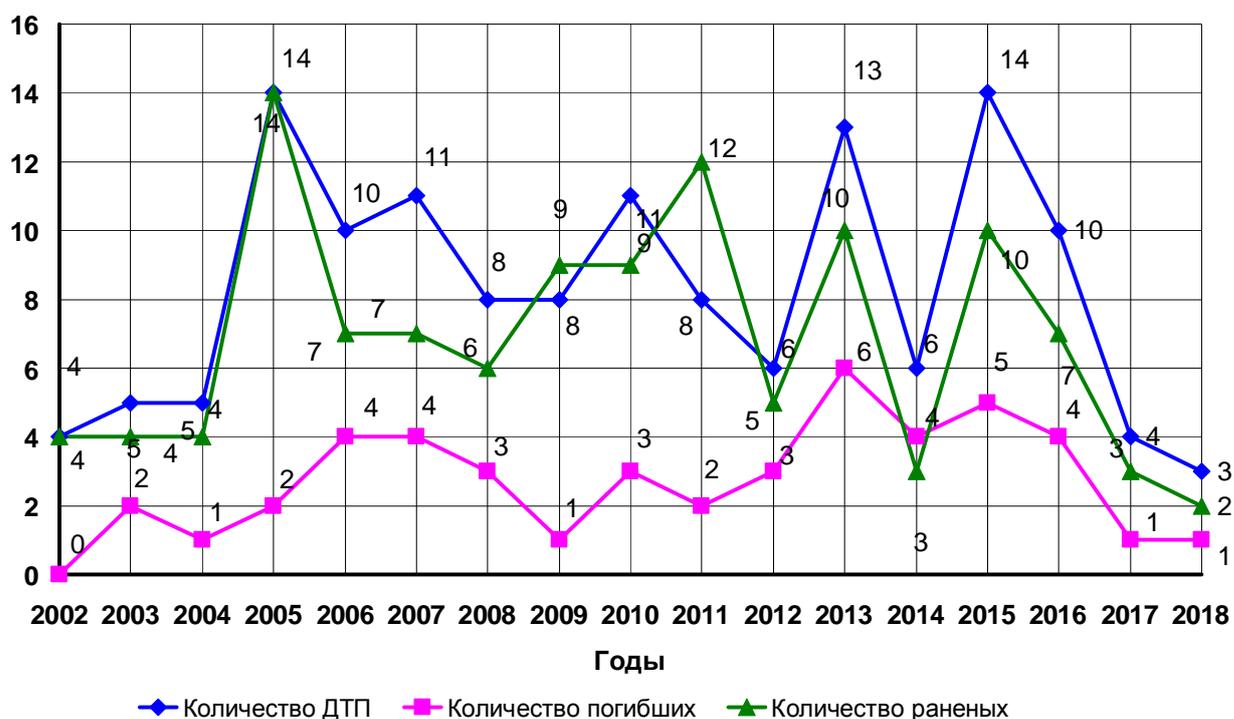


Рисунок 4 – Количество ДТП с участием пешеходов, количество погибших и раненых в них людей

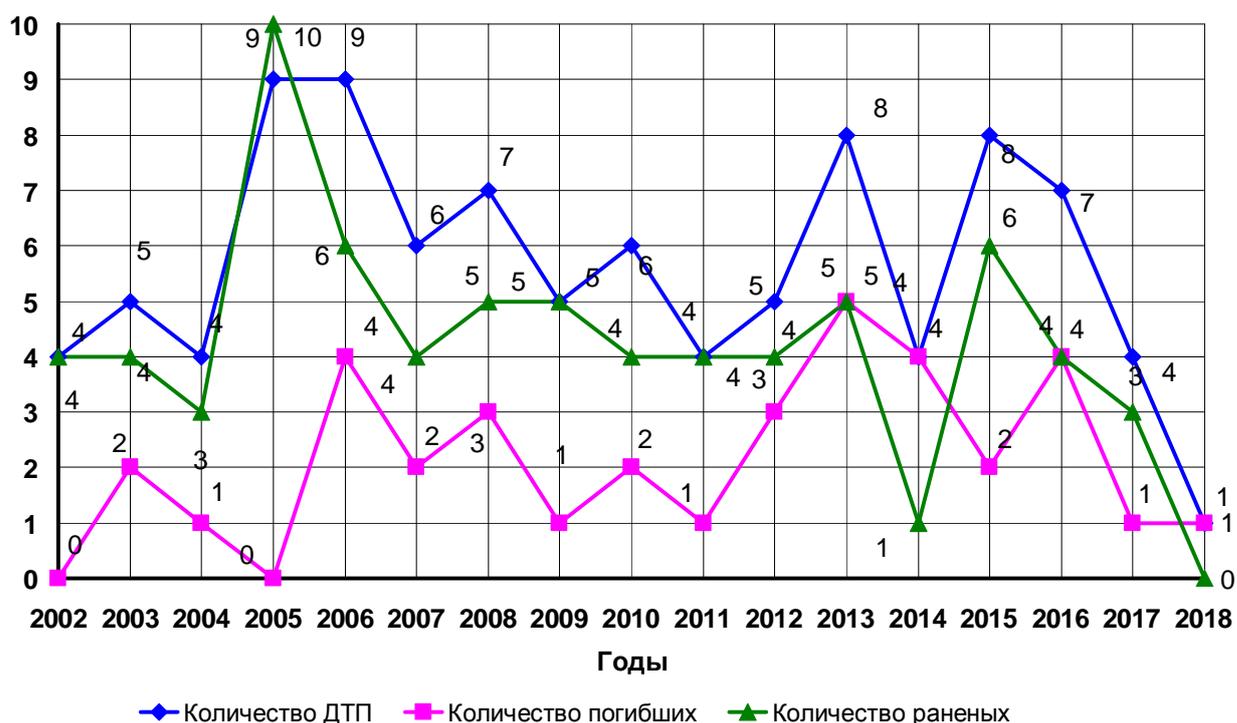


Рисунок 5 – Количество ДТП по вине пешеходов, количество погибших и раненых в них людей

С участием детей в 2018 г. (рисунок 7) произошло 2 ДТП (8,6 % от общего их количества), в которых 2 человека получили ранения и ни один человек не пострадал. Стоит отметить, что с 2002 г. в таких ДТП ни один ребенок не погиб, а количество раненых равно количеству ДТП. Последние 4 года отмечается снижение количества таких ДТП и раненых в них людей.

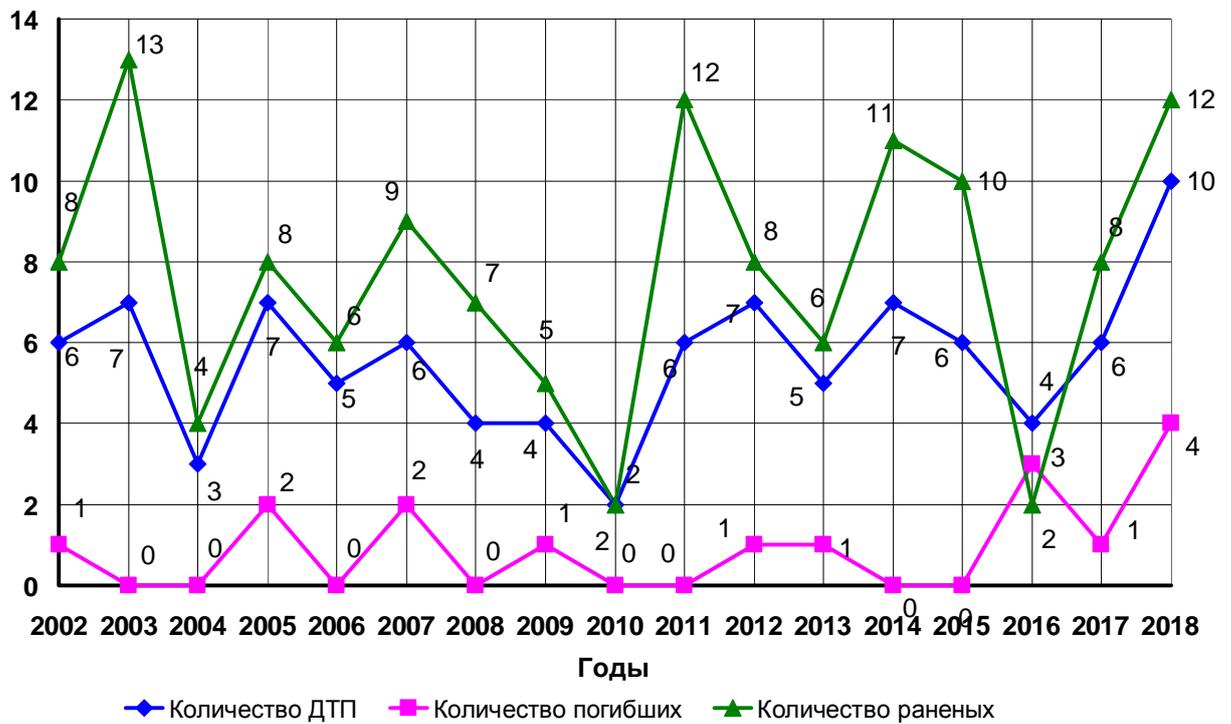


Рисунок 6 – Количество ДТП, погибших и раненых в них людей по вине водителей ТС, находящихся в нетрезвом состоянии

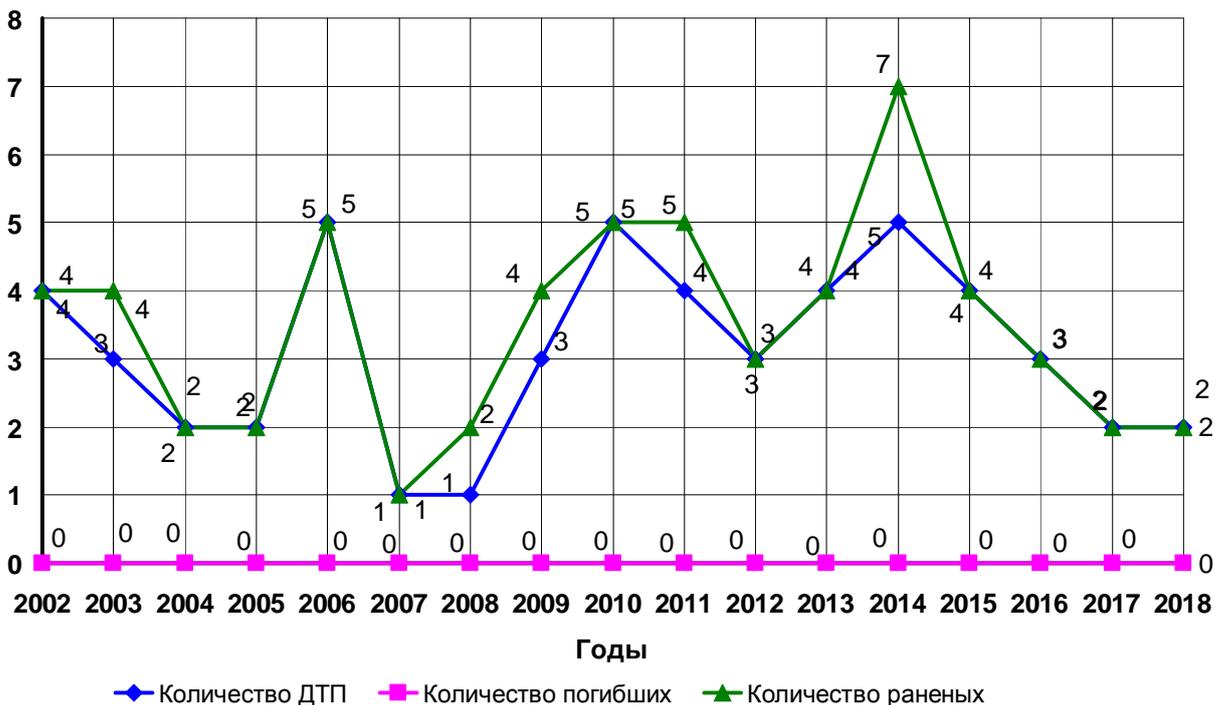


Рисунок 7 – Количество ДТП с участием детей, количество погибших и раненых в них людей

По вине детей в 2018 г. (рисунок 8), как и в двух предыдущих года, произошло одно ДТП, в котором один ребенок получил ранения и ни один ребенок не пострадал.

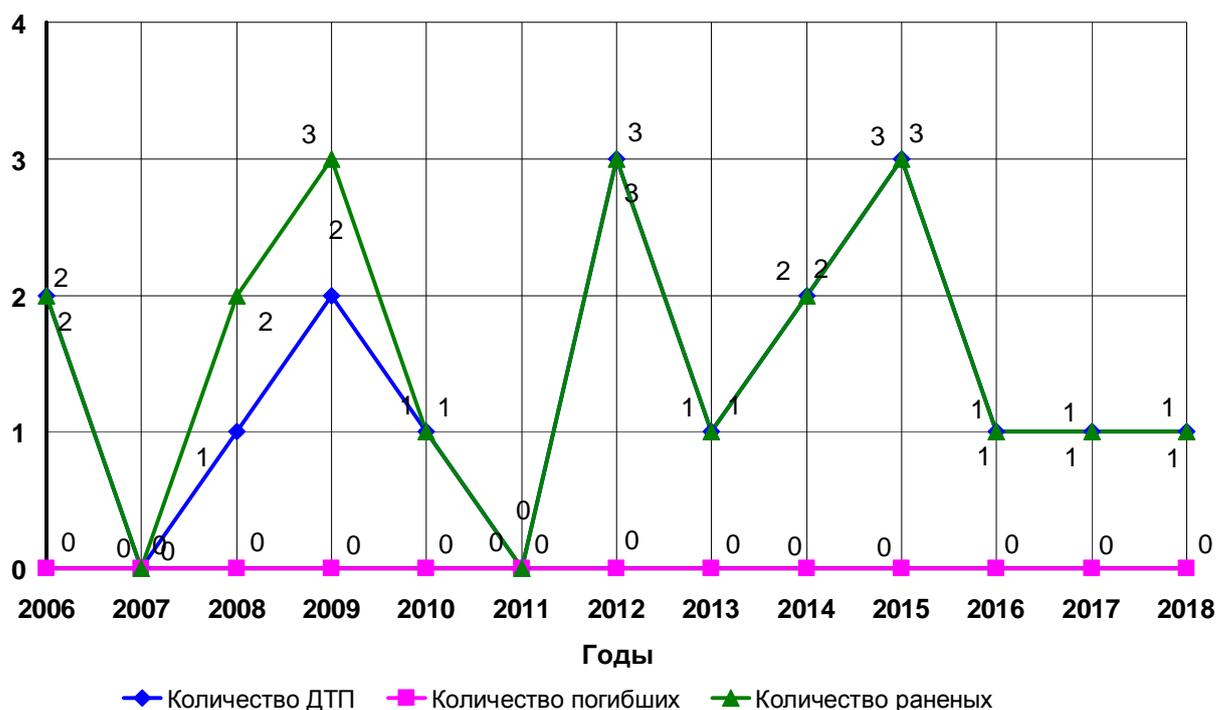


Рисунок 8 – Количество ДТП по вине детей, количество погибших и раненых в них людей

По вине молодых водителей в 2018 г. (рисунок 9) произошло одно ДТП, в котором один человек пострадал и ни один человек не погиб. В целом последние 4 года вклад таких ДТП, а также погибших и раненых в них людей в общее состояние аварийности в МО весьма мал.

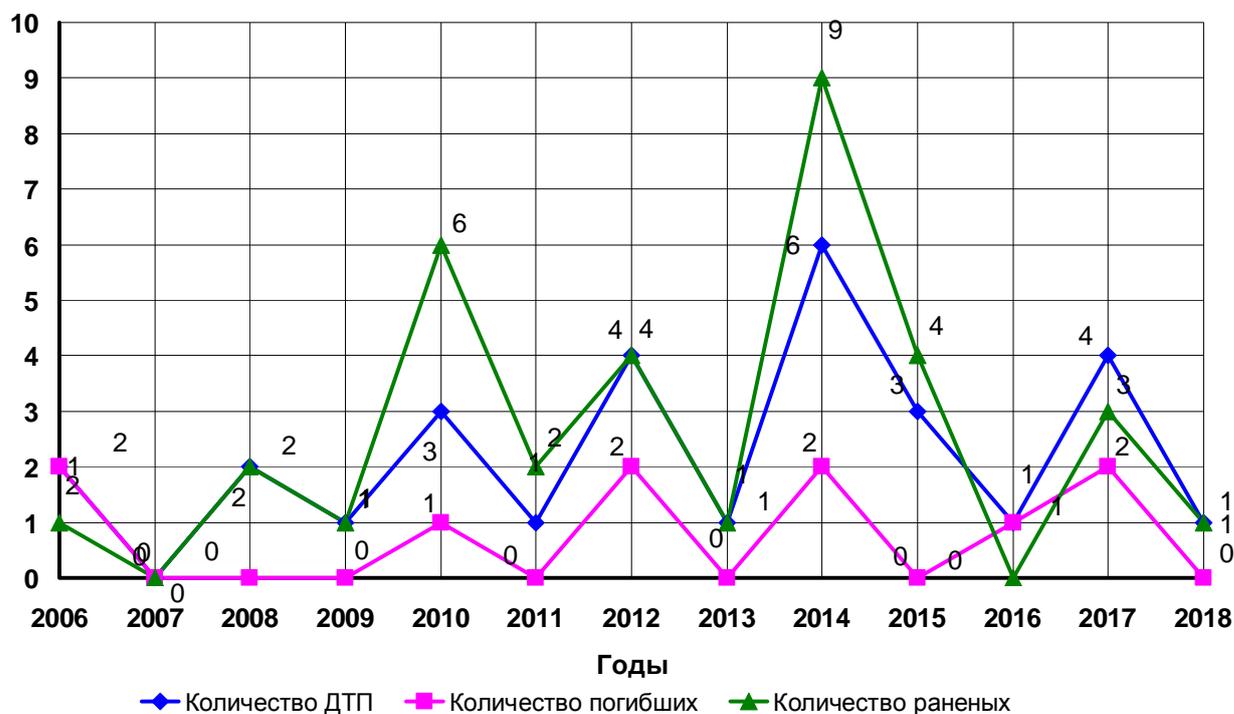


Рисунок 9 – Количество ДТП по вине молодых водителей ТС, количество погибших и раненых в них людей

В 2018 г. зарегистрировано 2 ДТП (8,6 % от общего их количества), которым сопутствовали, так называемые, неудовлетворительные дорожные условия (рисунок 10), в которых ни один человек не погиб, но и 4 человека получило ранения. Такие ДТП в 2018 г. характеризуются наибольшим количеством пострадавших на одно ДТП (2 человека на 1 ДТП). Последние 2 года отмечается устойчивое снижение количества таких ДТП (с 10 в 2016 г. до 2 в 2018 г.) и количества раненых в них людей (с 8 до 4).

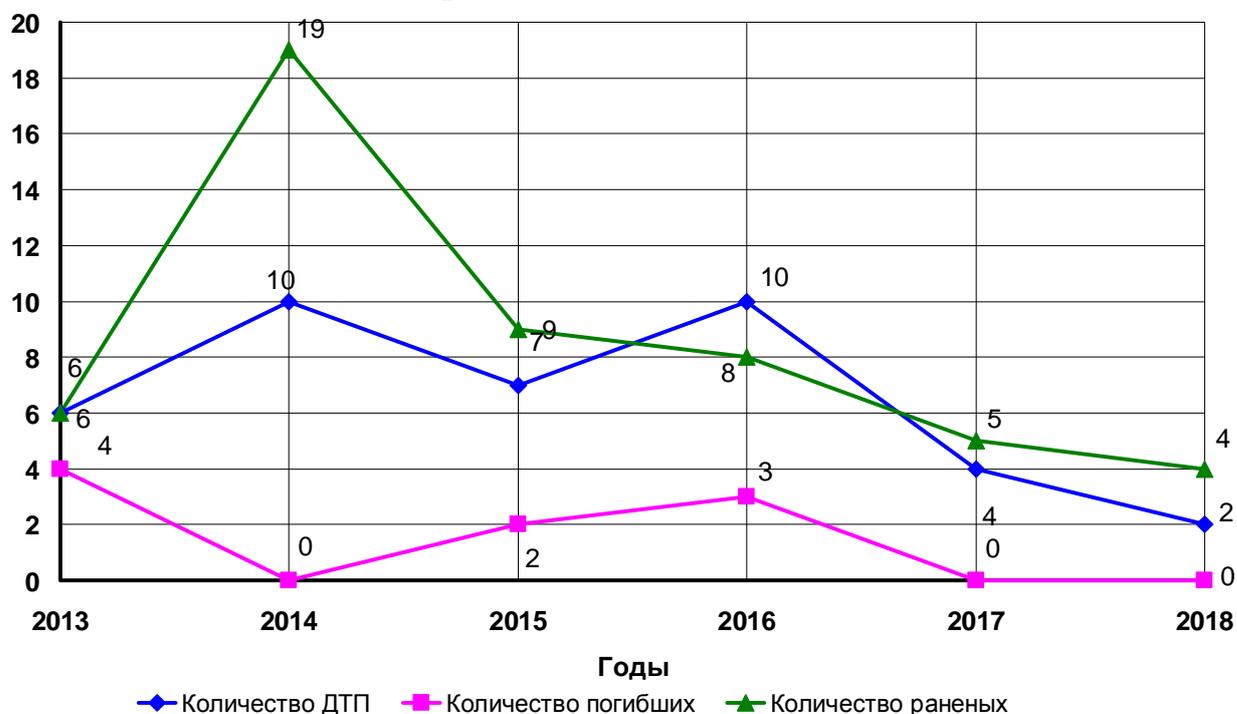


Рисунок 10 – Количество ДТП с сопутствующими неудовлетворительными дорожными условиями, количество погибших и раненых в них людей

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. в МО зарегистрировано одно ДТП, произошедшее на пешеходном переходе, в котором один человек получил ранения и ни один человек не погиб.

Анализ распределения ДТП по месяцам года в 2018 г. (рисунок 11) показывает, что наибольшее их количество произошло в теплое время года (19 ДТП) – с марта по сентябрь. При этом наиболее аварийными месяцами являются май и ноябрь (по 4 ДТП в месяц), а наименее аварийными – январь, февраль, сентябрь и декабрь (ни одного ДТП).

Анализ распределения ДТП по дням недели в 2018 г. (рисунок 12) показывает, что наибольшее их количество (7 ДТП) произошло в среду (30,4 % от общего количества ДТП), а наименьшее количество ДТП (0 ДТП) – в пятницу. В остальные дни недели происходило по 3 (вторник, четверг, суббота, воскресенье) и 4 ДТП (понедельник).

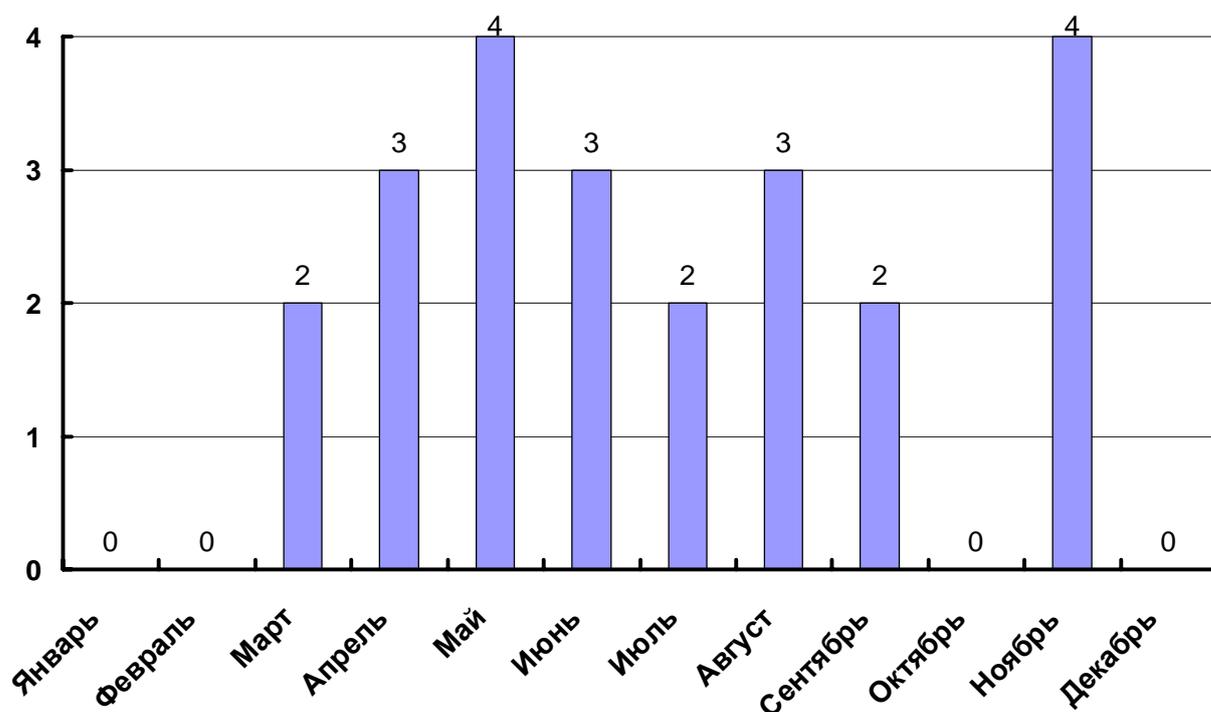


Рисунок 11 – Распределение ДТП по месяца года

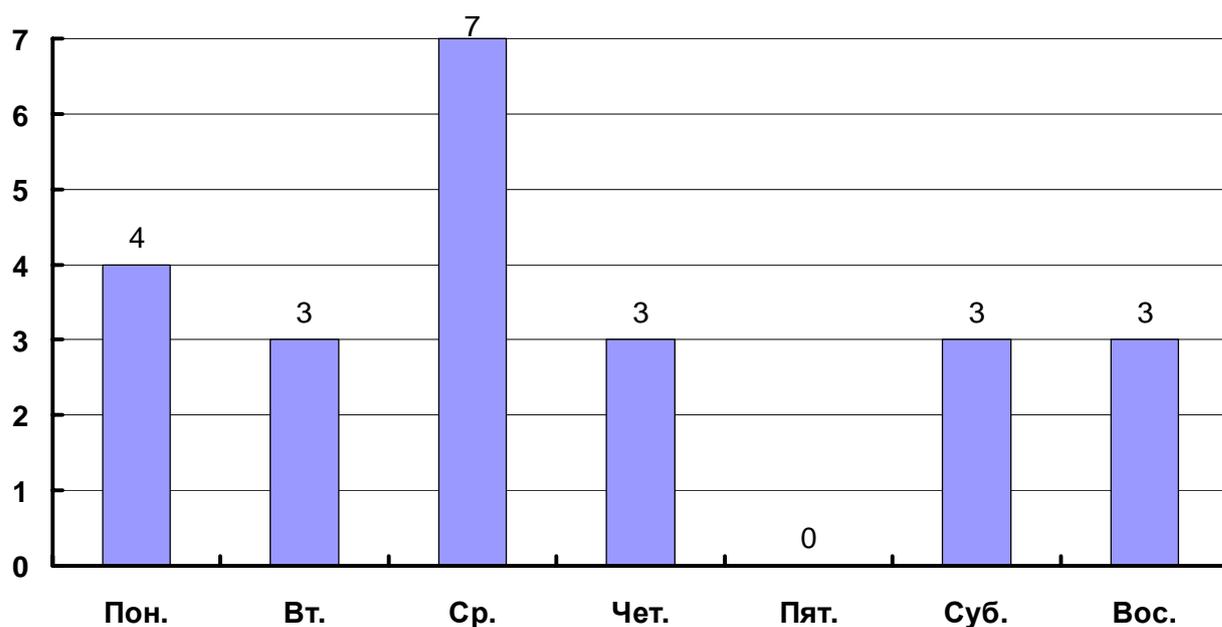


Рисунок 12 – Распределение ДТП по дням недели

Анализ распределения ДТП по времени суток в 2018 г. (рисунок 13) показывает, что наибольшее их количество (6 ДТП или 26 % от общего количества ДТП) произошло с 19 до 20 часов. Как видно из графика, ночью (с 23.00 до 07.00) произошло всего 3 ДТП, в первой половине дня (с 07.00 до 14.00) произошло 8 ДТП, затем с 14.00 до 18.00 не произошло ни одного ДТП, а вечером (с 18.00 до 23.00) произошло 12 ДТП.

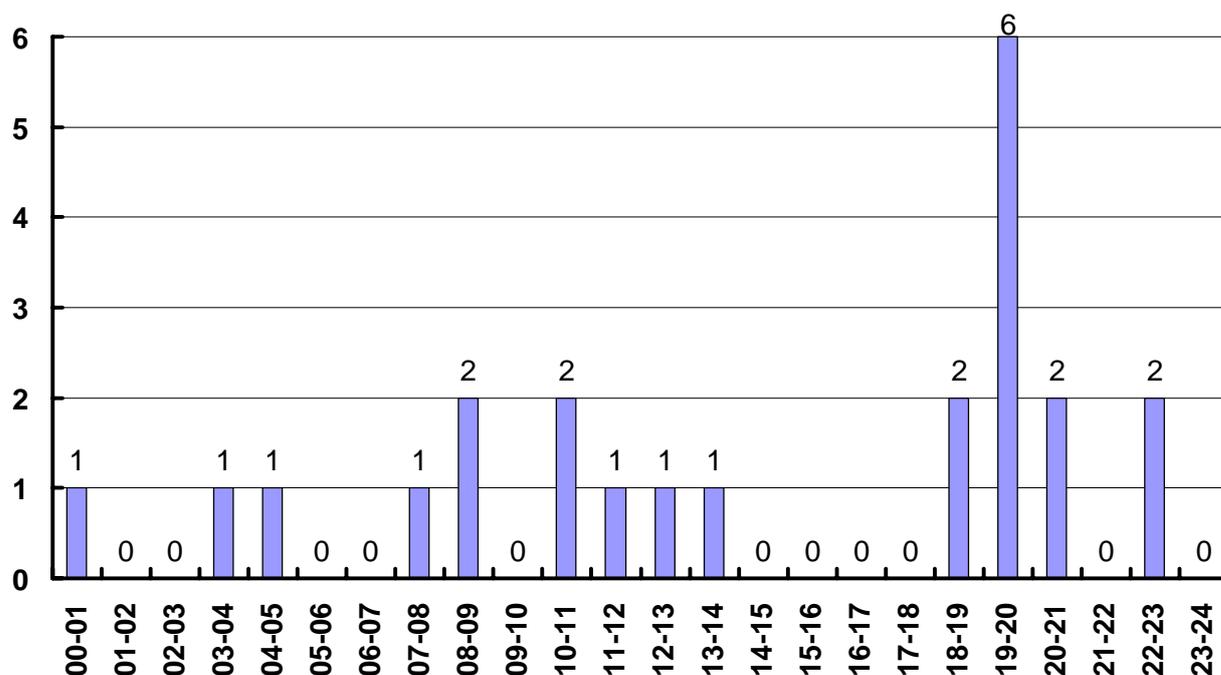


Рисунок 13 – Распределение ДТП по времени суток

Анализ распределения ДТП по видам в 2018 г. (рисунок 14) показывает, что самым распространенным видом ДТП является опрокидывание ТС (8 ДТП или 34,7 % от общего их количества), затем идет столкновение ТС (6 ДТП или 26,1 % от общего их количества), на третьем месте – наезд на препятствие (5 ДТП или 21,7 % от общего их количества), на четвертом месте – наезд на пешехода (3 ДТП или 13 % от общего их количества).

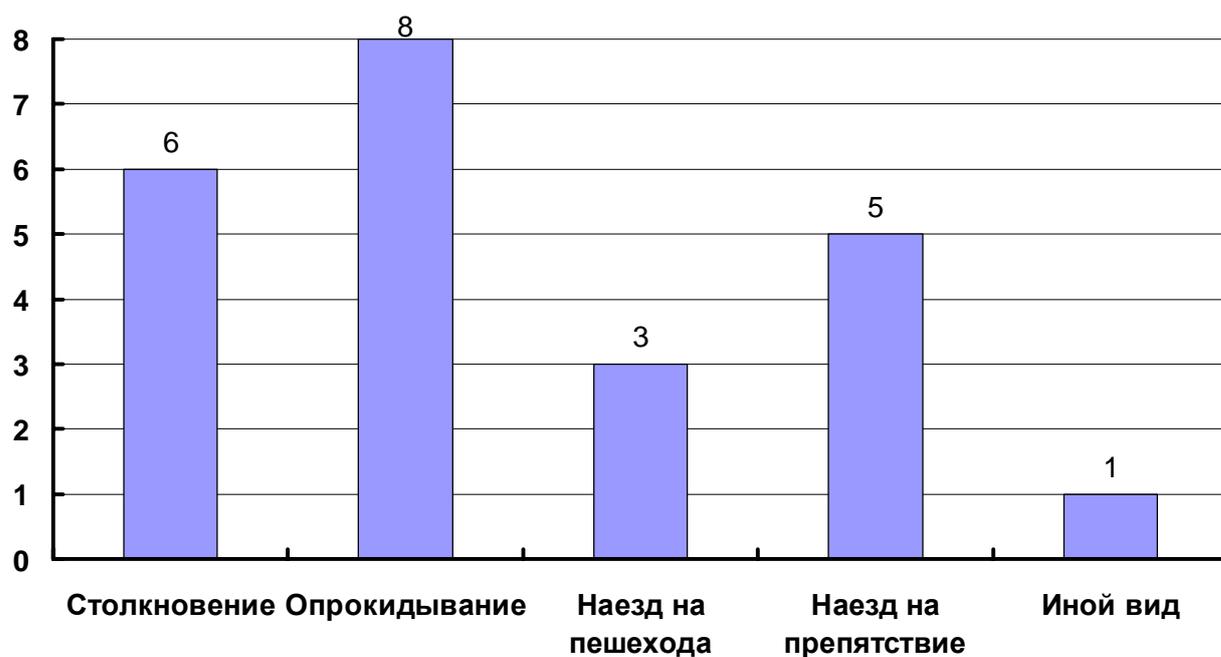


Рисунок 14 – Распределение ДТП по видам

Карта ДТП Золотухинского района за 2018 г. представлена в приложении П.

В результате анализа БДД на территории МО можно сделать следующие выводы:

- 10 из 23 ДТП совершено по вине водителей, находящихся в состоянии алкогольного опьянения, в которых 4 человека погибло и 12 человек получило ранения;

- 8 из 23 ДТП – опрокидывания, являющиеся следствием недостаточной ширины проезжей части, необустроенных обочин, малых радиусов кривых в плане и отсутствия предупреждающих дорожных знаков;

- в 2018 году на территории МО МК ДТП не выявлено.

- основные причины и условия, способствующие ДТП: превышение скоростного режима, управление ТС в состоянии опьянения; несоблюдение дистанции между ТС, нарушение правил проезда перекрестков, нарушение содержания автодорог;

- аварийно-опасные места УДС: автомобильная дорога Курск – Поныри с 22 км по 26 км, с 38 км по 42 км, с 45 км по 46 км.; п. Золотухино – ул. Кирова; п. Солнечный – ул. Заводская.

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 МО. Задачами изучения общественного мнения и мнения водителей ТС выступают сбор и анализ данных, характеризующих перемещения и подвижность граждан, мнение населения относительно функционирования транспортной системы МО.

Для количественного определения общественного мнения в МО 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 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 Золотухинского 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 МО 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 МО выполнен на основе имеющихся данных о демографической ситуации в МО 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, развитием свиноводческого направления; консервацией проблем в социальной сфере: неблагоприятной демографической ситуацией (естественной и миграционной убылью населения, старением населения); консервацией проблем в социальной сфере. 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 МО 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 18560 человек.

Исходя из прогноза уровня автомобилизации населения МО в 2033 г. (714 ТС / 1000 чел.), количество ТС в МО при этом варианте составит 13250 единиц, что на 35 % больше существующего в настоящее время количества ТС (9776 единиц). Следовательно, также на 35 % увеличится интенсивность движения ТС и загрузка УДС МО.

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;
- б) 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. Мясное направление, как локомотив нового роста, перестанет быть исключительно свиноводческим и трансформируется в мясо-молочное, за счет развития комплексов по откорму крупно-рогатого скота и молочных ферм. Промышленность района будет развиваться в дополнение к агропромышленному комплексу, а именно, возможна интенсификация деятельности сахарного завода, в перспективе его

техническая модернизация, возможно создание небольших мясоперерабатывающих комплексов.

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.

Район не может развиваться вне общих тенденций для области. Общее улучшение экономической ситуации в Курске приведет к росту доходов населения регионального центра и, как следствие, интенсификации процесса субурбанизации. Часть нового одноэтажного жилья (незначительная для всей Курской агломерации) может быть также построена 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. Наиболее важные проекты будут реализованы в перспективных МО.

Оптимальный (инновационный) вариант проектирования КСОДД предусматривает стабилизацию численности населения МО, которая в 2033 г. будет на уровне 2018 г., т. е. 21410 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 МО 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 МО в 2033 г., количество ТС в МО при этом варианте составит 15280 единиц, что на 56 % больше существующего в настоящее время количества ТС. Следовательно, также на 56 % увеличится интенсивность движения ТС и загрузка УДС МО.

Оптимальный (инновационный) вариант предусматривает все мероприятия консервативного варианта, кроме того, планируется

реконструкция и расширение существующей дорожно-транспортной инфраструктуры на территории МО.

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 С.

4.1 Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий

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

Обеспечение пешеходной связанности территорий МО 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 МО, 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 МО представлены в приложениях Д и Е.

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 МО путем изменения параметров действующей транспортной сети, что в свою очередь вызывает перераспределение транспортных потоков по УДС и изменяет параметры ДД.

Основные транспортные потоки на территории МО проходят по дорогам регионального, межмуниципального и местного значения.

Интенсивности движения ТС по дорогам МО представлены в приложениях Д, Е и Ж.

Анализ полученных данных позволяет сделать вывод о том, что существующая пропускная способность УДС МО имеет большой 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 не предусматривается ввиду малого количества ДТП и низких интенсивностей ТП и ПП на территории МО.

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 транспортной сети МО.

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

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 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

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 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 МО осуществляется в общем потоке ТС согласно расписанию по установленным маршрутам без задержек. Все крупные населенные пункты МО 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 МО не является рациональной с точки зрения финансовых, экологических и функциональных параметров, поэтому существует необходимость в ее изменении. В частности, для выделения транзитных ТП за пределы наиболее крупных населенных пунктов района (п. Золотухино и м. Свобода) предлагается строительство западного обхода м. Свобода, юго-восточного обхода м. Свобода и северо-западного обхода п. Золотухино.

Строительство западного и юго-восточного обходов м. Свобода (рисунок 15) позволит уменьшить интенсивность ТП в населенном пункте в 6 раз (с 6000 до 1000 привед. ед. / сут.).

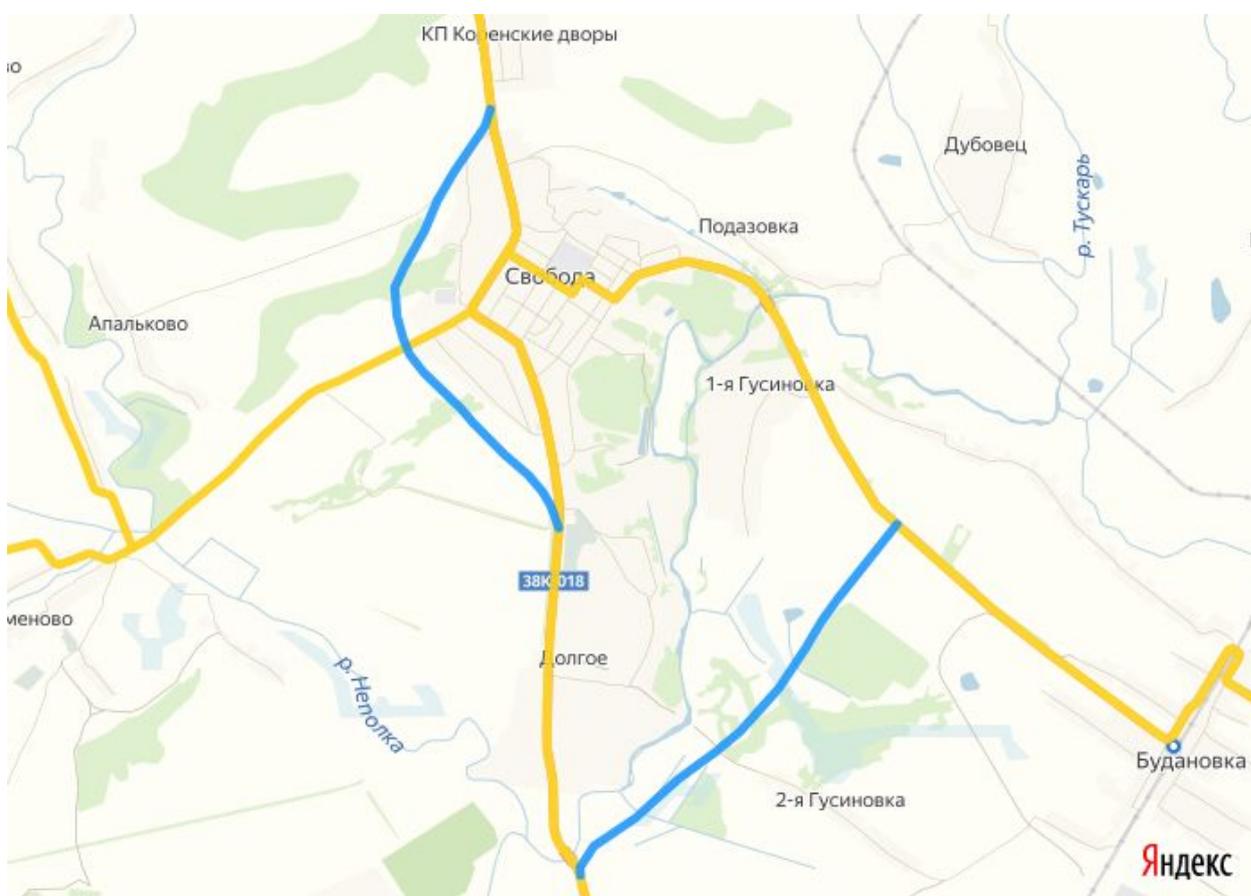


Рисунок 15 – Западный и юго-восточный обходы м. Свобода

Строительство северо-западного обхода п. Золотухино (рисунок 16) позволит уменьшить интенсивность ТП в населенном пункте в 2,5 раза (с 5000 до 2000 привед. ед. / сут.).

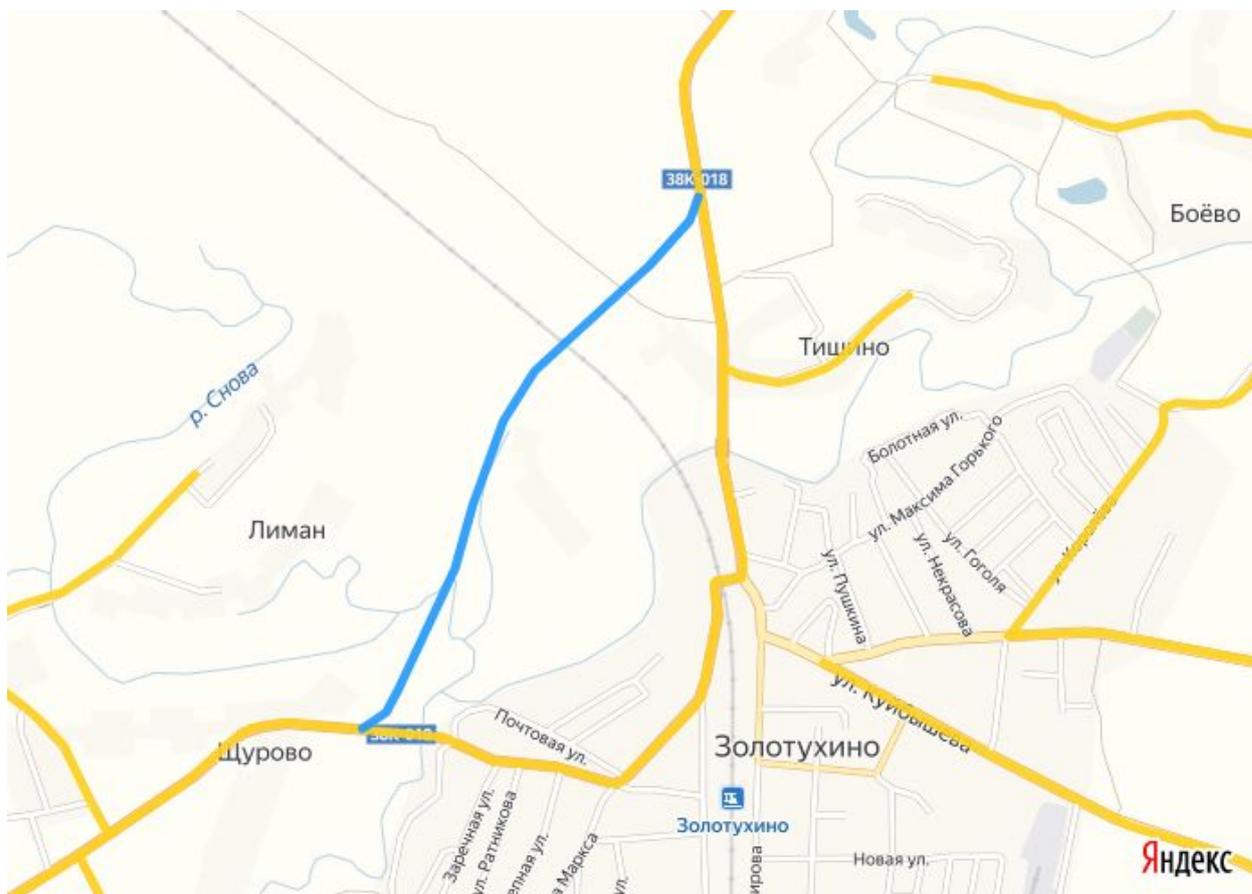


Рисунок 16 – Северо-западный обход п. Золотухино

4.10 Организация пропуска грузовых ТС

Существующая схема пропуска грузовых ТС, включая ТС, осуществляющие перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов в МО также не является рациональной с точки зрения финансовых, экологических и функциональных параметров, поэтому существует необходимость в ее изменении, а именно, в строительстве обходов населенных пунктов (см. п. 4.9).

При выполнении ПОДД необходимо предусмотреть ограничение движения ТС, перевозящих опасные грузы, в центр п. Золотухино и м. Свобода, знаки ограничения высоты под искусственными сооружениями (газопроводы) 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 МО 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 МО 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 МО пересечений, примыканий и участков дорог с большими интенсивностями пересекающихся ТП и ПП.

4.16 Режимы работы светофорного регулирования

На территории МО светофорные объекты 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 МО 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.

Для устранения помех движению и факторов опасности предлагается спрямление дороги Курск – Поныри на ж/д переезде в д. Жерновец (рисунок 17).

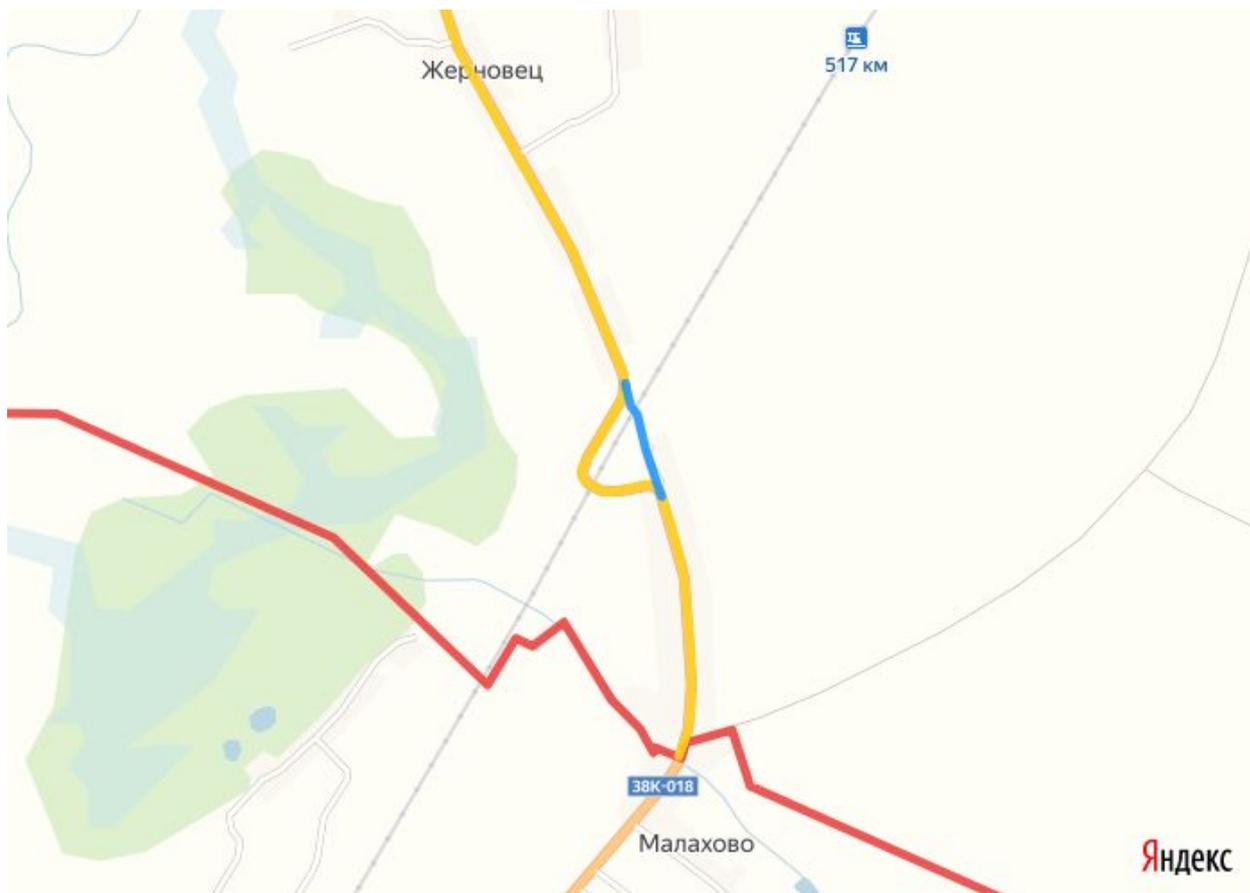


Рисунок 17 – Схема спрямления дороги Курск – Поньри на ж/д переезде в д. Жерновец

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 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 МО:

- 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 Ф):

- 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 МО не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по тротуарам и дорогам общего пользования.

В рамках КСОДД предусматриваются следующие мероприятия:

- строительство пешеходных дорожек (тротуаров) вдоль центральных и наиболее оживленных улиц населенных пунктов;
- организация велосипедных парковок возле объектов тяготения населения.

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 Золотухинского района представлен в приложении Т.

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 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".

В рамках разработки КСОДД предусматривается строительство специализированной стоянки для задержанных ТС.

5 Очередность реализации мероприятий по ОДД

Очередность реализации мероприятий по ОДД на территории МО представлена в приложении С.

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 С.

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 1000,2 млн руб., в том числе:

- 2019 год – 5,6 млн руб.;
- 2020 год – 26,6 млн руб.;
- 2021 год – 190,9 млн руб.;
- 2022 год – 95,8 млн руб.;
- 2023 год – 52,1 млн руб.;
- 2024 – 2028 годы – 181,2 млн руб.;
- 2029 – 2033 годы – 448,0 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 МО и разработаны мероприятия по развитию дорожно-транспортной инфраструктуры и совершенствованию ОДД на территории МО.

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

21 Спирин И. В. Перевозки пассажиров городским транспортом [Текст]: Справочное пособие / И. В. Спирин. – 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.

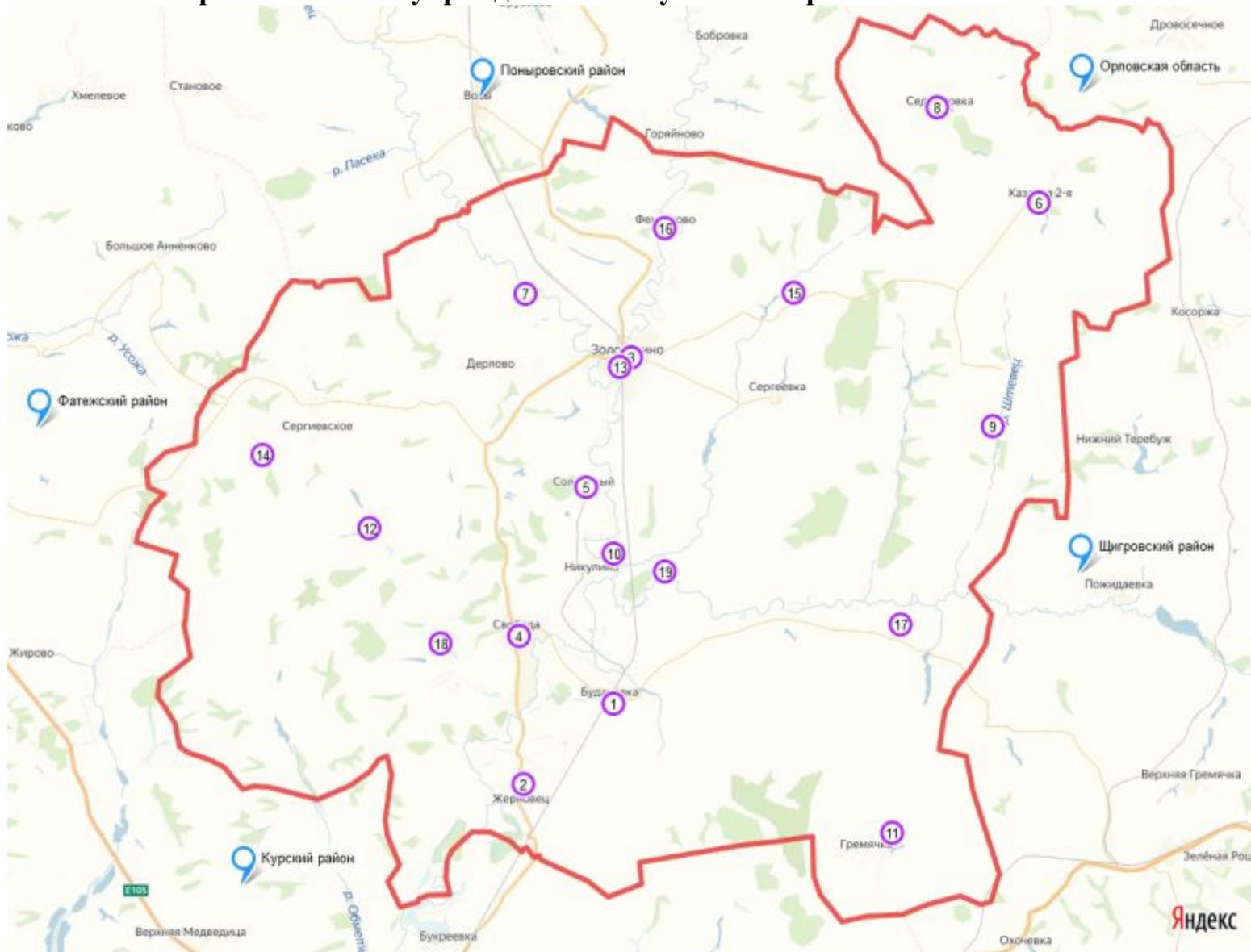
25 Якимов М. Р. Транспортное планирование: Практические рекомендации по созданию транспортных моделей городов в программном комплексе PTV Vision® VISUM. [Текст] / М. Р. Якимов. – М.: Логос, 2014. – 200 с.

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

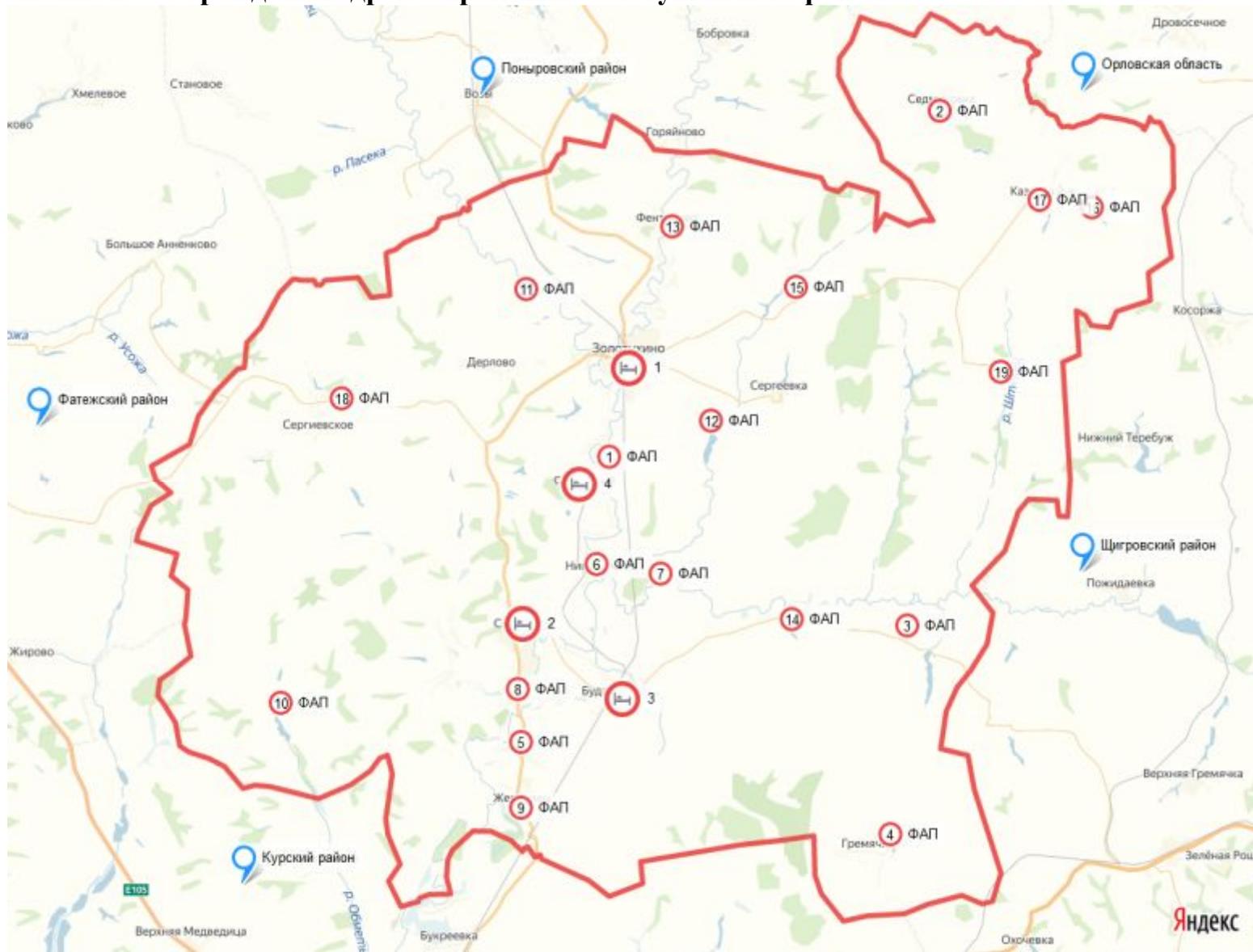
Приложение А – Схема административных границ Золотухинского района



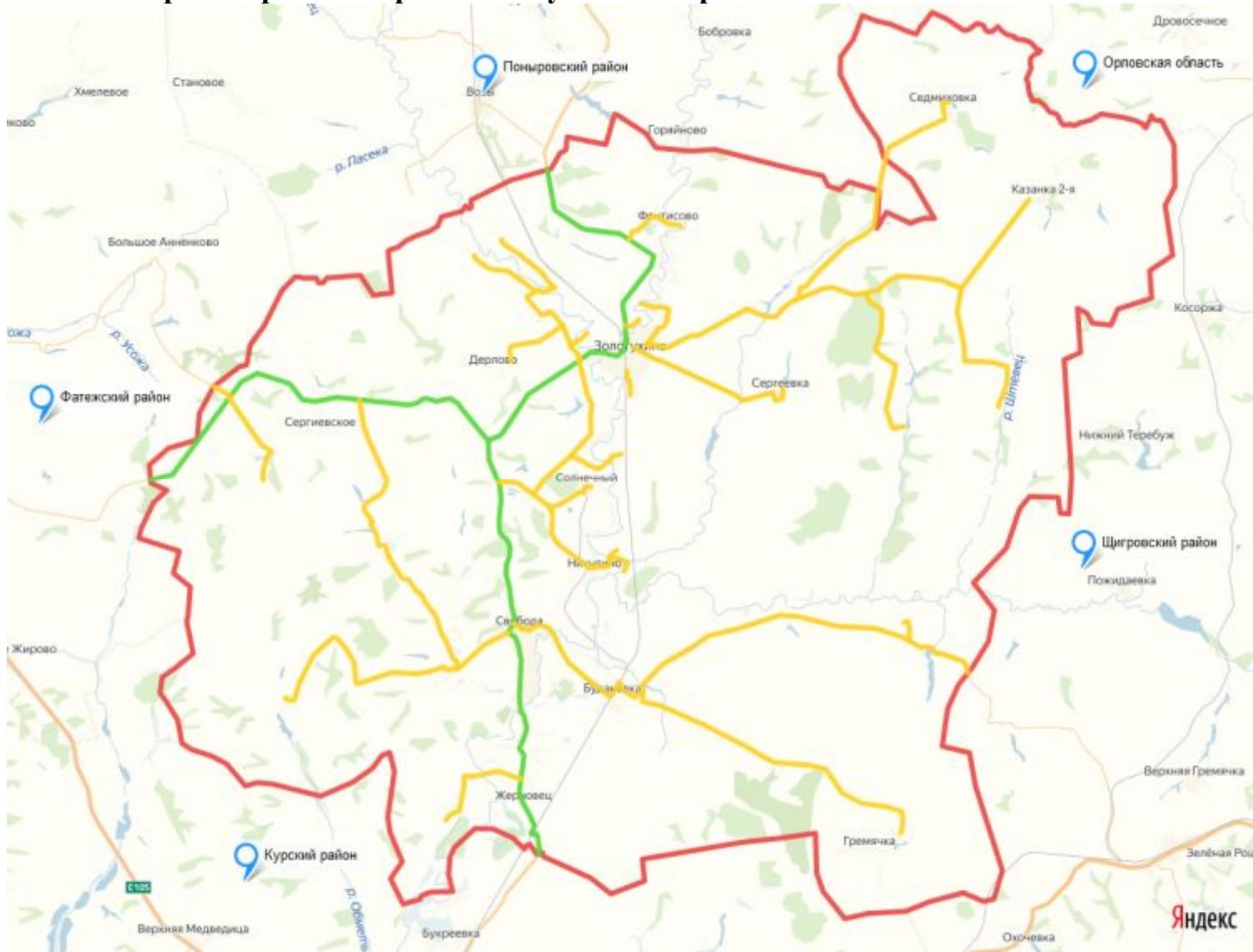
Приложение Б – Образовательные учреждения Золотухинского района



Приложение В – Учреждения здравоохранения Золотухинского района



Приложение Г – Транспортный каркас Золотухинского района



— дороги регионального значения,

— дороги межмуниципального значения

Приложение Д – Автомобильные дороги общего пользования регионального значения, проходящие в границе Золотухинского 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-018	Курск – Поныри 51.883759, 36.316811 52.15772, 36.322655	38,9	II 2,064 км; III 36,836 км	асфальто- бетон	7,5 7,0	6000 5000	40–50 80–90
2	38 ОП РЗ 38К-039	Фатеж – Золотухино 52.033891, 36.062919 52.049717, 36.284051	18,901	III 13,451 км; IV 5,45 км	асфальто- бетон	7,0 6,0	1200	10–20 50–60
ВСЕГО:			57,8					

Приложение Е – Автомобильные дороги общего пользования межмуниципального значения, проходящие в границе Золотухинского 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-101	Золотухино – Боево 52.087892, 36.387685 52.104387, 36.383988	1,8	V 1,116 км – 0,684 км	асфальто- бетон 1,116 км; грунт 0,684 км	5 –	менее 200	40–50
2	38 ОП МЗ 38Н-103	Золотухино – Казанка 52.087846, 36.387630 52.145726, 36.646600	20,92	IV	асфальто- бетон	6	1200	50–60
3	38 ОП МЗ 38Н-105	"Золотухино – Казанка" – Белый Колодезь 52.108735, 36.531685 52.055176, 36.556512	7,45	IV	асфальто- бетон	6	менее 200	5–10
4	38 ОП МЗ 38Н-106	"Золотухино – Казанка" – Коптевка 52.110472, 36.593701 52.077872, 36.621080	7,1	IV 5,2 км V 1,9 км	асфальто- бетон	6 5	менее 200	5–10 50–60
5	38 ОП МЗ 38Н-107	"Золотухино – Казанка" – Николаевка – Седмиховка 52.106106, 36.486408 52.184747, 36.585112	15,5	IV	асфальто- бетон	6	менее 200	5–10
6	38 ОП МЗ 38Н-108	"Золотухино – Казанка" – Сергеевка 52.086999, 36.378844 52.070427, 36.476794	8,057	IV	асфальто- бетон	6	менее 200	5–10
7	38 ОП МЗ 38Н-110	Золотухино – производственная	0,735	V	асфальто-	5	менее 200	80–100

КСОДД на территории Золотухинского района Курской области

		база Золотухинского ДЭП 52.077596, 36.374846 52.070817, 36.377148			бетон			
8	38 ОП МЗ 38Н-210	"Крым" – Зыковка – Малое Анненково – "Фатеж – Золотухино" 52.067537, 36.115333 52.071233, 36.104230	0,826	IV	асфальто- бетон	6	менее 200	5–10
9	38 ОП МЗ 38Н-398	"Курск – Поньри" – Зиборово 51.972608, 36.297092 51.946603, 36.150984	14,3	IV	асфальто- бетон	6	1900	90–100
10	38 ОП МЗ 38Н-399	"Курск – Поньри" – Зиборово" – Кононыхино 51.958582, 36.264600 52.002708, 36.218985	6,0	IV	асфальто- бетон	6	менее 200	5–10
11	38 ОП МЗ 38Н-403	"Курск – Поньри" – Солнечный" – Никулино 52.023106, 36.324321 51.999242, 36.354193	3,9	IV	асфальто- бетон	6	менее 200	5–10
12	38 ОП МЗ 38Н-404	"Курск – Поньри" – 1-е Скородное 1-й уч.: 52.081994, 36.344434 52.110567, 36.315335 2-й уч.: 52.109051, 36.314415 52.123606, 36.275093	7,819	IV	асфальто- бетон	6	1200	50–60
13	38 ОП МЗ 38Н-405	"Курск – Поньри" – 1-е Скородное" – Дерлово 52.095552, 36.332827 52.081449, 36.299361	3,227	IV	асфальто- бетон	6	менее 200	5–10
14	38 ОП МЗ 38Н-406	"Курск – Поньри – 1-е Скородное" – Лиман 52.087909, 36.337864	2,2	IV 0,93 км – 1,27 км	асфальто- бетон 0,93 км;	6 –	менее 200	5–10

КСОДД на территории Золотухинского района Курской области

		52.092610, 36.348589			грунт 1,27 км			
15	38 ОП МЗ 38Н-407	"Курск – Поньри" – ст. Свобода – Александровка 51.976116, 36.300641 51.956395, 36.598201	26,365	IV	асфальто- бетон	6	1200	50–60
16	38 ОП МЗ 38Н-408	"Курск – Поньри" – Солнечный – "Курск – Поньри" – Донское 52.043322, 36.337811 52.043436, 36.365317	2,711	IV 2,266 км V 0,445 км	асфальто- бетон	6 5	менее 200	5–10
17	38 ОП МЗ 38Н-410	"Курск – Поньри" – Солнечный 52.032624, 36.291030 52.030814, 36.351037	4,84	III 3,9 км IV 0,94 км	асфальто- бетон 4,56 км цементо- бетон 0,28 км	7 6	1600	20–30 70–80
18	38 ОП МЗ 38Н-411	"Курск – Поньри" – Солнечный" – "Курск – Поньри" 52.027902, 36.313617 52.081275, 39.343008	7,079	IV	асфальто- бетон	6	1800	80–90
19	38 ОП МЗ 38Н-413	"Курск – Поньри" – Фентисово 52.129943, 36.376357 52.135982, 36.404041	2,307	IV	асфальто- бетон	6	менее 200	5–10
20	38 ОП МЗ 38Н-415	"Курск – Поньри" – Шумская – Никольское 51.913890, 36.305504 51.897518, 36.256194	4,945	IV	асфальто- бетон	6	750	30–40
21	38 ОП МЗ 38Н-532	1-е Новоспасское – 2-е Скородное 52.109858, 36.316160 52.129893, 36.292794	4,277	IV	асфальто- бетон	6	менее 200	5–10
22	38 ОП МЗ 38Н-577	Сидоровка – Демякино	2,098	IV	асфальто-	6	менее 200	5–10

КСОДД на территории Золотухинского района Курской области

		51.956432, 36.598172 51.966542, 36.567855			бетон			
23	38 ОП МЗ 38Н-603	Ст. Свобода – Гремячка 51.947699, 36.384984 51.892543, 36.554161	14,294	IV	асфальто-бетон	6	менее 200	5–10
24	38 ОП МЗ 38Н-686	"Фатеж – Золотухино" – 1-е Конево 52.066602, 36.114528 52.033780, 36.136540	4,462	IV	асфальто-бетон	6	менее 200	5–10
25	38 ОП МЗ 38Н-687	"Фатеж – Золотухино" – Дмитриевка 52.066003, 36.199703 52.016771, 36.207949	6,4	IV	асфальто-бетон	6	менее 200	5–10
26	38 ОП МЗ 38Н-744	Дмитриевка – Кононыхино 52.016728, 36.207888 52.002708, 36.218985	1,809	V 1,8 км – 0,09 км	асфальто-бетон 1,8 км; грунт 0,09 км	5 –	менее 200	5–10
27	38 ОП МЗ 38Н-824	Никулино – 2-я Воробьевка 51.999242, 36.354193 1 уч.: 51.996735, 36.372951 2 уч.: 52.005188, 36.368034	2,703	IV 1 км V 1,703 км	асфальто-бетон	6 5	менее 200	5–10 50–60

Приложение Ж – Автомобильные дороги общего пользования местного значения (улицы), оформленные в собственность муниципального района "Золотухинский район" Курской области

№ п/п	Идентификационный номер	Наименование автомобильной дороги	Протяженность, м	Интенсивность, привед. ед. / сут.	Транспортный спрос (загрузка), %
1		к. д. Родительское, д. Оклино	1820	менее 200	–
2		ул. Гагарина м. Свобода	443	менее 200	–
3		ул. Гражданская м. Свобода	572	менее 200	–
4		ул. Советская м. Свобода	1076	менее 200	–
5		ул. Почтовая м. Свобода	940	менее 200	–
6		ул. Советская д. Будановка	1247	менее 200	–
7		ул. Колхозная д. Будановка	280	менее 200	–
8		д. Щурово Донского сельсовета	290	менее 200	–
9		с. Фентисово Донского сельсовета	442	менее 200	–
10		к д. Сороковые Дворы	2050	менее 200	–
11		к школе в д. 1-е Вереитиново	1703	менее 200	–
12		к с. 3-е Уколово Золотухинского района	6077	менее 200	–
13		к д. Ивановка	2050	менее 200	–
14		по д. Ивановка	1464	менее 200	–
15		ул. Тихая д. Жерновец	600	менее 200	–
16		к д. Мешково	700	менее 200	–
17		по д. Мешково Золотухинского района	1644	менее 200	–
18		по д. Пойменово	1340	менее 200	–
19		к с. Мужланово	3693	менее 200	–
20		к д. 1-я Сухая Неполка	1805	менее 200	–
21		к д. Дубовец	4287	менее 200	–
22		к д. Кузьминка	3590	менее 200	–
23		к д. Озерово	5175	менее 200	–
24		Зиборово – Хворостово – Барбинка	2142	менее 200	–

КСОДД на территории Золотухинского района Курской области

25		к д. Мощенка	1400	менее 200	–
26		ул. Песчанка д. Жерновец	750	менее 200	–
27		ул. Молодежная, Набережная, Мира п. Солнечный	1038	менее 200	–
ВСЕГО:			48618		

Приложение II – Автомобильные дороги общего пользования местного значения (улицы) п. Золотухино

№ п/п	Наименование (адрес)	Длина, м	Ширина проезжей части, м	Площадь, м ²	Тип покрытия	Интенсивность, привед. ед. / сут.	Транспортный спрос (загрузка), %
Магистральные улицы районного значения							
1	Кирова	1200	7	8400	асфальт	менее 200	–
2	Комсомольская	630	7	4410	асфальт	менее 200	–
3	Куйбышева	2000	7	14000	асфальт	менее 200	–
4	Молодежная	634	7	4438	асфальт	менее 200	–
5	К.Маркса	200	4,5	900	щебень	менее 200	–
Улицы местного значения							
6	Болотная	170	4,5	765	грунт	менее 200	–
7	Ватугина	390	3,5	1365	асфальт	менее 200	–
8	Восточный пер	204	4,5	918	щебень	менее 200	–
9	Восточный 1-й пер	174	3,1	540	асфальт	менее 200	–
10	Восточный 2-й пер	150	4,5	675	щебень	менее 200	–
11	Восточный 3-й пер	124	4,5	558	щебень	менее 200	–
12	Гагарина	400	6	2400	щебень	менее 200	–
13	Гайдара	1200	6	7200	грунт	менее 200	–
14	Гоголя	500	4,5	2250	грунт	менее 200	–
15	Гостиная	230	7	1610	асфальт	менее 200	–
16	Дзержинского	200	3,5	700	асфальт	менее 200	–
17	Добролюбова	300	6	1800	грунт	менее 200	–
18	Есенина	250	2,5	1125	грунт	менее 200	–
19	Жданова	420	3,5	1470	щебень	менее 200	–
20	Железнодорожная	1400	7	9800	асфальт	менее 200	–
21	Заречная	620	3,5	1470	щебень	менее 200	–
22	К.Маркса	525	8	4200	асфальт	менее 200	–
23	Калинина	292	4,5	1314	щебень	менее 200	–

КСОДД на территории Золотухинского района Курской области

24	Колхозная	240	3,5	840	асфальт	менее 200	–
25	Комарова	400	4,5	1800	асфальт	менее 200	–
26	Королева	1100	7	7700	асфальт	менее 200	–
27	Ленина	480	5,5	2640	асфальт	менее 200	–
		140	4	560	щебень		
28	Лесной пер	200	6	1200	щебень	менее 200	–
29	Луговая	800	4,5	3600	грунт	менее 200	–
30	Матросова	308	4,5	1386	щебень	менее 200	–
31	Маяковского	150	4,4	675	щебень	менее 200	–
32	Мира	320	4,5	1440	щебень	менее 200	–
33	Набережная	1000	6	1440	щебень	менее 200	–
34	Некрасова	480	3,5	1680	асфальт	менее 200	–
35	Октябрьская	552	4,5	2484	грунт	менее 200	–
36	Орджоникидзе	550	7,2	3960	щебень	менее 200	–
		140	9,5	1330	грунт		
37	Островского	300	4,5	1350	щебень	менее 200	–
					грунт		
38	Пенькозаводская	800	3,5	2800	асфальт	менее 200	–
39	Первомайская	700	4,5	3150	асфальт	менее 200	–
40	Полевая	450	4,5	2025	грунт	менее 200	–
41	Почтовая	270	7	1890	асфальт	менее 200	–
		530	3,1	1643	асфальт		
42	Пушкина	340	4,5	1530	щебень	менее 200	–
43	Ратникова	500	6	3000	щебень	менее 200	–
44	Садовая	465	6	2790	асфальт	менее 200	–
45	Свердлова	480	5	2400	асфальт	менее 200	–
46	Северная	580	3,5	2030	асфальт	менее 200	–
47	Советская	350	3,5	1225	асфальт	менее 200	–
48	Степная	500	4,5	2250	асфальт	менее 200	–
49	Тихий пер	400	4,5	1800	грунт	менее 200	–
50	Фрунзе	230	4,5	1035	щебень	менее 200	–
51	Чапаева	320	3,5	1120	грунт	менее 200	–

КСОДД на территории Золотухинского района Курской области

52	Электрическая	380	7	2660	асфальт	менее 200	–
53	Южный пер	500	3,5	1750	щебень	менее 200	–
54	Южный проезд	150	3	450	грунт	менее 200	–
55	Объездная дорога	950	7	6650	асфальт	менее 200	–
56	Новая	580	4,5	2610	асфальт	менее 200	–
ВСЕГО:		28848		151201			

Приложение К – Железнодорожные переезды Золотухинского района

№ п/п	Местоположение				Наличие				Количество ж/д путей
	км	м	Широта	Долгота	шлагбаума	светофора	звуковой сигнализации	устройств заграждения	
Курск – Поныри									
1	15	1335	51.891912	36.312505	+	+	+	+	2
2	43	152	52.089479	36.373797	+	+	+	+	2
"Курск – Поныри" – ст. Свобода – Александровка									
3			51.952399	36.370312	+	+	+	+	4
дорога к д. Кузьминка									
4	1	630	51.970459	36.383004	–	+	+	–	2
"Курск – Поныри" – Солнечный" – Никулино									
5	2	943	52.001627	36.343832	–	–	–	–	1
Золотухино – производственная база Золотухинского ДЭП									
6	0	496	52.073401	36.376525	–	–	–	–	1
дорога к д. Дубовец									
7	3	150	51.976155	36.339239	–	–	–	–	1
Золотухино – Буклята – Донское									
8			52.073349	36.381745	–	–	–	–	1

КСОДД на территории Золотухинского района Курской области



Регулируемый ж/д переезд на дороге
Курск – Поньри (15 + 1335)



Регулируемый ж/д переезд на дороге
Курск – Поньри (43 + 152)



Регулируемый ж/д переезд на дороге
"Курск – Поньри" – ст. Свобода – Александровка



Регулируемый ж/д переезд на дороге
к д. Кузьминка (1 + 630)



Нерегулируемый ж/д переезд на дороге
"Курск – Поньри" – Солнечный" – Никулино
(2 + 943)



Нерегулируемый ж/д переезд на дороге
Золотухино – производственная база Золотухинского ДЭП
(0 + 496)



Нерегулируемый ж/д переезд на дороге
к д. Дубовец (3 + 150)



Нерегулируемый ж/д переезд на дороге
Золотухино – Буклята – Донское

Приложение Л – АЗС Золотухинского района

№ п/п	Местоположение				Расположение	Количество заправочных колонок, шт.	Наличие		
	км	м	Широта	Долгота			площадки для стоянки (остановки)	туалета	мусоросборника
Курск – Поныри									
1	23	1660	51.962368	36.305007	слева	6	+	+	+
2	40	672	52.083096	36.346097	слева	3	+	+	+
3	43	1113	52.097645	36.373086	слева	4	+	+	+



АЗС на дороге
Курск – Поныри (23 + 1660)



АЗС на дороге
Курск – Поныри (40 + 672)

КСОДД на территории Золотухинского района Курской области



АЗС на дороге
Курск – Поныри (43 + 1113)

Таблица 1 – Реестр межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок, проходящих по территории Золотухинского 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
58	228	Свобода – Курск – Золотухино – Солнечный – Курск	Каменево, Букреевка, Малахово, Жерновец, Тазово, Свобода, Солнечный, Золотухино	Курск – Поныри, "Курск – Поныри" – Солнечный	49,8	Только на остановочных пунктах	Регулярные перевозки по регулируемым тарифам	Автобус, малый, большой класс, Евро-2	3 ед.	Договор № 461 от 14.09.2015 г.	ГУПКО "Золотухинское АТП", 306050, Курская обл., Золотухинский район, м. Свобода, ул. Мирная, д. 1А
59	251	Свобода – Золотухино – Возы – Н. Смородино – Поныри	Золотухино, Возы, Н. Смородино	Курск – Поныри, "Курск – Поныри" – Возы – Н. Смородино – Поныри	43,4	Только на остановочных пунктах	Регулярные перевозки по регулируемым тарифам	Автобус, большой класс, Евро-2.	1 ед.	Договор № 461 от 14.09.2015 г.	ГУПКО "Золотухинское АТП", 306050, Курская обл., Золотухинский район, м. Свобода, ул. Мирная, д. 1А
60	252	Свобода – Золотухино – Возы – В. Смородино – Поныри	Золотухино, Возы, В. Смородино	Курск – Поныри, "Курск – Поныри" – Возы – Степь – В. Смородино – Поныри	45,2	Только на остановочных пунктах	Регулярные перевозки по регулируемым тарифам	Автобус, большой класс, Евро-2	1 ед.	Договор № 461 от 14.09.2015 г.	ГУПКО "Золотухинское АТП", 306050, Курская обл., Золотухинский район, м. Свобода, ул. Мирная, д. 1А
130	211	Курск – м. Свобода – Золотухино – Сергеевка	Малахово, Жерновец, Тазово, Свобода, Золотухино, Сергеевка	Курск – Поныри, Золотухино – Казанка, "Золотухино – Казанка" – Сергеевка	59,8	Только на остановочных пунктах	Регулярные перевозки по нерегулируем ым тарифам	Автобус, малый класс, Евро-4	3 ед.		ГУПКО "Золотухинское АТП", 306050, Курская обл., Золотухинский район, м. Свобода, ул. Мирная, д. 1А
131	227	Курск –	Свобода,	Курск – Поныри,	41,8	Только на	Регулярные	Автобус,	2 ед.	Договор	ГУПКО "Золотухинское

КСОДД на территории Золотухинского района Курской области

		д. Никулино	Никулино	"Курск – Поньри" – Солнечный, "Курск – Поньри" – Солнечный" – Никулино		остановочных пунктах	перевозки по нерегулируем ым тарифам	малый класс, Евро-3		№ 437 от 30.04.2014 г.	АТП", 306050, Курская обл., Золотухинский район, м. Свобода, ул. Мирная, д. 1А
132	229	Курск – с. Шестопалово	Будановка, Свобода, Тазово, Жерновец, Малахово	Курск – Поньри, "Курск – Поньри" – ст. Свобода – Александровка, "Курск – Поньри" – ст. Свобода – Александровка" – Шестопаловка	45,1	Только на остановочных пунктах	Регулярные перевозки по нерегулируем ым тарифам	Автобус, малый класс, Евро-3	2 ед.	Договор № 437 от 30.04.2014 г.	ГУПКО "Золотухинское АТП", 306050, Курская обл., Золотухинский район, м. Свобода, ул. Мирная, д. 1А
133	233	АВ Курск – Золотухино – Фентисово	Свобода, Золотухино, Фентисово	Курск – Поньри, "Курск – Поньри" – Фентисово	49	Только на остановочных пунктах	Регулярные перевозки по нерегулируем ым тарифам	Автобус, малый класс, Евро-3	2 ед.	Договор № 437 от 30.04.2014 г.	ГУПКО "Золотухинское АТП", 306050, Курская обл., Золотухинский район, м. Свобода, ул. Мирная, д. 1А
134	250	Курск – Зиборово	Малахово, Жерновец, Тазово, Свобода, Зиборово	Курск – Поньри, "Курск – Поньри" – Зиборово	42,1	Только на остановочных пунктах	Регулярные перевозки по нерегулируем ым тарифам	Автобус, малый класс, Евро-3	1 ед.	Договор № 461 от 14.09.2015 г.	ГУПКО "Золотухинское АТП", 306050, Курская обл., Золотухинский район, м. Свобода, ул. Мирная, д. 1А
135	253	Курск – Седмиховка	Малахово, Жерновец, Тазово, Свобода, Золотухино, Седмиховка	Курск – Поньри, Золотухино – Казанка, "Золотухино – Казанка" – Николаевка – Седмиховка	67,8	Только на остановочных пунктах	Регулярные перевозки по нерегулируем ым тарифам	Автобус, малый класс, Евро-3	1 ед.	Договор № 461 от 14.09.2015 г.	ГУПКО "Золотухинское АТП", 306050, Курская обл., Золотухинский район, м. Свобода, ул. Мирная, д. 1А
136	254	Курск – Новоспасское	Малахово, Жерновец, Тазово, Свобода, Золотухино, Новоспасское	Курск – Поньри, "Курск – Поньри" – 1-е Скородное	45,8	Только на остановочных пунктах	Регулярные перевозки по нерегулируем ым тарифам	Автобус, малый класс, Евро-3	1 ед.	Договор № 461 от 14.09.2015 г.	ГУПКО "Золотухинское АТП", 306050, Курская обл., Золотухинский район, м. Свобода, ул. Мирная, д. 1А
139	273	АВ Курск – с. Никольское – м. Свобода	Малахово, Жерновец, Никольское, Тазово, Свобода,	Курск – Поньри, "Курск – Поньри" – Шумская – Никольское, Курск – Поньри,	35,1	Только на остановочных пунктах	Регулярные перевозки по нерегулируем ым тарифам	Автобус, малый класс, Евро-3	2 ед.		ГУПКО "Золотухинское АТП", 306050, Курская обл., Золотухинский район, м. Свобода, ул. Мирная, д. 1А
172	557	АС Поньри –	Поньри, Вozy,	Курск – Поньри	84,9	Только на	Регулярные	Автобус,	2 ед.	Договор	ГУПКО "Золотухинское

КСОДД на территории Золотухинского района Курской области

		АВ Курск	Золотухино, Свобода			остановочных пунктах	перевозки по нерегулируем ым тарифам	малый класс, не установл ены		№ 437 от 30.04.2014 г.	АТП", 306050, Курская обл., Золотухинский район, м. Свобода, ул. Мирная, д. 1А
126	204	Курск (ул. Октябрьская) – д. Будановка	Малахово, Жерновец, Тазово, Свобода, Будановка	Курск – Поныри, "Курск – Поныри" – ст. Свобода – Александровка	36,1	Только на остановочных пунктах	Регулярные перевозки по нерегулируем ым тарифам	Автобус, малый класс, Евро-3	2 ед.		ГУПКО "Золотухинское АТП", 306050, Курская обл., Золотухинский район, м. Свобода, ул. Мирная, д. 1А
127	205	Курск (ул. Октябрьская) – д. Гремячка	Малахово, Жерновец, Тазово, Свобода, Будановка, Гремячка	Курск – Поныри, "Курск – Поныри" – ст. Свобода – Александровка, ст. Свобода – Гремячка	48,8	Только на остановочных пунктах	Регулярные перевозки по нерегулируем ым тарифам	Автобус, малый класс, Евро-5	1 ед.		ГУПКО "Золотухинское АТП", 306050, Курская обл., Золотухинский район, м. Свобода, ул. Мирная, д. 1А
128	207	Курск (ул. Октябрьская) – Дмитриевка	Малахово, Жерновец, Тазово, Свобода, Дмитриевка	Курск – Поныри, "Курск – Поныри" – Зиборова, "Курск – Поныри" – Зиборова" – Кононыхино, Дмитриевка – Кононыхино	48,4	Только на остановочных пунктах	Регулярные перевозки по нерегулируем ым тарифам	Автобус, малый класс, Евро-3	1 ед.		ГУПКО "Золотухинское АТП", 306050, Курская обл., Золотухинский район, м. Свобода, ул. Мирная, д. 1А

Таблица 2 – Реестр внутрирайонных маршрутов регулярных перевозок, проходящих по территории Золотухинского 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
18		Золотухино – Дмитривка – Конеево	Щурово, Дерлово, Родительский поворот, Сергиевский	ул. Почтовая п. Золотухино, Курск – Поныри, Фатеж – Золотухино, "Фатеж – Золотухино" – Дмитриевка, "Фатеж – Золотухино" – 1-е Конеево	35,6	Только на остановочных пунктах	Внутрирайонный (социально-значимый)	Автобус, класс МЗ	1 ед.		

Приложение Н – Остановочные пункты ОПТ Золотухинского района

Наименование	Местоположение		Расположение	Местоположение		Наличие			
	км	м		широта	долгота	заездного кармана	посадочной площадки	павильона	дорожных знаков
Курск – Поньри									
д. Жерновец ул. Малахово	15	440	слева	51.890248	36.316758	+	+	–	–
д. Жерновец ул. Малахово	15	890	слева	51.890008	36.316581	+	+	–	–
д. Жерновец ул. Малахово	15	940	справа	51.890449	36.316576	+	+	+	+
д. Жерновец	15	2641	справа	51.891912	36.312505	+	+	+	+
д. Жерновец	15	2789	слева	51.891912	36.312505	+	+	+	+
д. Жерновец ул. Загать	18	929	слева	51.913103	36.305189	+	+	+	+
д. Жерновец ул. Загать	19	185	справа	51.915224	36.305964	+	+	+	+
с. Тазово	19	926	справа	51.921814	36.307225	+	+	–	–
с. Тазово	19	966	слева	51.922237	36.307110	+	+	–	+
с. Тазово	19	1880	слева	51.929559	51.929559	+	+	–	–
с. Тазово	19	1945	справа	51.930030	36.307087	+	+	+	+
с. Долгое	23	203	справа	51.949316	36.304511	+	+	–	+
с. Долгое	23	277	слева	51.949999	36.304258	+	+	+	+
с. Долгое	23	1421	слева	51.960222	36.305471	+	+	+	+
с. Долгое	23	1465	справа	51.960587	36.305707	–	–	–	–
м. Свобода	25	457	справа	51.970695	36.301762	+	+	+	+

КСОДД на территории Золотухинского района Курской области

ул. Подазовская									
м. Свобода ул. Мирная	26	638	справа	51.978607	36.301292	+	+	-	+
м. Свобода ул. Мирная	26	685	слева	51.979056	36.300946	+	+	-	+
Поворот на д. 1-я Сухая Неполка	30	533	слева	52.011341	36.292926	+	+	+	+
Поворот на д. 1-я Сухая Неполка	30	766	справа	52.013155	52.013155	+	+	+	+
д. Федоровка	32	796	слева	52.031421	36.291357	+	+	+	+
д. Федоровка	33	78	справа	52.033573	36.290357	+	+	+	+
Родительский поворот	35	87	слева	52.048987	36.284035	+	+	+	+
Родительский поворот	35	268	справа	52.050025	36.285542	+	+	+	+
д. Дерлово	37	606	слева	52.065728	36.307297	+	+	+	+
д. Дерлово	37	740	справа	52.066607	36.308475	+	+	+	+
д. Щурово	40	457	слева	52.081668	36.343645	+	+	+	+
д. Щурово	40	602	справа	52.082289	36.345424	+	+	+	+
п. Золотухино			справа	52.083319	36.373117	+	-	-	-
Поворот на с. Фентисово	46	1568	слева	52.124005	36.390966	+	+	+	+
"Курск – Поньри" – Солнечный									
Поворот на п. Солнечный	0	48	справа	52.032653	36.291808	+	+	+	+
п. Солнечный	4	97	слева	52.028628	36.345280	+	+	+	+
п. Солнечный			справа	52,031304	36,347810	+	+	+	+

КСОДД на территории Золотухинского района Курской области

"Курск – Поньри" – Солнечный" – Никулино									
д. Никулино				51,998895	36,350361	–	–	–	–
"Курск – Поньри" – Фентисово									
с. Фентисово	2	162	слева	52.136904	36.400051	–	+	+	–
"Курск – Поньри" – 1-е Скородное									
с. 1-е Новоспасское	4	303	слева	52.108444	36.313401	–	–	–	–
"Курск – Поньри" – 1-е Скородное" – Лиман									
д. Лиман	0	583	справа	52.090228	36.345394	+	+	+	+
"Курск – Поньри" – 1-е Скородное" – Дерлово									
д. Дерлово	2	1036	слева	52.081565	36.299271	+	+	+	+
"Курск – Поньри" – Шумская – Никольское									
д. Шумская	2	313	слева	51.914873	36.273328	–	–	–	–
с. Никольское	4	855	слева	51.897823	36.256720	–	–	+	–
Фатеж – Золотухино									
Родительский поворот			слева	52.050257	36.283040	+	+	+	+
с. Сергиевское			справа	52.065437	36.171803	+	+	+	+
с. Сергиевское			слева	52.065508	36.171296	+	+	+	+
д. Сороковые Дворы				52.074816	36.142812	–	–	–	–
д. 1-е Конево			справа	52.067170	36.115361	+	+	+	+
д. 1-е Конево			слева	52.066961	36.114612	+	+	+	+
"Курск – Поньри" – ст. Свобода – Александровка									
д. 1-я Гусиновка				51.966861	36.330133				
д. Будановка ул. Почтовая				51.947291	36.363478				

КСОДД на территории Золотухинского района Курской области

д. Будановка ул. Пролетарская				51.950093	36.370397				
д. Новый Сухоробрлик			справа	51.974703	36.450642	–	–	–	–
			слева	51.974388	36.448396	+	+	+	+
д. 1-я Воробьевка			слева	51.979252	36.481918	+	+	+	+
д. Луганка			слева	51.975214	36.513431	+	+	+	+
д. Луганка			справа	51.975048	36.514847	–	–	–	–
д. Демякино			слева	51.976701	36.558704	–	–	–	–
д. Чурилово			справа	51.966408	36.567643	–	–	–	–
"Курск – Поньри" – Зиборово									
д. Пойменово	2	918	слева	51.957455	36.257482	–	–	–	–
д. Зиборово	13	877	справа	51.946480	36.151208	+	+	+	+
"Курск – Поньри" – Зиборово" – Кононыхино									
д. Апальково	1	288	слева	51.969328	36.255980	–	–	+	–
д. Кононыхино	5	834	слева	52.002642	36.218729	–	–	–	–
Золотухино – Казанка									
п. Золотухино ул. Королева	0	11	справа	52.087791	36.387937	+	+	+	+
с. Николаевка	5	548	слева	52.099996	36.462435	–	–	–	–
д. Революционное	6	91	слева	52.099276	36.470834	+	+	+	+
Поворот д. Революционное	7	611	справа	52.106161	36.487014	+	+	+	+
с. Казанка	20	945	слева	52.145851	36.646629	+	+	+	–
"Золотухино – Казанка" – Белый Колодезь									
с. Белый Колодезь	7	354	слева	52,055412	36,555577	–	–	+	–

КСОДД на территории Золотухинского района Курской области

"Золотухино – Казанка" – Коптевка									
с. Коптевка	5	93		52.077840	36.621179	–	–	–	–
Ст. Свобода – Гремячка									
д. Будановка	0	342	справа	51.944877	36.385547	+	+	+	–
с. Гремячка	13	202	слева	51.901333	36.553615	+	+	+	–
с. Гремячка	14	194	слева	51.893002	36.554516	+	+	+	–
"Золотухино – Казанка" – Николаевка – Седмиховка									
д. Революционное			слева	52.110665	36.488619	–	–	–	–
д. Нижнее Упалое			справа	52.134053	36.534669	–	–	–	–
д. Седмиховка			справа	52.179482	36.587958	–	–	–	–
"Золотухино – Казанка" – Сергеевка									
д. Матвеевка	5	210	справа	52.066616	36.447855	+	+	+	+
д. Сергеевка			слева	52.070427	36.476794	+	+	+	+
"Фатеж – Золотухино" – 1-е Конеево									
Поворот на д. 2-е Конеево	0	82	справа	52.065892	36.115431	–	–	–	–
д. 2-е Конеево	3	80	слева	52.044835	36.142113	–	–	–	–
"Фатеж – Золотухино" – Дмитриевка									
Поворот на с. Дмитриевка	0	42	справа	52.065573	36.199590	+	+	+	–
с. Дмитриевка	6	258	слева	52.016935	36.208010	+	–	–	–



Остановочный пункт ОПТ
на дороге Курск – Поныри в с. Долгое (23 + 1421)



Остановочный пункт ОПТ
на дороге Курск – Поныри в с. Долгое (23 + 1465)

Приложение II – Перечень парковочных мест на территории Золотухинского района

№ п/п	Адрес	Назначение, количество мест	Местоположение
1	Курская область, Золотухинский район, м. Свобода, ул. Советская	для временного хранения 50 автомобилей	51,964627 36,307480
2	Курская область, Золотухинский район, м. Свобода, ул. Подазовская	для временного хранения 20 автомобилей	51,963847 36,304626
3	Курская область, Золотухинский район, м. Свобода, ул. Коммунистическая	для временного хранения 50 автомобилей	51,973835 36,308564
4	Курская область, Золотухинский район, м. Свобода, ул. Гагарина	для временного хранения 20 автомобилей	51,971263 36,302341
5	Курская область, Золотухинский район, м. Свобода, ул. Заводская	для временного хранения 20 автомобилей	51,971277 36,303630
6	Курская область, Золотухинский район, п. Солнечный, ул. Мира	для временного хранения 10 автомобилей	52,031495 36,347721
7	Курская область, Золотухинский район, д. Будановка, ул. Советская	для временного хранения 10 автомобилей	51,948738 36,368616
8	Курская область, Золотухинский район, п. Золотухино, ул. Железнодорожная	для временного хранения 10 автомобилей	52,083254 36,372700
9	Курская область, Золотухинский район, п. Золотухино, ул. Кирова	для временного хранения 20 автомобилей	52,087420 36,375779
10	Курская область, Золотухинский район, п. Золотухино, ул. Куйбышева	для временного хранения 10 автомобилей	52,086959 36,379169
11	Курская область, Золотухинский район, п. Золотухино, ул. Орджоникидзе	для временного хранения 20 автомобилей	52,081896 36,378440
12	Курская область, Золотухинский район, п. Золотухино, ул. Ленина	для временного хранения 20 автомобилей	52,083553 36,381093

КСОДД на территории Золотухинского района Курской области

13	Курская область, Золотухинский район, п. Золотухино, ул. Советская	для временного хранения 20 автомобилей	52,085593 36,378647
14	Курская область, Золотухинский район, п. Золотухино, ул. К. Маркса	для временного хранения 10 автомобилей	52,083556 36,369257
15	Курская область, Золотухинский район, с. Тазово	для временного хранения 10 автомобилей	51,913948 36,305777
Итого:		300 мест	

КСОДД на территории Золотухинского района Курской области



м. Свобода, ул. Советская



м. Свобода, ул. Подазовская



м. Свобода, ул. Коммунистическая



м. Свобода, ул. Гагарина

Приложение Р – Карта ДТП Золотухинского района

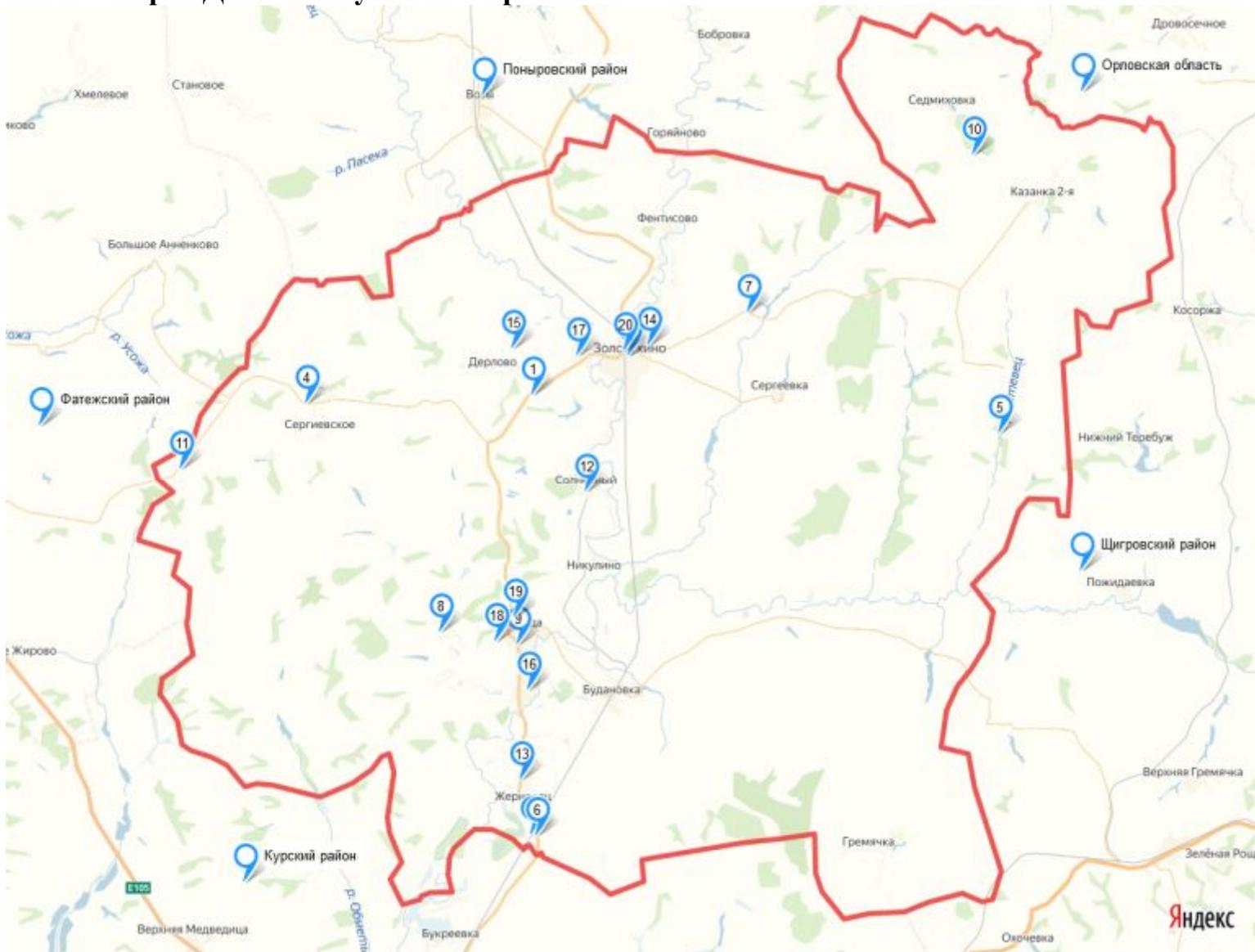


Таблица – ДТП в Золотухинском районе в 2018 г.

№ ДТП	Дата	Время	Широта	Долгота	Вид ДТП	Дорога (местоположение)	Объект УДС	Недостатки УДС	Наличие опьянения	Количество погибших / раненых
1	14.03.2018	20.30	52.07	36.3117	Столкновение (выезд на полосу встречного движения)	Курск – Поньри	Перегон	Нет	Нет	4 / 2
2	14.03.2018	11.45	52.085	36.3817	Наезд на пешехода (движение задним ходом)	п. Золотухино, ул. Кирова, д. 43	Пешеходная дорожка	Нет	Нет	0 / 1
3	08.04.2018	18.50			Опрокидывание	Курск – Поньри д. Жерновец, ул. Малахово, д. 4	Регулируемый ж/д переезд (рядом)	Крутой поворот	Да	0 / 1
4	15.04.2018	12.30	52.065599	36.164067	Опрокидывание	Фатеж – Золотухино, 24 км	Перегон	Крутой поворот	Да	0 / 1
5	30.04.2018	18.57	52.0539	36.6186	Опрокидывание (мотоцикл)	д. Нижний Штевец	Перегон	Нет	Да	0 / 1
6	02.05.2018	10.45	51.8917	36.315	Опрокидывание	д. Жерновец, ул. Малахово, д. 8	Перегон	Крутой поворот	Нет	0 / 1
7	10.05.2018	00.10	52.1033	36.4569	Наезд на препятствие	Золотухино – Казанка 6 + 700	Перегон	Крутой поворот		0 / 1
8	21.05.2018	13.30			Опрокидывание	д. Апальково	Перегон	Нет	Да	0 / 2
9	21.05.2018	20.05	51.968702	36.302948	Столкновение	Курск – Поньри	Перекресток	Нет	Да	0 / 1

КСОДД на территории Золотухинского района Курской области

10	12.06.2018	04.50			Опрокидывание	д. Ивановка	Перегон	Нет	Да	0 / 3
11	23.06.2018	08.55	52.039399	36.081505	Наезд на препятствие	Фатеж – Золотухино, 17 км	Перегон	Нет	Нет	2 / 0
12	27.06.2018	19.40	52.030145	36.347408	Столкновение (с мотоциклом)	п. Солнечный. ул. Заводская, д. 1	Перегон	Нет	Нет	0 / 1
13	07.07.2018	22.35	51.9142	36.3053	Наезд на препятствие	д. Жерновец, ул. Загать, д. 3	Перегон	Плохая видимость дорожных знаков	Да	0 / 1
14	19.07.2018	22.05	52.0922	36.3922	Иной вид (мопед)	п. Золотухино, ул. Королева, д. 4	Перекресток	Нет	Нет	0 / 1
15	01.08.2018	19.10	52.087549	36.299279	Съезд с дороги (мотоцикл)	"Курск – Поньри" – 1-е Скородное" – Дерлово 2 + 2	Перегон	Крутой поворот	Да	0 / 1
16	06.08.2018	19.05	51.950402	36.31005	Наезд на препятствие	с. Долгое	Перегон	Нет	Да	0 / 2
17	07.08.2018	19.30	52.084781	36.341872	Столкновение (с мотоциклом)	"Курск – Поньри" – 1-е Скородное	Перекресток	Нет	Нет	1 / 0
18	26.09.2018	19.30	51.969442	36.288872	Наезд на пешехода	"Курск – Поньри" – Зиборово 1 + 90	Перекресток	Крутой поворот, плохая видимость, отсутствие обочины	Нет	1 / 0
19	30.09.2018	03.30	51.979514	36.30106	Наезд на препятствие	Курск – Поньри (м. Свобода, ул. Мирная, д. 72)	Перегон	Нет	Да	0 / 2
20	03.11.2018	19.20	52.08693	36.373115	Столкновение	Курск – Поньри (п. Золотухино. ул. Железнодорожная, д.14)	Выезд с прилегающей территории	Нет	Нет	0 / 1

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

№ п/п	Наименование мероприятия	Годы реализации	Объем финансирования, млн руб.	Источники финансирования	Эффективность мероприятия
1	Разработка ПОДД	2019-2020	1,0	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
2	Установка ТСОДД в соответствии с ПОДД	2021-2022	5,0	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
3	Строительство линий наружного электроосвещения дороги Курск – Поныри (д. Жерновец), от 15 + 1034 до 15 + 1834, 0,8 км	2020-2021	2,0	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для всех участников ДД. Снижение риска возникновения ДТП
4	Строительство линий наружного электроосвещения дороги Курск – Поныри (между д. Жерновец и с. Тазово), от 18 + 327 до 18 + 557, 0,23 км	2020-2021	0,6	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для всех участников ДД. Снижение риска возникновения ДТП
5	Строительство линий наружного электроосвещения дороги Курск – Поныри (с. Тазово), от 19 + 1127 до 18 + 1427, 0,3 км	2020-2021	0,8	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для всех участников ДД. Снижение риска возникновения ДТП
6	Строительство линий наружного электроосвещения дороги Курск – Поныри (м. Свобода, ул. Подазовская), от 23 + 370 до 23 + 2120, 1,75 км	2020-2021	4,4	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для всех участников ДД. Снижение риска возникновения ДТП

КСОДД на территории Золотухинского района Курской области

7	Расширение правой обочины на дороге "Курск – Поныри" – Солнечный, от 2 + 612 до 4 + 71, 1,55 км	2019-2020	3,1	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для всех участников ДД. Снижение риска возникновения ДТП
8	Строительство тротуара на дороге Курск – Поныри (м. Свобода, ул. Подазовская, от ул. Почтовой до ул. Гагарина), от 25 + 220 до 25 + 370, 0,15 км	2020-2021	0,2	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных условий для движения пешеходов.
9	Обустройство пешеходных переходов на дороге Курск – Поныри (4 шт.): 15 + 463, 51.886193, 36.317331; 15 + 928, 51.890340, 36.316525; 23 + 1442, 51.960341, 36.305586; 48 + 543, 52.129807, 36.376579	2020-2021	0,2	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных условий для движения пешеходов.
10	Установка павильонов на ОП ОПТ на дороге Курск – Поныри (8 шт.): 15 + 440, 15 + 890, 19 + 926, 19 + 966, 19 + 1880, 23 + 203, 26 + 638, 26 + 685.	2020-2021	0,8	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для пассажиров ОПТ
11	Строительство ОП ОПТ на дороге Курск – Поныри (6 шт.): 23 + 1465 (справа), 51.960501, 36.305685; 25 + 785 (слева), 51.972312, 36.297577; 25 + 901 (справа), 51.972986, 36.297400; 46 + 1615 (справа), 52.124280, 36.390535; 48 + 526 (слева), 52.129690, 36.376740; 48 + 612 (справа), 52.130136, 36.375884	2022-2023	1,2	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для пассажиров ОПТ
12	Строительство ОП ОПТ на дороге Фатеж – Золотухино (д. Сороковые дворы) (2 шт.): (слева) 52.074365, 36.143228; (справа) 52.074835, 36.141780	2022-2023	0,4	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для пассажиров ОПТ

КСОДД на территории Золотухинского района Курской области

13	Строительство ОП ОПТ на дороге Золотухино – Казанка, 7 + 519 (слева), 52.106028, 36.486040	2022-2023	0,2	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для пассажиров ОПТ
14	Строительство ОП ОПТ на дороге "Золотухино – Казанка" – Сергеевка, 5 + 5 (слева), 52.067815, 36.445798	2022-2023	0,2	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для пассажиров ОПТ
15	Строительство ОП ОПТ на дороге "Фатеж – Золотухино" – 1-е Конеево, 3 + 80 (слева), 52.044835, 36.142113	2022-2023	0,2	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для пассажиров ОПТ
16	Строительство ОП ОПТ на дороге "Курск – Поньри" – Солнечный, 4 + 233 (справа), 52.028652, 36.346684	2022-2023	0,2	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для пассажиров ОПТ
17	Строительство ОП ОПТ в д. Никулино, с. Фентисово, с. 1-е Новоспасское, с. 1-е Скородное, д. Шумская, д. Пойменово, д. Кононыхино, с. Николаевка, д. 1-е Конеево, с. Дмитриевка. д. Чурилово, д. Демякино	2022-2023	2,4	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для пассажиров ОПТ
18	Перенос ОП ОПТ на дороге Курск – Поньри с 30 + 530 (слева) на 30 + 380 (слева)	2022-2023	0,1	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для пассажиров ОПТ
19	Строительство туалетов на ОП ОПТ (7 шт.): - дорога Курск – Поньри, д. Родительское (слева и справа), с. Фентисово (слева и справа); - дорога Фатеж – Золотухино: д. Сороковые дворы (справа и слева). д. Родительское (слева)	2022-2023	0,7	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для пассажиров ОПТ
20	Обустройство парковочных мест в п. Золотухино по ул. Железнодорожная, 52.086029, 36.373495	2020-2021	15,0	Средства районного и местного бюджетов	Развитие парковочного пространства, снижение риска возникновения ДТП
21	Строительство дороги Золотухино – Буклята – Донское, 3,2 км	2020-2021	20,8	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Обеспечение транспортной связанности территорий
22	Строительство дороги "Курск – Поньри" – Хутарка, 2,0 км	2020-2021	30,0	Средства бюджетов всех уровней,	Обеспечение транспортной

КСОДД на территории Золотухинского района Курской области

				инвестиции	связанности территорий
23	Строительство дороги "Золотухино – Казанка" – Ануфриевка, 3,3 км	2020-2021	49,5	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Обеспечение транспортной связанности территорий
24	Строительство дороги по д. Гремячка, 2,3 км	2020-2021	30,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Обеспечение транспортной связанности территорий
25	Строительство дороги "Фатеж – Золотухино" – Дерлово, 3,5 км	2020-2021	52,5	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Обеспечение транспортной связанности территорий
26	Строительство дороги "Курск – Поныри" – ст. Свобода – Александровка" – Демякино" – Шестопалово, 5,0 км	2021-2022	75,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Обеспечение транспортной связанности территорий
27	Строительство дороги "Курск – Поныри" – Солнечный" – "Курск – Поныри" – Реутово, 0,9 км	2021-2022	13,5	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Обеспечение транспортной связанности территорий
28	Строительство дороги "Фатеж – Золотухино" – 1-е Конево" – 3-е Конево, 3,2 км	2022-2023	48,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Обеспечение транспортной связанности территорий
29	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
30	Строительство специализированной стоянки для задержанных ТС в п. Золотухино	2020-2021	1,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Пресечение нарушений правил эксплуатации, использования и управления ТС
31	Ремонт дорог в м. Свобода	2019-2033	10,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД, обеспечение транспортной связанности территорий
32	Ремонт дорог в п. Золотухино	2019-2033	20,0	Средства бюджетов	Улучшение ТЭКАД,

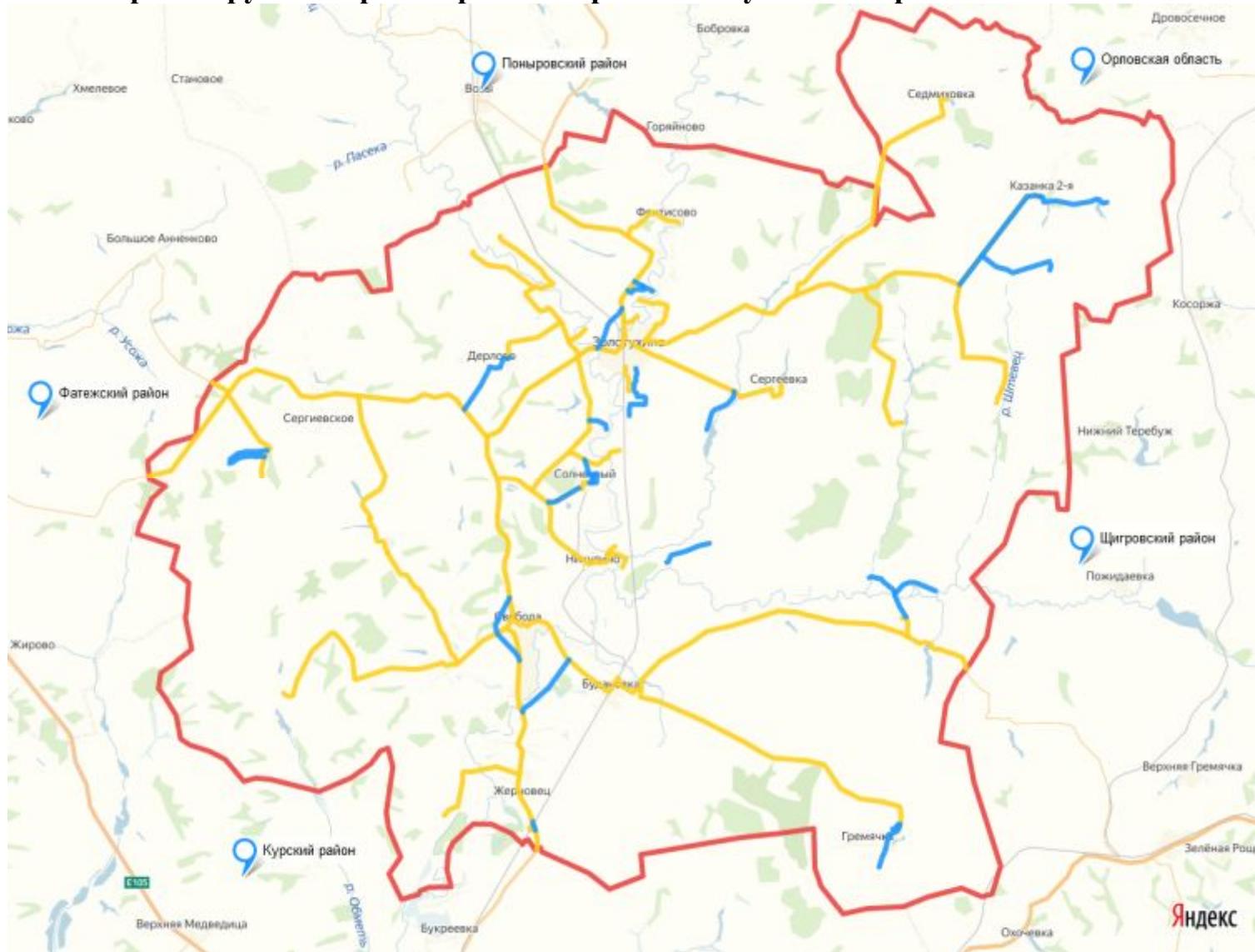
КСОДД на территории Золотухинского района Курской области

				всех уровней, инвестиции	обеспечение транспортной связанности территорий
33	Строительство дороги к д. 4-е Уколово, 2,2 км	2024-2025	33,0	Средства районного и местного бюджетов	Обеспечение транспортной связанности территорий
34	Реконструкция дороги Золотухино – Казанка, от 15 + 372 до 20 + 955, 5,6 км	2024-2025	22,4	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД
35	Реконструкция дороги "Курск – Поныри" – Солнечный" – "Курск – Поныри" – Донское" – Солнечный, 0,7 км	2024-2025	2,8	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД
36	Реконструкция дорог в п. Солнечный по ул. Новая, ул. Садовая, ул. Полевая, ул. Луговая, 2,0 км	2024-2025	8,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД
37	Строительство дороги "Золотухино – Сергеевка" – Матвеевка, 2,3 км	2025-2026	34,5	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Обеспечение транспортной связанности территорий
38	Строительство дороги "Золотухино – Казанка" Можаявка, 3,7 км	2026-2027	55,5	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Обеспечение транспортной связанности территорий
39	Обустройство парковочных мест на правом берегу р. Тускарь (напротив Коренной пустыни), 51.970398, 36.317386	2027-2028	15,0	Средства районного и местного бюджетов	Развитие парковочного пространства, снижение риска возникновения ДТП
40	Реконструкция участка дороги Курск – Поныри перед ж/д переездом в д. Жерновец (15 + 1035 – 15 + 1800)	2029-2030	10,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
41	Строительство западного обхода м. Свобода, 3,3 км	2029-2030	99,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Обеспечение пропуска транзитных ТП
42	Строительство северо-западного обхода п. Золотухино,	2030-2031	63,0	Средства бюджетов	Обеспечение пропуска

КСОДД на территории Золотухинского района Курской области

	2,1 км			всех уровней, инвестиции	транзитных ТП
43	Строительство юго-восточного обхода м. Свобода, 3,2 км	2031-2032	96,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Обеспечение пропуски транзитных ТП
44	Приведение дороги Курск – Поныри ко II категории, 36,836 км	2032-2033	148,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД
45	Приведение дороги Фатеж – Золотухино к III категории, 5,45 км	2032-2033	22,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД

Приложение Т – Проектируемый транспортный каркас Золотухинского района



— существующие дороги, — проектируемые или реконструируемые дороги