

**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА  
ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ  
МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ  
"ПОНЫРОВСКИЙ РАЙОН" КУРСКОЙ ОБЛАСТИ**

Курск, 2019 г.

**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА  
ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ  
МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ  
"ПОНЫРОВСКИЙ РАЙОН" КУРСКОЙ ОБЛАСТИ**

**Заказчик:**

Администрация Поныровского района  
Курской области

**Разработчик:**

ФГБОУ ВО "Юго-Западный  
государственный университет

**Утверждаю:**

Глава Поныровского района  
Курской области

**Проректор по науке и инновациям:**



*[Signature]* В. С. Торубаров

" 09 " *сентябрь* 2019 г.



*[Signature]* О. Г. Парина

" 01 " *октябрь* 2019 г.

**Согласовано:**

Комитет транспорта и автомобильных дорог Курской области

*исх. № 06-08-01-13-01/2228*

" 02 " *09* 2019 г.

УГИБДД УМВД России по Курской области

*исх. № 1217154*

" 23 " *08* 2019 г.

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

*исх. № 46.8 0689/Э*

" 23 " *08* 2019 г.

Курск, 2019 г.

*Александр А. М.  
Ивановский З. И.*



**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

*Р.С. 09. 2019 № 06.С-09-19-01/2019*

На № 2562 от 07.08.2019 г.

Главе Поньоровского района  
Курской области  
В.С. Торубарову

306000, Курская область,  
Поньоровский район, п. Поньри,  
ул. Ленина д.14  
e-mail: admponyri@mail.ru

Уважаемый Владимир Сергеевич!

В ответ на Ваш запрос о согласовании комплексной схемы организации дорожного движения Поньоровского 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

Администрация Поньоровского района  
Курской области  
« 02 » 09 2019 г.  
Входящий № 3873

*Семинский 9.11*

*9.11*



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 № 12/7154

Главе Поньровского района  
Курской области

В.С. Торубарову

ул. Ленина, д. 14, р.п. Поньри,  
Курская область, 306000

Уважаемый Владимир Сергеевич!

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

По итогам рассмотрения принято решение о согласовании КСОДД.

Начальник

*Семинский В.В.*

А.А. Баланин

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

Администрация Поньровского района Курской области		
« 28 »	08	2019 г.
Входящий №		3800



**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](mailto: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](mailto:tkcontrol46@mail.ru)

23.08.2019 № 46.8 – 0684/Э

на № 2710 от 21.08.2019г.

**Главе Администрации  
Поныровского района  
Курской области  
В.С. Торубарову**

---

306000, Курская область, п. Поньри,  
ул. Ленина, 14

Уважаемый Владимир Сергеевич!

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

Врио Зам. начальника управления -  
начальника территориального отдела

Е.А. Горбунов

## **Реферат**

117 страниц, 1 таблица, 19 рисунков, 20 приложений,  
26 использованных источников.

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

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

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

Методы исследования:

- документальные,
- натурные,
- моделирование.

Определены характеристики функционирования дорожно-транспортной инфраструктуры Поныровского района Курской области на текущий и плановый период до 2035 г.

Приведен анализ состояния муниципального образования "Поныровский 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 "Поныровский район" Курской области.

## Содержание

Нормативные ссылки	6
Обозначения и сокращения	10
Введение	11
1 Характеристика сложившейся ситуации по ОДД на территории МО	13
1.1 Описание используемых методов и средств получения исходной информации	13
1.2 Анализ положения МО в структуре пространственной организации Российской Федерации и Курской области	14
1.3 Анализ организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД	18
1.4 Анализ нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД	22
1.5 Анализ имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования	25
1.6 Социально-экономическая характеристика МО	36
1.7 Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий	36
1.8 Описание существующей организации движения ТС и пешеходов	38
1.9 Анализ параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных ТС и параметров размещения мест для стоянки и остановки ТС	40
1.10 Анализ пассажиро- и грузопотоков	40
1.11 Анализ условий дорожного движения	41
1.12 Анализ эксплуатационного состояния ТСОДД	41
1.13 Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД	43
1.14 Исследование причин и условий возникновения ДТП	48
1.15 Изучение общественного мнения и мнения водителей ТС	58
2 Принципиальные предложения и решения по основным мероприятиям ОДД (варианты проектирования)	60
3 Укрупненная оценка предлагаемых вариантов проектирования с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта	64
4 Мероприятия по ОДД для предлагаемого к реализации варианта проектирования	65
4.1 Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий	65
4.2 Категорирование дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству	65
4.3 Распределение транспортных потоков по сети дорог	65
4.4 Разработка, внедрение и использование АСУДД	66
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	66
4.6 Совершенствование системы информационного обеспечения участников ДД	67
4.7 Применение реверсивного движения	67
4.8 Организация движения маршрутных ТС, включая обеспечение приоритетных условий их движения	67
4.9 Организация пропуска транзитных транспортных потоков	68
4.10 Организация пропуска грузовых ТС	68
4.11 Ограничение доступа ТС на определенные территории	69
4.12 Скоростной режим движения ТС на отдельных участках дорог или в различных зонах	70
4.13 Формирование единого парковочного пространства	70
4.14 Организация одностороннего движения ТС на дорогах или их участках	70
4.15 Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования	70
4.16 Режимы работы светофорного регулирования	71
4.17 Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями	71
4.18 Организация движения пешеходов	73
4.19 Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов	74
4.20 Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным учреждениям	76
4.21 Организация велосипедного движения	77
4.22 Развитие сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционные мероприятия, повышающие эффективность функционирования сети дорог в целом	77
4.23 Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеオフィсации нарушений ПДД	79
4.24 Размещение специализированных стоянок для задержанных ТС	79
5 Очередность реализации мероприятий по ОДД	80
6 Оценка требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по ОДД	81
7 Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД	82
Заключение	85
Список использованных источников	86
Приложение А – Схема административных границ Поныровского района	88
Приложение Б – Перечень муниципальных образований Поныровского района	89
Приложение В – Перечень населенных пунктов Поныровского района	90
Приложение Г – Карта-схема расположения образовательных учреждений Поныровского района	93

Приложение Д – Перечень образовательных учреждений Поныровского района	94
Приложение Е – Карта-схема расположения учреждений здравоохранения Поныровского района	96
Приложение Ж – Перечень учреждений здравоохранения Поныровского района	97
Приложение И – Перечень учреждений культурно-досугового типа Поныровского района	98
Приложение К – Перечень муниципальных библиотек Поныровского района	99
Приложение Л – Перечень основных (наиболее крупных) предприятий Поныровского района	100
Приложение М – Транспортный каркас Поныровского района	101
Приложение Н – Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального значения, проходящих в границе Поныровского района	102
Приложение П – Перечень автомобильных дорог общего пользования межмуниципального значения, проходящих в границе Поныровского района	103
Приложение Р – Перечень железнодорожных переездов Поныровского района	106
Приложение С – Перечень АЗС Поныровского района	108
Приложение Т – Реестр межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок Курской области, проходящих по территории Поныровского района	109
Приложение У – Карта ДТП Поныровского района	110
Приложение Ф – Перечень ДТП, произошедших в Поныровском районе в 2018 г.	111
Приложение Х – Оценка требуемых объемов финансирования и эффективности, а также очередность реализации мероприятий по ОДД в Поныровском район	112
Приложение Ц – Проектируемый транспортный каркас Поныровского района	116

## **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 17 лет до 2035 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. км<sup>2</sup>. 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.

Поныровский район образован в 1928 году в составе Курского округа Центрально-Чернозёмной области. В 1930 году округа были упразднены, район перешёл в непосредственное подчинение областному центру Центрально-Чернозёмной области (Воронеж). В 1934 году вошёл в состав новообразованной Курской области.

1 февраля 1963 года, в результате административной реформы по укрупнению, Поныровский район был упразднен. Восстановлен в современных границах 9 декабря 1970 года.

Поныровский район расположен в северной части Курской области, граничит с Фатежским, Золотухинским районами и Орловской областью. Общая площадь района занимает 672,8 квадратных километров. Площадь сельскохозяйственных угодий района составляет 59,3 тыс. га, в том числе площадь пашни 50,0 тыс. га.

Территория Поныровского района занимает часть северо-запада Средне-Русской возвышенности на водоразделах рек Свапа, Снова и Полевая Снова. Водораздельные пространства характеризуются преимущественно пологими (1–30) и покатыми (3–50) склонами. Меньшую площадь составляют плато водоразделов. Густая сеть балок и оврагов, а также долин рек и ручьев расчленяют территорию. Более спокойный рельеф в северной части района. Сильной расчлененностью отличаются южная и юго-восточная часть. Балки и овраги, расчленяющие территорию, характеризуются в основном крутыми склонами. Днища балок сухие, но встречаются в днищах и ручьи. В целом рельеф на водоразделах благоприятен для посева и обработки сельскохозяйственных культур.

Гидрографическая сеть Поныровского района представлена реками: Свапа, Снова, Полевая Снова, Моркость, ручьями Безымянный, Брусовец, Смородино, Скородный, Березовец, Гнилец, Каменец и более мелкими и

безымянными ручьями, а также днищами балок, которые являются местом стока атмосферных осадков.

Реки – Свапа, Снова и Полевая Снова относятся к бассейну р. Сейм. Реки и ручьи принадлежат к типу равнинных, для которых характерно высокое весеннее половодье и низкий уровень зимой и летом. Весеннее половодье обычно начинается в третьей декаде марта. В первой декаде апреля, когда происходит быстрое таяние снега. Половодье продолжается примерно 7–8 дней. Питаются реки, главным образом, талыми снеговыми водами 50–55 %; на питание грунтовыми водами приходится 30–35 %; на питание дождевыми водами – 10–20 %. В районе имеются искусственные пруды по днищам балок и в поймах ручьев. В днищах балок и в поймах грунтовые воды выходят на поверхность в виде родников.

Грунтовые воды Поныровского района в поймах находятся на глубине 0,3 – 1,0 м, в понижениях часто выходят на земную поверхность. В условиях поймы грунтовые воды принимают непосредственное участие в почвообразовании. На водоразделах их уровень составляет 20 – 30 м, и участия в почвообразовании они не принимают.

Грунтовые воды слабо минерализованы, карбонатно-кальциево-магниевого типа, без запаха, прозрачные, умеренно-жесткие, пригодны для питья и орошения.

Добыча минеральных подземных вод на территории Поныровского района не производится.

Территория Поныровского района занимает часть северного агроклиматического района Курской области и относится к умеренному поясу лиственной лесной климатической области Европейской части РФ. Климат умеренно-континентальный. По многолетним наблюдениям Поныровской метеостанции среднегодовая температура воздуха составляет +4,6 °С.

Самый холодный месяц январь со среднесуточной температурой – 9,4 °С, самый теплый июль со среднесуточной температурой +18,8 °С. Устойчивая температура +5,0 °С, открывающая возможность начала сельскохозяйственных работ, наступает в среднем 16 апреля. Число дней в году с температурой, превышающей этот предел, в среднем 181. Переход температуры воздуха через +10,0 °С происходит 2 мая. Продолжительность безморозного периода в среднем равна 151 дню. Наибольшая глубина промерзания почвы достигала 132 см, наименьшая – 22 см. Наибольшее количество осадков выпадает в виде дождя в июле – 78 мм., наименьшее в марте – 35 мм. Климат благоприятный.

По ботанико-географическому районированию территория Поныровского района относится к подзоне Центральной лесостепи, для которой в прошлом было характерно чередование небольших массивов леса и площадей со степной травянистой растительностью. В местах, где преобладало влияние лесной растительности, сформировались почвы лесного типа почвообразования, травянистая растительность обусловила

формирование черноземных почв. Естественная растительность сохранилась лишь по балкам и поймам.

Согласно почвенно-географическому районированию район относится к лесостепной зоне, к подзоне типичной лесостепи и входит в Средне-Русскую почвенную провинцию Русской Европейской почвенной области.

Наибольшее распространение на территории района получили черноземы – 43812 га или 65,1 % от площади района. Из них преобладают черноземы выщелоченные – 34616 га. Меньшую площадь занимают почвы лесного типа почвообразования – 12252 га, из них наиболее распространены темно-серые лесные – 11377 га.

Повторяемость направления ветра (средняя многолетняя роза ветров): западное, юго-западное – 15 %, восточное – 13 %, юго-восточное, южное, северо-западное – по 12 %, северо-восточное – 11 %, северное – 9 %, штиль – 2 %.

В районе имеются месторождения строительных материалов: глин, суглинков, трепела, встречаются фосфориты.

В связи с высоким качеством почв сельскохозяйственные земли района благоприятны для размещения ведущих ценных сельскохозяйственных культур, требовательных к плодородию (сахарная свекла, пшеница). Земли с более низким плодородием нужно использовать под кормовые севообороты с большим удельным весом многолетних трав.

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

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

Планировочная структура Поныровского района сложилась исторически – вдоль речных планировочных осей. Основные из них: реки Снова, Полевая Снова – и по сегодняшний день остаются осями экономического развития района.

Современное планировочное развитие базируется уже не на речном, а на транспортном каркасе территории. Поскольку любое производство и проживание, социальное обеспечение связано, прежде всего, с транспортной доступностью. Именно поэтому значительное преимущество в развитии получили именно те населенные пункты, которые совмещают в себе пересечение осевых линий развития исторически сложившейся планировочной структуры (по гидрографии) с современной.

На современном этапе основной планировочной осью района является автомобильная дорога Курск – Поныри, пересекающая район в меридиональном направлении с севера на юг, подкрепленная железной дорогой Москва – Курск – Белгород. То есть основной прирост и

концентрация населения происходят на центральной меридиональной оси района.

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

### **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 образования "Поныровский район" Курской области, принятым решением Представительного Собрания Поныровского

района Курской области к вопросам местного значения Поныровского района, касающихся дорожно-транспортной инфраструктуры, относятся:

- дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения вне границ населенных пунктов в границах Поныровского района, в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов сельских поселений Поныровского района, организация дорожного движения, включая создание и обеспечение функционирования парковок (парковочных мест), осуществление муниципального контроля за сохранностью автомобильных дорог местного значения вне границ населенных пунктов в границах Поныровского района, автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов сельских поселений Поныровского 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 Поныровского района, а также в границах сельских поселений Поныровского 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 Поныровского района – Общественно-политическая газета Поныровского района Курской области "Знамя победы";
- официальный сайт Поныровского района Курской области: <http://ponirir.rkursk.ru>;
- страница Поныровского района в социальной сети "В контакте";
- официальный сайт Общественно-политической газеты Поныровского района Курской области "Знамя победы": <http://znamya-pobedi.ru/>;
- страница Общественно-политической газеты Поныровского района Курской области "Знамя победы" в социальной сети "В контакте": <https://vk.com/gazetazn>;

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

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

Основными целевыми установками при разработке схемы служили:

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

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

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

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

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

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

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

Факторы внешней среды:

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

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

- развитие субурбанизационных процессов в Курской области.

Факторы внутренней среды:

- уровень развития транспортной системы района.

- демографическая ситуация и социальный фон в районе.

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

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

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

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

Для выполнения поставленной задачи региональные и местные власти должны стремиться к реализации различных, в том числе политических и экономических программ пространственного развития, что, в свою очередь, требует наличия демократических легитимных территориальных органов власти, высокого профессионализма и опыта, активного участия граждан и общественных объединений в планировании пространственного развития.

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

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

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

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

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

водоснабжения сопутствовал эквивалентный рост систем канализации и очистки стоков. Пространственное планирование связано с восстановлением и сохранением экологически значимых природных территорий. Создание в рамках Европейского Союза взаимосогласованной сети особо охраняемых природных зон (проект «Natura 2000», поддержанный РФ) является одним из мероприятий, осуществляемых в указанных целях.

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

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

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

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

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

- проект планировки территории;
- проект межевания территории.

Документация по планировке территории необходима в целях обеспечения устойчивого развития территорий, в том числе выделения элементов планировочной структуры, установления границ земельных

участков, установления границ зон планируемого размещения объектов капитального строительства.

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

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

К полномочиям органов местного самоуправления в сфере стратегического планирования относятся:

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

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

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

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

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

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

Цели Транспортной стратегии:

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

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

- обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами;

- интеграция в мировое транспортное пространство, реализация транзитного потенциала страны;
- повышение уровня безопасности транспортной системы;
- снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду.

Схема административных границ Поныровского района приведена в приложении А.

Поныровский район как административно-территориальная единица включает в свой состав 13 сельсоветов, один городской населённый пункт (поселок городского типа) и 48 сельских населённых пунктов.

В Поныровский район как МО со статусом муниципального района входят 8 МО, в том числе 1 городское и 7 сельских поселений.

Поныровский район как МО законом Курской области от 21 октября 2004 года № 48-ЗКО (в ходе муниципальной реформы 2006 года) наделено статусом муниципального района, в составе которого было образовано 14 МО: одно городское поселение и 13 сельских поселений.

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

- Ольховатский сельсовет, Игишевский сельсовет и Становской сельсовет (с апреля 2004 года по май 2006 года – Становский сельсовет) в Ольховатский сельсовет;

- Первомайский сельсовет и Березовецкий сельсовет в Поныровский сельсовет (с декабря 2010 года – в Первомайский сельсовет);

- Горяйновский сельсовет и Бобровский сельсовет в Горяйновский сельсовет;

- Верхне-Смородинский сельсовет и Нижнесмородинский сельсовет в Смородинский сельсовет (с декабря 2010 года – в Верхне-Смородинский сельсовет)""

- Возовский сельсовет и Брусовской сельсовет (с апреля по декабрь 2004 года и с июля 2005 года по май 2006 года – Брусовский сельсовет) в Возовский сельсовет.

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

Перечень населенных пунктов Поныровского района приведен в приложении В.

Средняя плотность населения Центрального Федерального Округа Российской Федерации составляет 57 человек на кв. км. Средняя плотность населения Курской области составляет 37 человек на кв. км, в том числе сельского населения 12,4. Средняя плотность населения Поныровского района составляет 15,8 человек на кв. км, что составляет 42,6 % средней плотности населения Курской области или 27,7 % средней плотности населения Центрального Федерального Округа Российской Федерации. Средняя плотность сельского населения Поныровского района составляет

8,8 человек, что составляет 71,0 % средней плотности сельского населения Курской области.

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

Таблица 1 – Численность населения Поныровского района

Год	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Численность, чел.	11827	11778	11736	11625	11542	11303	11227	11017	10969	10794	10608

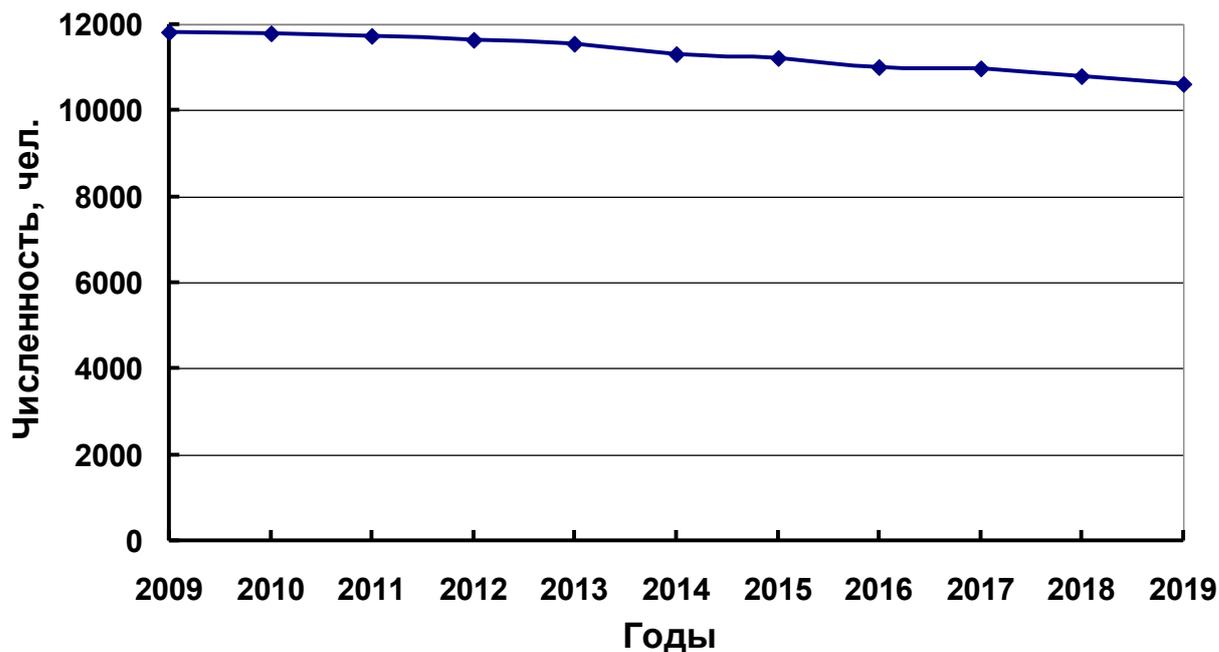


Рисунок 1 – Динамика численности населения Поныровского района

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).

Население района размещено по территории достаточно равномерно. В целом, система расселения района относится к долинному типу (размещение

большой части населенных пунктов приурочено к речным долинам). Основными планировочными осями являются реки: Снова, Полевая Снова.

Большая часть населения сконцентрирована в центральной части района в долине реки Снова (здесь же проходит железная дорога и автомобильная трасса Курск – Поныри). Вдоль основных транспортных магистралей сосредоточены все крупнейшие населенные пункты, а большая часть других населенных пунктов характеризуются людностью не выше 100 человек.

На современном этапе гидрографические планировочные оси, не подкрепленные крупными автотрассами, утрачивают свою значимость. Так, на современном этапе в Поныровском районе роль основной планировочной осью играет автомобильная дорога Курск – Поныри, которая подкреплена железной дорогой федерального значения Москва – Курск – Белгород. Второстепенной планировочной осью является долина реки Полевая Снова.

Таким образом, демографическая ситуация в Поныровском районе, в целом, неблагоприятная. Сохраняется 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 Поныровского района, развитие транспортной инфраструктуры, системы расселения, природно-ресурсного и экономического потенциалов, структуры и специализации хозяйства – характеризуются неравномерностью по территории Поныровского района. Территория Поныровского района относительно равномерно освоена и заселена при наибольшем сосредоточении населения и производства в районном центре. Для Поныровского района характерно слабое развитие промышленного потенциала. Сложившаяся неравномерность развития планировочной структуры отражается на плотности населения и интенсивности ТП и ПП.

Необходимо отметить, что в последнее время для Курской области стала характерна проблема маятниковой миграции в Москву и Московскую область, благодаря более высоким заработным платам и доступностью поездок (прямое сообщение Курск – Поныри – Орел – Тула – Москва). Таким образом, молодое население Поныровского района может уезжать на работу в Москву.

Уровень развития транспортной инфраструктуры выступает конкурентным преимуществом Поныровского района. По территории района проходит железная дорога федерального значения Москва – Курск – Белгород с железнодорожной станцией "Поныри" Орловско-Курского

отделения Московской железной дороги и автомобильная дорога регионального значения Курск – Поньры.

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 – в поселках Поньры и Возы. Железнодорожная ветка пересекает район с севера на юг, приходя в район из Орловской области и уходя в Золотухинский район.

Использование железнодорожной сети в рамках района привязано к основным экономическим центрам – поселкам Поньры и Возы. 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.

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 географического положения Поньровского района:

- близость к городу Курску. Наличие прямого автомобильного и железнодорожного сообщения с областным центром в рамках 2 часовой доступности от районного центра;

- по территории района проходит важная железнодорожная магистраль Москва – Курск – Белгород

- 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 географического положения Поньровского района:

- важнейшие автомобильные трассы (М2, А144) проходят вне района;

- соседние районы Орловской области являются периферийными, как следствие, потенциал развития межрегиональных связей незначителен

Транспортно-географическое положение района в целом можно оценить как удовлетворительное. С одной стороны, район находится в непосредственной близости от областного центра, 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.

## **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 Поныровского района находится 18 ОУ (приложения Г и Д).

Система здравоохранения Поныровского района (приложения Е и Ж) представлена центральной районной больницей, врачебной амбулаторией, офисом врача общей семейной практики и фельдшерско-акушерскими пунктами в наиболее крупных населенных пунктах района.

Учреждения культурно-досугового типа Поныровского района представлены центром культуры и досуга, сельскими домами культуры, историко-мемориальным музеем Курской битвы (приложение И), межпоселенческой библиотекой и ее филиалами – детской и сельскими библиотеками (приложение К), расположенными в наиболее крупных населенных пунктах района.

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

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

## **1.7 Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий**

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

Основными транспортными магистралями Поныровского района являются автомобильные дороги, регионального (Курск – Поныри, Верхний Любаж – Поныри) и межмуниципального значения "Курск – Поныри" – Вozy – Становое – "Верхний Любаж – Поныри").

Общая протяженность дорожно-транспортной сети Поныровского района составляет 429,293 км, в том числе:

- дорог регионального значения – 41,49 км;
- дорог межмуниципального значения – 110,803 км;
- дорог местного значения – 277,0 км;

Автомобильных дорог I и II категории на территории района нет, к III категории относится дорога регионального значения Курск – Поныри, большая часть дорог с твердым покрытием имеет IV категорию.

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

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

Плотность автомобильных дорог общего пользования в районе в целом чуть ниже среднеобластной и составляет 226,36 км / 1000 км<sup>2</sup>.

Морфологически автотранспортная сеть района представляет собой древовидную структуру. Основным направлением является субмеридиональная трасса Курск – Поныри, которая практически на всем протяжении идет параллельно железнодорожной ветке, пересекаясь с ней в поселке городского типа Поныри. 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), все основные автомобильные дороги 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.

Технические параметры дорог:

- тип дорожного покрытия: асфальтобетонные, щебеночные, грунтовые;
- ширина проезжей части: асфальтобетонные – 4,5–7,0 м, щебеночные и грунтовые – 3,0–4,0 м;
- наличие разделительных полос: отсутствуют;

- наличие защитных полос: на автомобильных дорогах федерального, регионального и межмуниципального значения;
- наличие велосипедных полос и дорожек: отсутствуют;
- наличие тротуаров: имеются в крупных населенных пунктах;
- ширина в красных линиях: 15–30 м.
- наличие и характеристика искусственного освещения: имеется в крупных населенных пунктах.

Мосты расположены на автомобильных дорогах:

- Курск – Поныри – 1 мост;
- "Верхний Любаж – Поныри" – Игишево – 1 мост;
- Вozy – Степь – Красный Октябрь с подъездом к с. Верхнесмородино – 2 моста;
- "Курск – Поныри" – Бобровка – Цуриково – 2 моста;
- "Курск – Поныри" – Вozy – Становое – "Верхний Любаж – Поныри" – 1 мост;
- "Курск – Поныри" – Вozy – Становое – "Верхний Любаж – Поныри" – Гнилое – 1 мост;
- "Курск – Поныри" – Горяйново" – Воробьевка – 1 мост;
- Поныри – Первомайское – 1 мост.

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

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

На территории Поныровского района имеются регулируемые и нерегулируемые железнодорожные переезды (приложение Р), обустройство которых соответствует "Условиям эксплуатации железнодорожных переездов", утвержденным приказом Министерства транспорта РФ от 31 июля 2015 г. № 237, 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 районе 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 дорожные знаки 5.19.1 или 5.19.2 "Пешеходный переход".

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

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

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

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

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

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

Для обслуживания ТС в Поныровском районе имеются СТО автомобилей.

На территории района расположена 1 АЗС (приложение С).

## **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 района скорость движения в населенных пунктах ограничена 60 и 40 км/ч, вне населенных пунктов – 90 км/ч. Наибольшая интенсивность ДД наблюдается в утренние часы с 7.00 до 8.30, дневное время с 11.30 до 13.00 и вечернее время с 16.30 до 19.00.

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

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

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

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

Места для стоянки ТС организованы возле объектов тяготения населения.

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

Грузовые ТС, а также прицепы и полуприцепы к ним составляют достаточно малую долю (9,5 %) от общего количества ТС.

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

Наибольшие пассажиро- и грузопотоки наблюдаются на дорогах регионального значения.

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

На территории района практически не предусмотрена инфраструктура для грузовых ТС.

### **1.11 Анализ условий дорожного движения**

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

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

Задержек в движении ТС на территории района практически не наблюдаются.

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

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

### **1.12 Анализ эксплуатационного состояния ТСОДД**

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

Анализ эксплуатационного состояния дорожных знаков:

- конструкция – соответствует ГОСТ Р 52290;
- видимость в темное время суток (коэффициент световозвращения) – соответствует ГОСТ Р 52290;
- видимость в светлое время суток (коэффициент яркости) – соответствует ГОСТ Р 52290;

- различимость цветного изображения (координаты цветности) – в целом соответствует ГОСТ Р 52290, но некоторые знаки (особенно дорожные знаки 2.1) имеют выцветшую поверхность;

- применение – в целом соответствует ГОСТ Р 52289, но в некоторых местах не обеспечивается необходимая видимость дорожных знаков (требуется вырубка кустов или опилка 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 устанавливаются в соответствии с категорией дороги, транспортно-эксплуатационными характеристиками отдельных участков и принятой схемой ОДД ТП и ПП.

Светофорное регулирование движения предназначено для попеременного пропуска ТП и ПП по взаимно конфликтующим направлениям. Прежде всего это относится к перекресткам с интенсивным движением, где с помощью только знаков и разметки нельзя обеспечить БДД. Критерии введения светофорной сигнализации учитывают интенсивность пересекающихся ТП, их суммарные задержки и степень опасности движения. Кроме того, светофорное регулирование может быть осуществлено при больших интенсивных ПП к местам их притяжения и при пересечении дороги школьниками в зоне расположения школ.

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

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

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

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

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

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

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

Противоположные меры могут потребоваться на скоростной дороге при наступлении часа пик, когда обычная скорость движения для дороги этого типа 100...120 км/ч не может обеспечить желаемой пропускной

способности. В этом случае принудительное временное ограничение скорости движения до 70 км/ч позволяет заметно повысить пропускную способность дороги за счет безопасного увеличения плотности ТП.

Ограничения скорости движения бывают постоянными и повсеместными или временными и местными. Постоянные и повсеместные ограничения устанавливаются ПДД. В населенных пунктах установлено ограничение скорости 60 км/ч, а на дорогах вне населенных пунктов – 90 км/ч.

5. Организация пешеходного движения подразделяется на обеспечение безопасности пешеходов:

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

Безопасность нерегулируемого пересечения проезжей части обеспечивается:

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

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

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

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

Пешеходное движение в 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 требованиям 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 ОПТ и работы дорожной техники (например, снегоуборочной).

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

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

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

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

Элементами перечисленных мероприятий служат:

- запрет остановки перед регулируемым перекрестком;

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

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

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

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

### **1.14 Исследование причин и условий возникновения ДТП**

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

ДТП наносят экономике значительный ущерб.

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

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

- постоянно возрастающей мобильностью населения;
- увеличением автомобильного парка личных ТС;
- низкой долей перевозок общественным транспортом и увеличением перевозок личным транспортом;
- нарастающей диспропорцией между увеличением количества ТС и протяженностью УДС, зачастую не рассчитанной на современные транспортные потоки.

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

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

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

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

На территории Поныровского района в 2018 г. зарегистрировано 4 ДТП (рисунок 3), в которых 5 человек получило ранения и ни один человек не погиб. По сравнению с 2017 г. количество ДТП в 2018 г. уменьшилось на 60 % (с 10 до 6 ДТП), количество раненых уменьшилось на 64,3 % (с 14 до 5 человек), количество погибших уменьшилось с 2 до 0 человек).

На протяжении 11 лет с 2005 по 2015 г. в районе ситуация с аварийностью находилась практически на одном уровне и только в течение последних трех лет наметилась тенденция улучшения показателей БДД в районе.

С участием пешеходов в 2018 г., как и в 2017 г. (рисунок 4) не произошло ни одного ДТП и, соответственно, ни один человек в таких ДТП не пострадал.

На протяжении 15 лет с 2002 г. по 2016 г. количество ДТП с участием пешеходов находилось в пределах от 1 до 7 ДТП и только в последние 2 года аварийность по этой статье равна нулю.

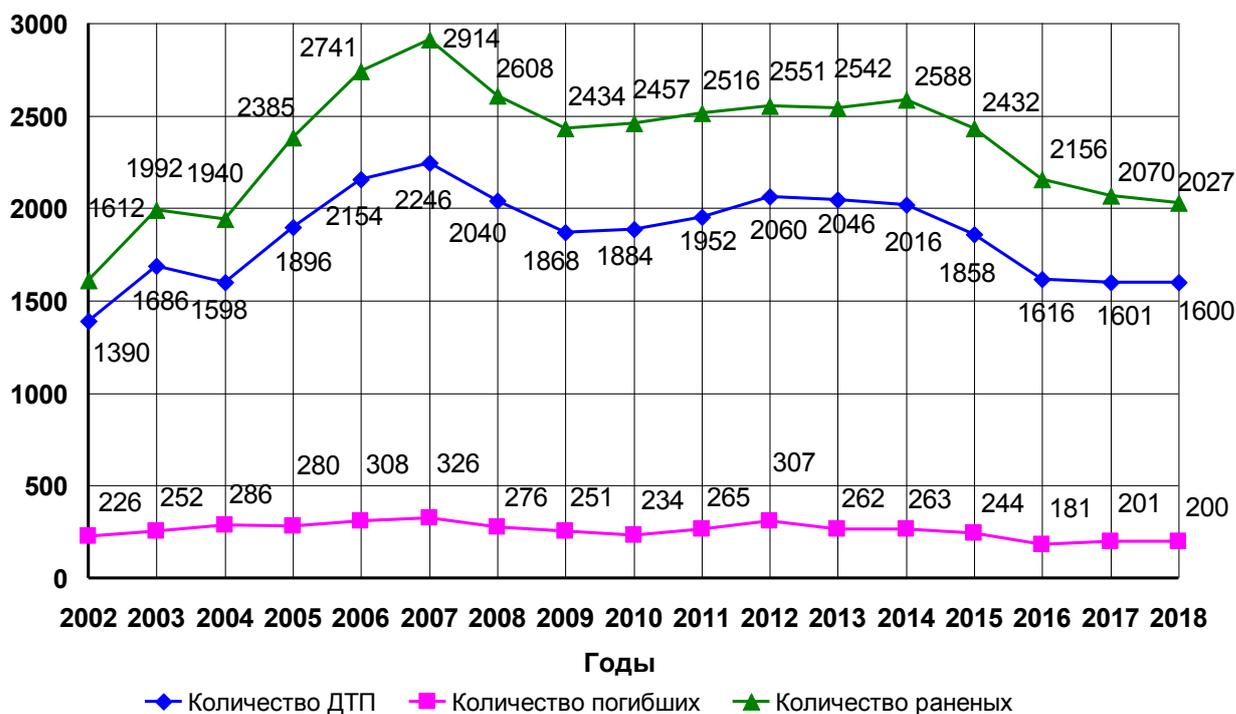


Рисунок 2 – Общее количество ДТП, погибших и раненых в них людей в Курской области

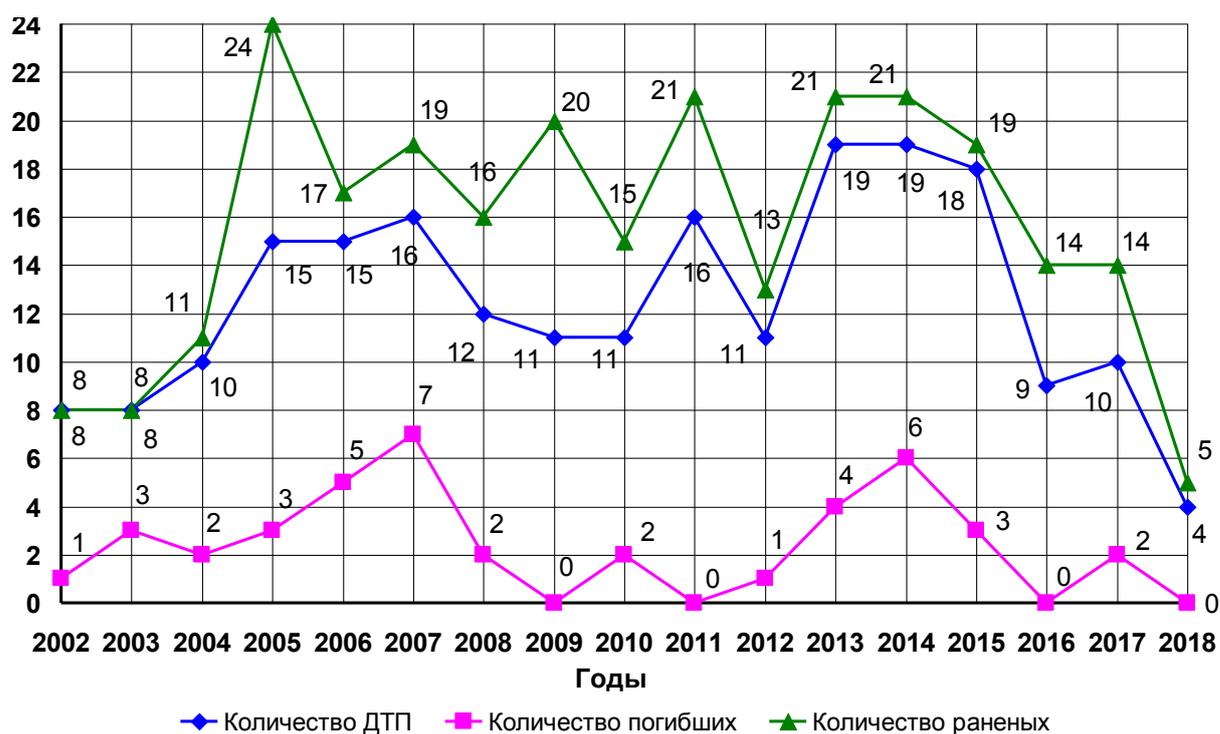


Рисунок 3 – Общее количество ДТП, погибших и раненых в них людей в Ponyriском районе

По вине пешеходов в 2018 г., как и в 2017 г. (рисунок 5) не произошло ни одного ДТП и, соответственно, ни один человек в таких ДТП не пострадал.

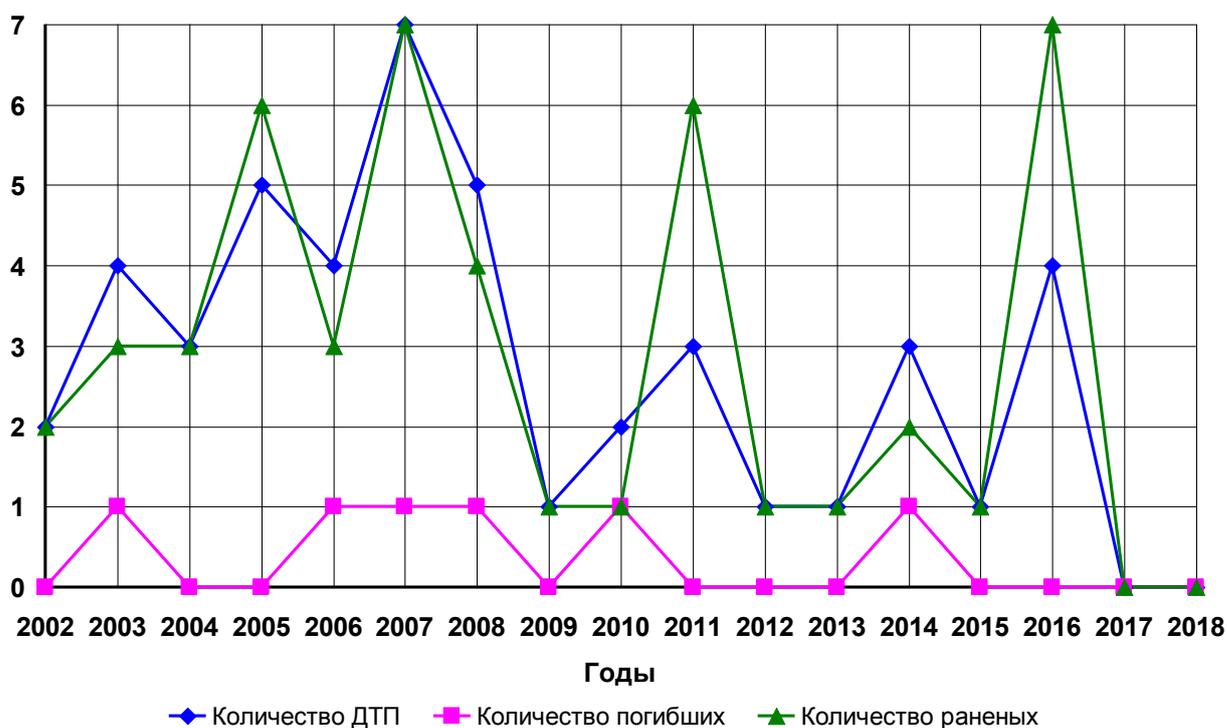


Рисунок 4 – Количество ДТП с участием пешеходов, количество погибших и раненых в них людей

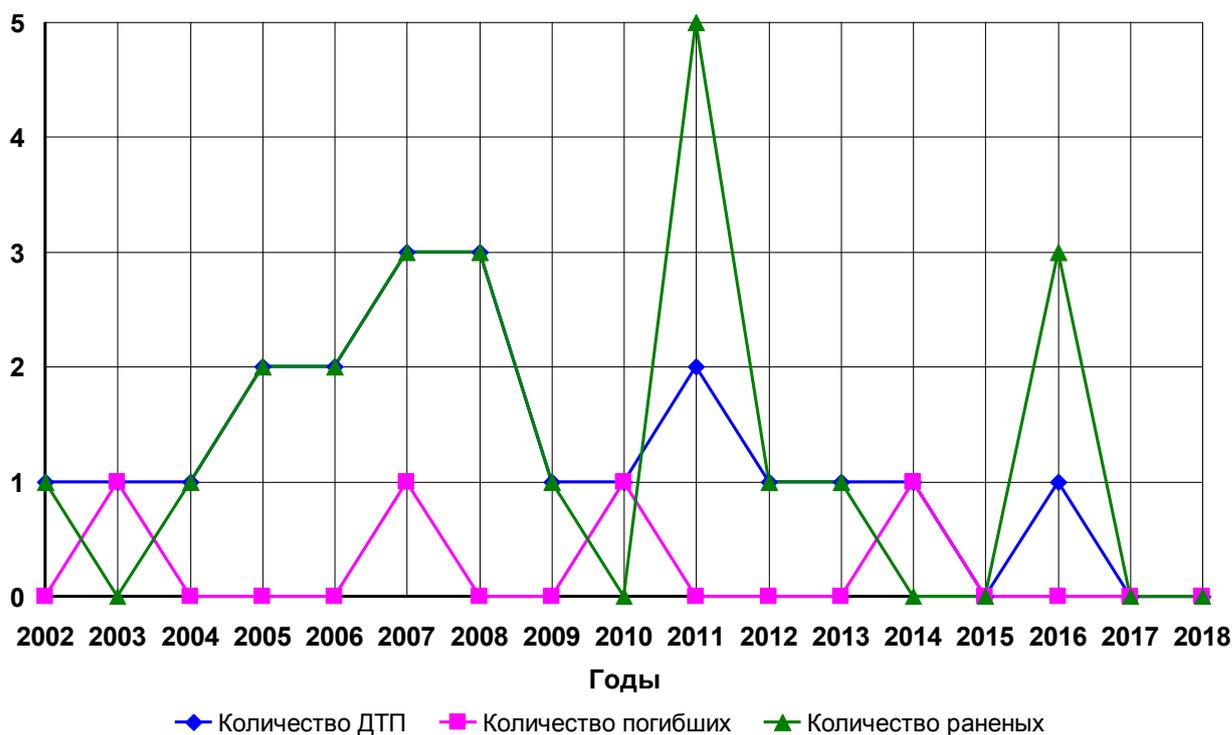


Рисунок 5 – Количество ДТП по вине пешеходов, количество погибших и раненых в них людей

По вине водителей ТС, находящихся в состоянии алкогольного опьянения, в 2018 г. (рисунок 6) произошло 1 ДТП (25,0 % от общего количества ДТП), в которых 1 человек получил ранения (20,0 % от общего количества раненых) и ни один человек не погиб. По сравнению с предыдущим 2017 годом в 2018 г. отмечается уменьшение количества таких

ДТП на 66,6 % (с 3 до 1 ДТП), количества раненых – на 66,6 % (с 3 до 1 человека) количества погибших – с 1 до 0 человек.

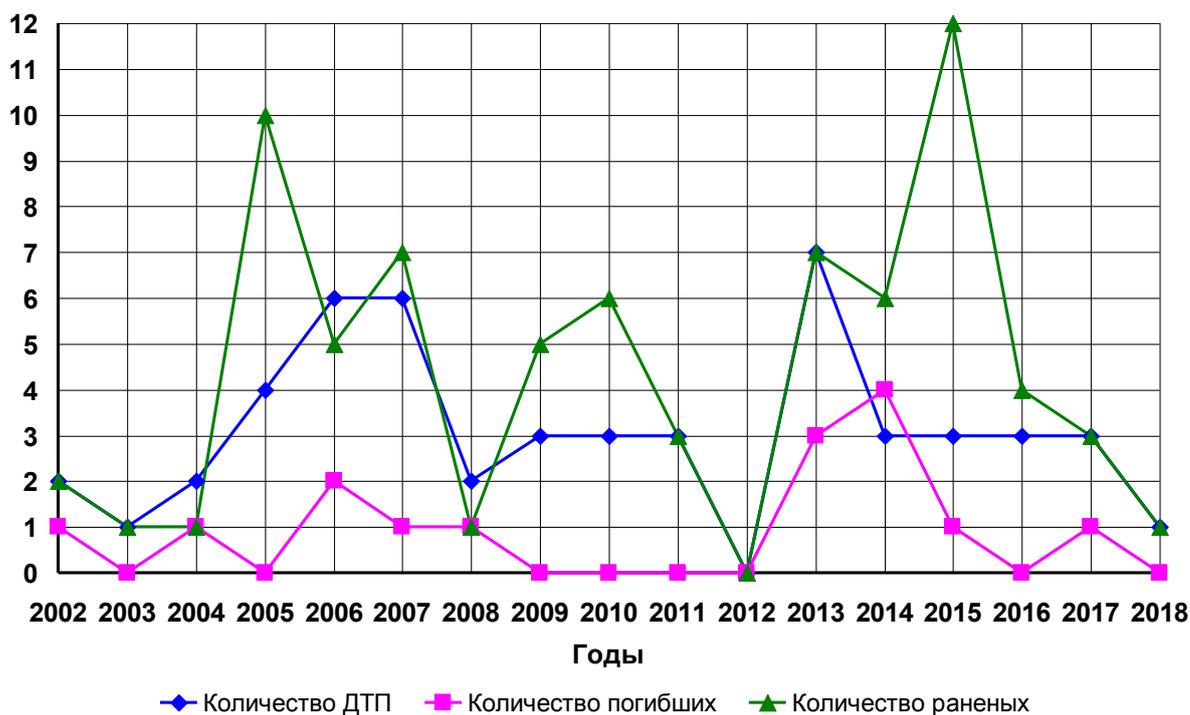


Рисунок 6 – Количество ДТП, погибших и раненых в них людей по вине водителей ТС, находящихся в состоянии алкогольного опьянения

С участием детей в 2018 г. (рисунок 7) не произошло ни одного ДТП и, соответственно, ни один человек в таких ДТП не пострадал. По сравнению с 2017 г. в 2018 году произошло снижение таких ДТП и количества раненых в них людей с 2 до 0, а количество погибших при этом не изменилось и равно нулю.

По вине детей в 2018 г., как и в предыдущие 4 года (рисунок 8), не произошло ни одного ДТП и, соответственно, ни один ребенок в таких ДТП не пострадал.

По вине молодых водителей ТС в 2018 г., как и в предыдущие 2 года (рисунок 9), не произошло ни одного ДТП и, соответственно, ни один человек в таких ДТП не пострадал.

В 2018 г. в районе зарегистрировано 1 ДТП (25,0 % от общего их количества), которому сопутствовали, так называемые, неудовлетворительные дорожные условия (рисунок 10), в которых ни один человек не погиб, но 1 человек получил ранения. По сравнению с предыдущим годом количество таких ДТП и количество раненых в них людей уменьшилось на 50 % (с 2 до 1), а количество погибших последние 4 года находится на одном уровне и равно нулю. Необходимо отметить улучшение показателей аварийности по этой статье на протяжении последних 4-х лет.

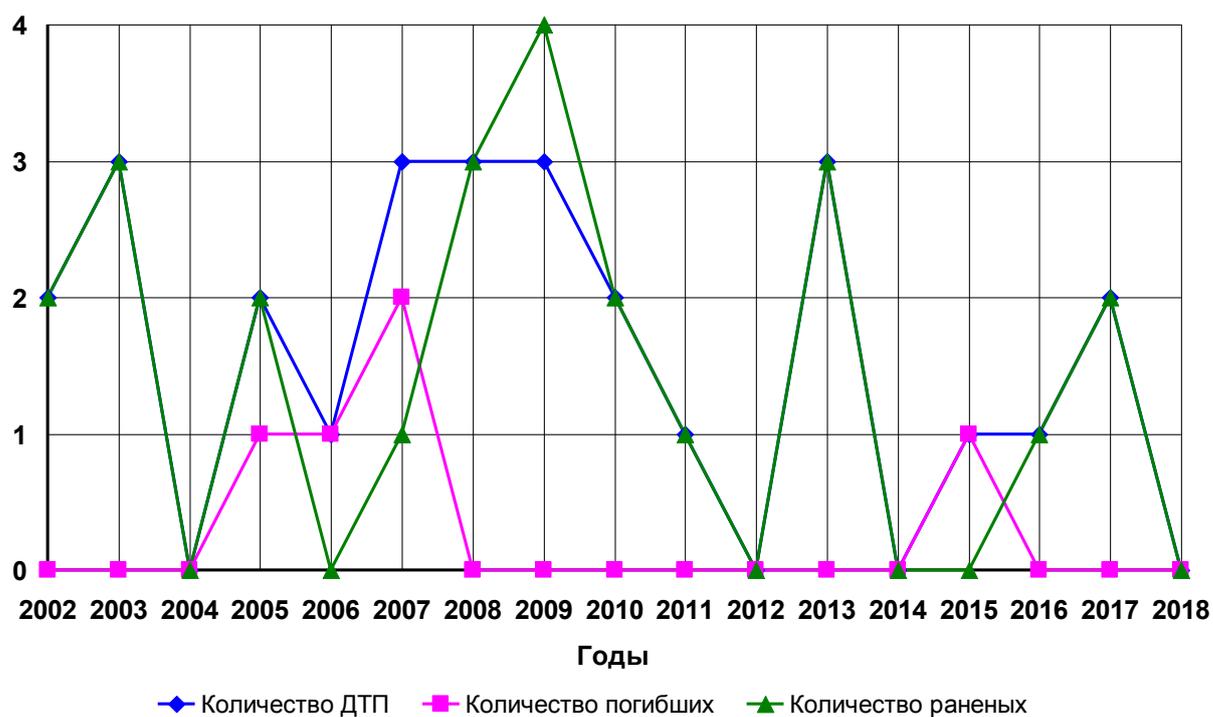


Рисунок 7 – Количество ДТП с участием детей, количество погибших и раненых в них людей

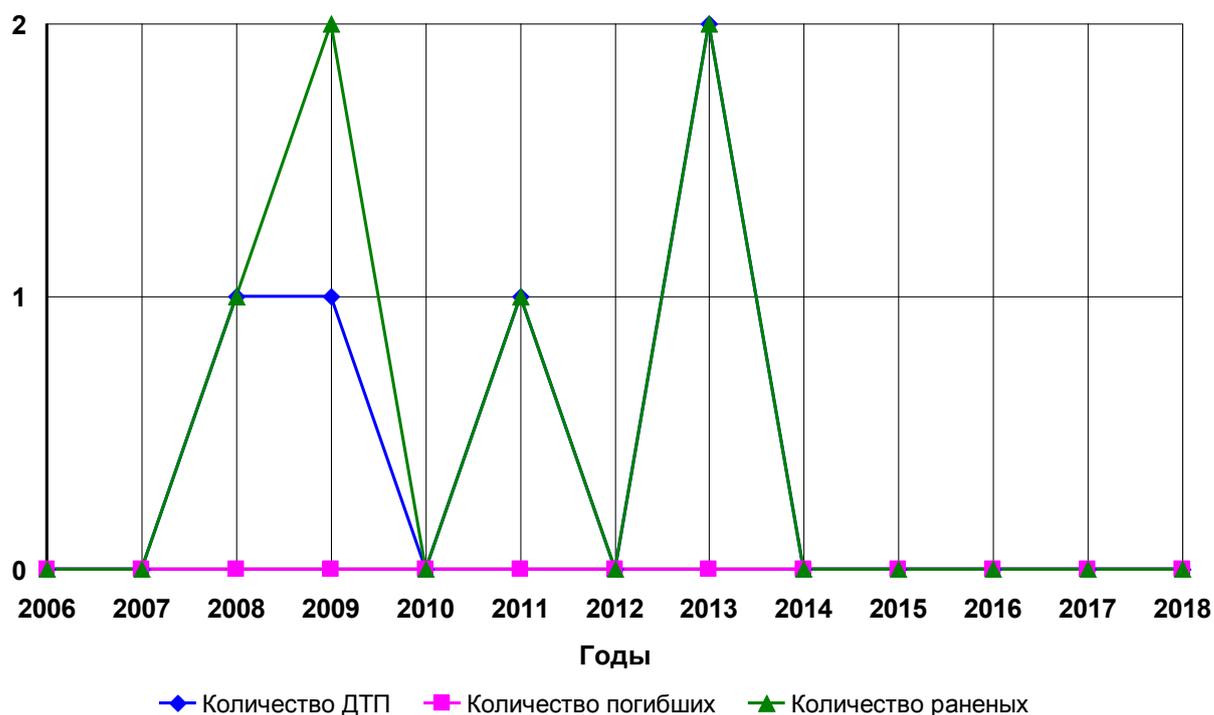


Рисунок 8 – Количество ДТП по вине детей, количество погибших и раненых в них людей

В 2018 г. на пешеходных переходах района произошло 1 ДТП (рисунок 11), в котором 1 человек получил ранения и ни один человек не погиб. По сравнению с 2017 г. количество таких ДТП и раненых в них людей уменьшилось на 80 % (с 5 до 1), а количество погибших в течение последних трех лет остается на одном уровне и равно нулю.

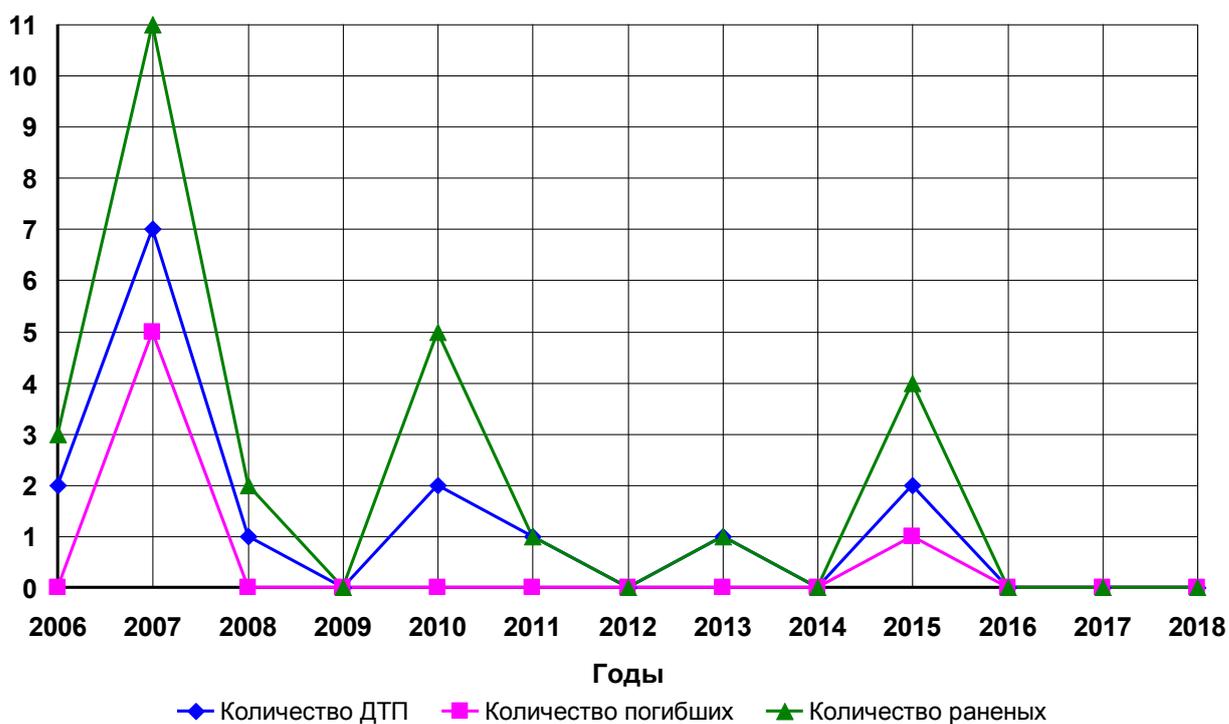


Рисунок 9 – Количество ДТП по вине молодых водителей ТС, количество погибших и раненых в них людей

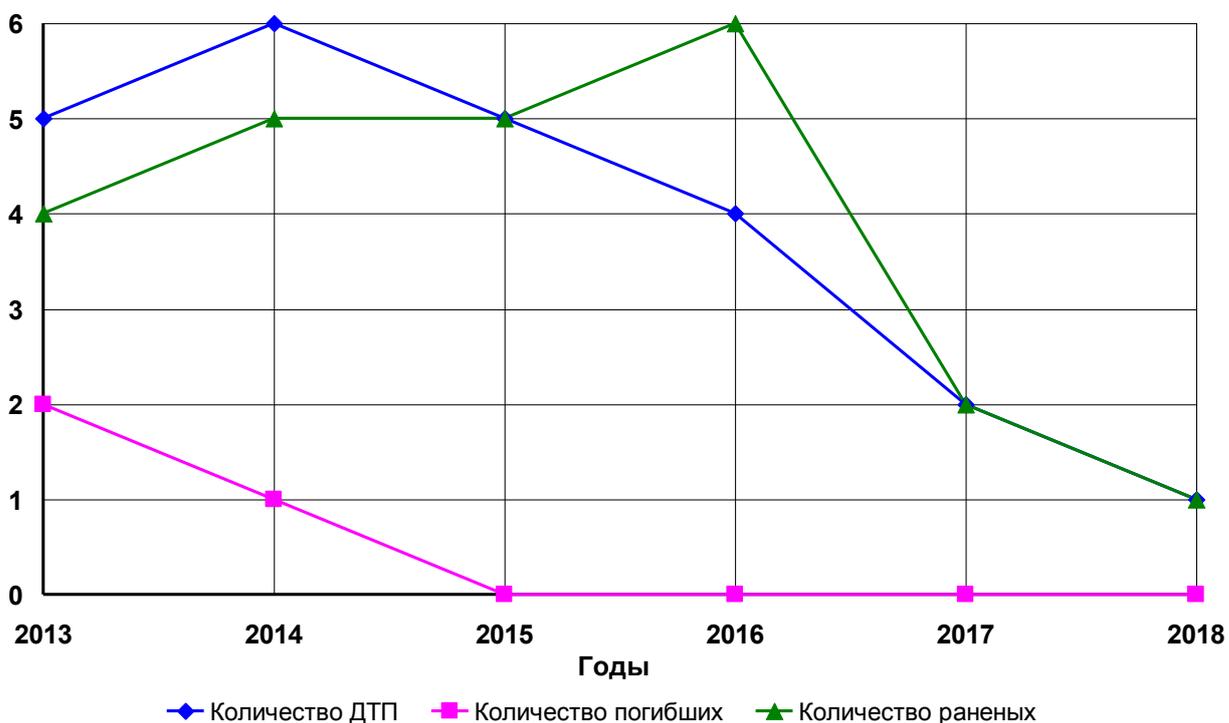


Рисунок 10 – Количество ДТП с сопутствующими неудовлетворительными дорожными условиями, количество погибших и раненых в них людей

Анализ распределения ДТП по месяцам года в 2018 г. (рисунок 12) показывает, что на протяжении года ДТП распределены не равномерно. Наибольшее количество ДТП произошло в августе – 2 ДТП (50,0 % от

общего их количества), затем идут февраль и апрель – по одному ДТП, в остальные месяцы не совершено ни одного ДТП.

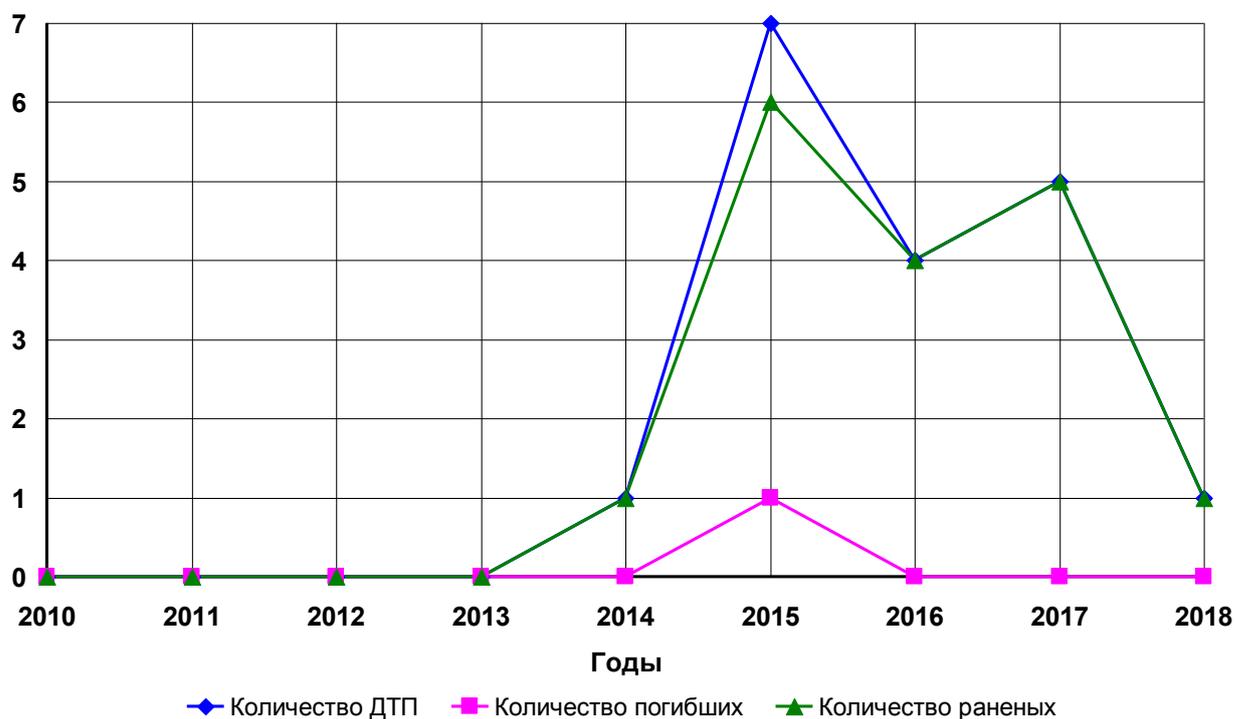


Рисунок 11 – Количество ДТП, произошедших на пешеходных переходах, количество погибших и раненых в них людей

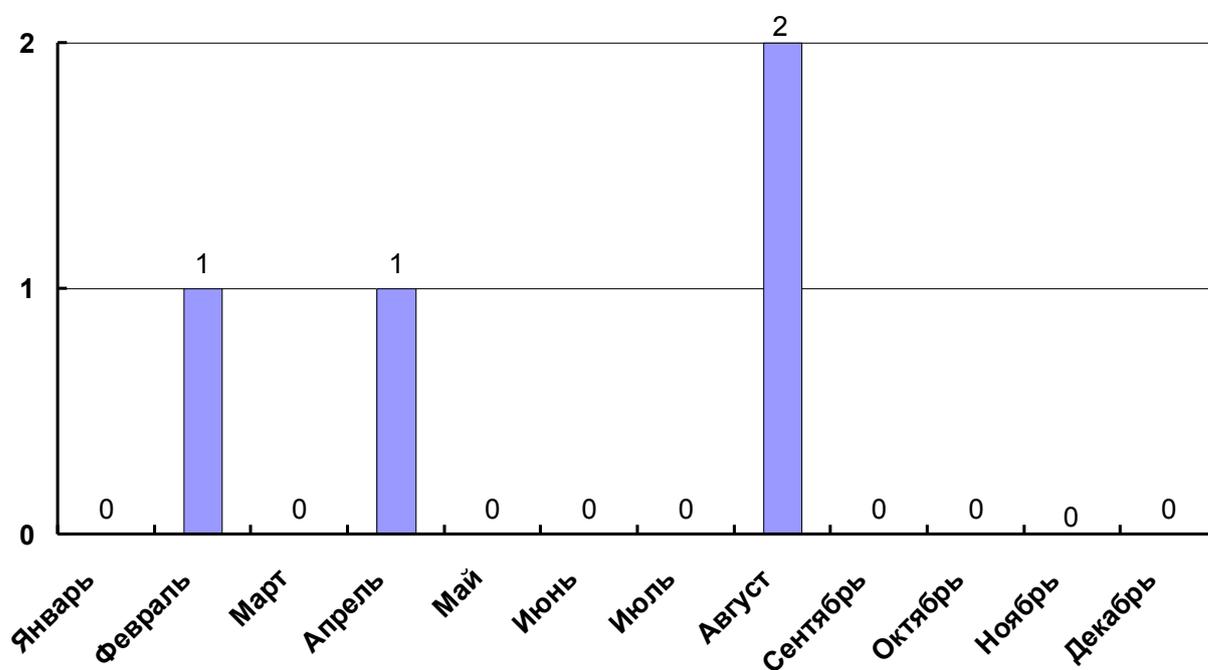


Рисунок 12 – Распределение ДТП по месяца года

Анализ распределения ДТП по дням недели в 2018 г. (рисунок 13) показывает, что наибольшее их количество (по 1 ДТП) произошло во

вторник, среду, четверг и воскресенье, а в остальные дни недели не было совершено ни одного ДТП.

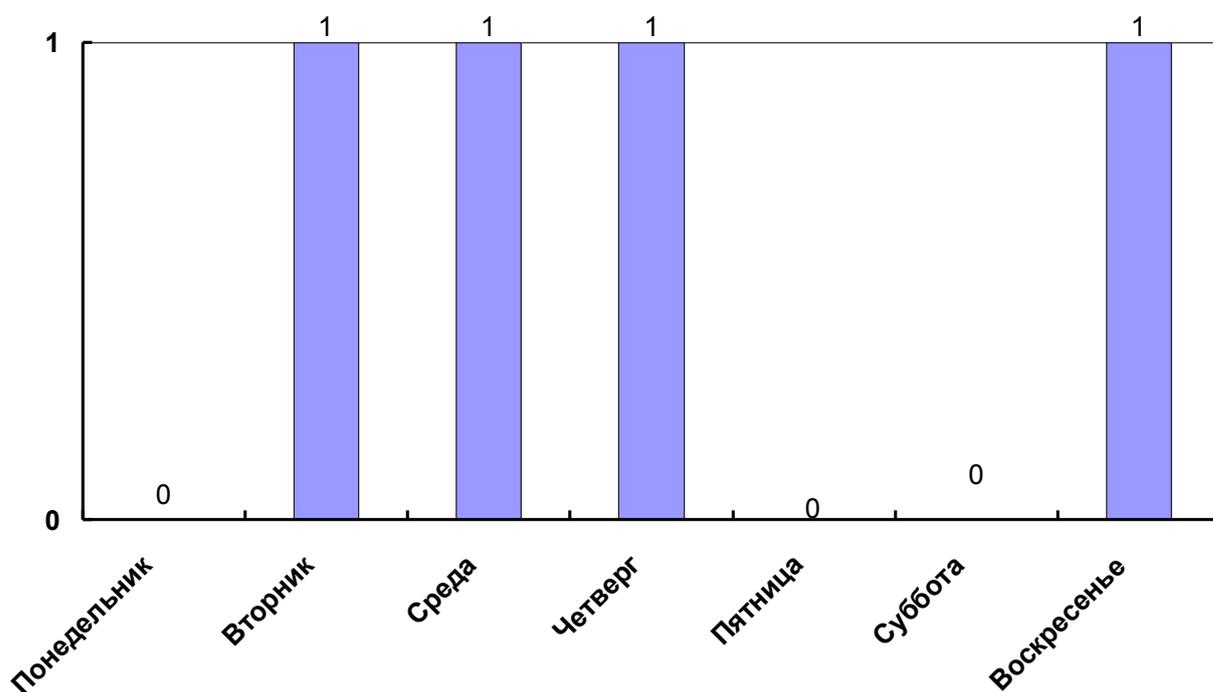


Рисунок 13 – Распределение ДТП по дням недели

Анализ распределения ДТП по времени суток в 2018 г. (рисунок 14) показывает, что наибольшее их количество (2 ДТП или 50,0 % от общего количества ДТП) произошло с 16 до 17 часов. С 10 до 11 часов и с 23 до 24 часов произошло по одному ДТП, а в остальное время суток ни одного ДТП совершено не было.

Анализ распределения ДТП по видам в 2018 г. (рисунок 15) показывает, что самым распространенным видом ДТП является иной вид ДТП (2 ДТП или 50,0 % от общего их количества), затем идут столкновение ТС и опрокидывание ТС (по одному ДТП). ДТП других видов в 2018 г. зарегистрировано не было.

Карта ДТП Поныровского района за 2018 г. представлена в приложении У. Перечень ДТП, произошедших в Поныровском районе в 2018 г. представлен в приложении Ф.

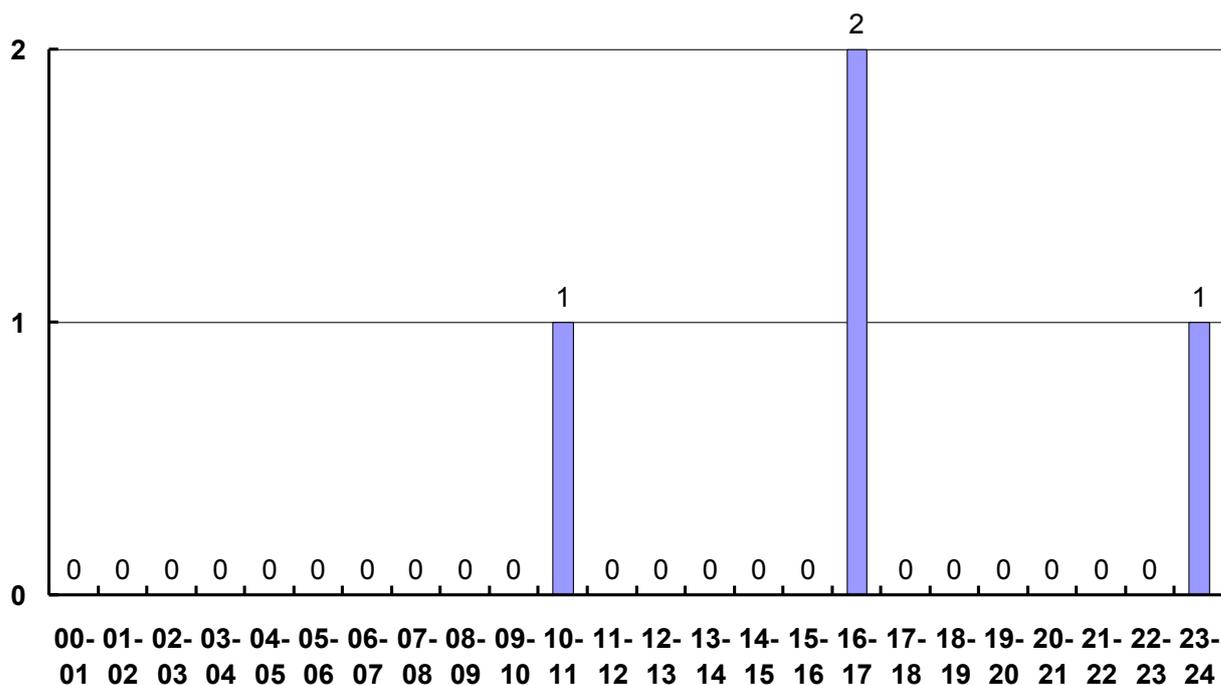


Рисунок 14 – Распределение ДТП по времени суток

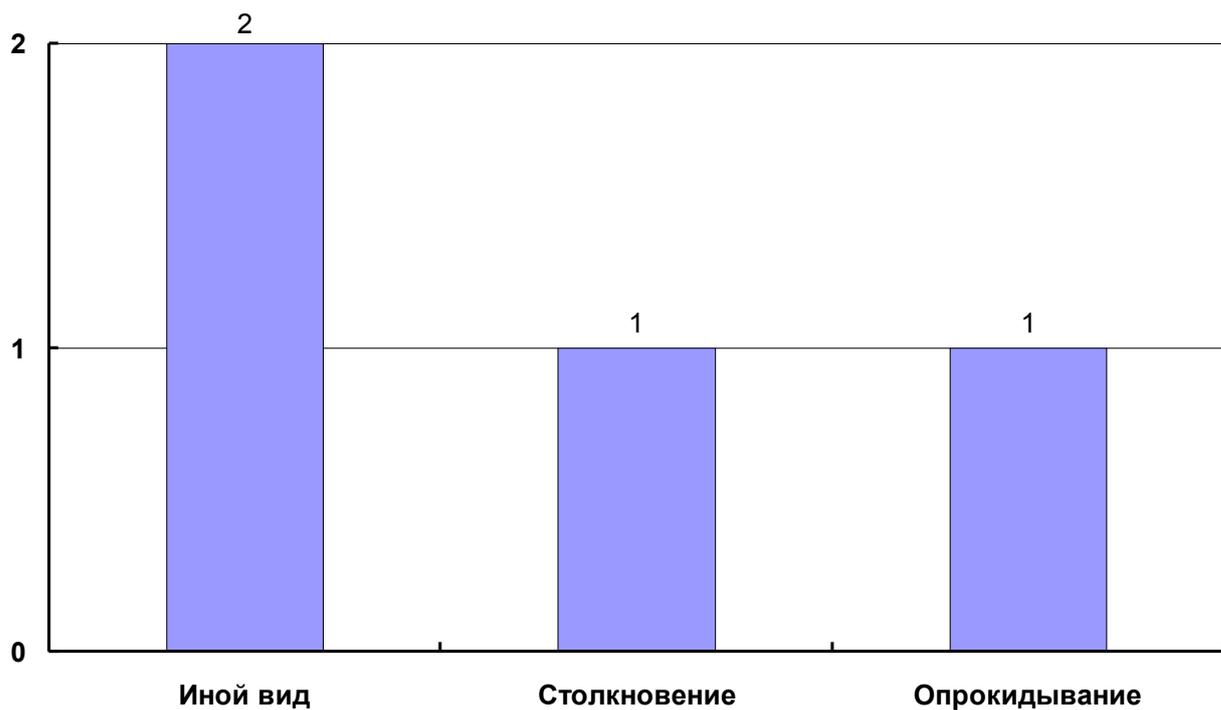


Рисунок 15 – Распределение ДТП по видам

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

- в 2018 г. в районе произошло всего 4 ДТП, в которых 5 человек получило ранения и ни один человек не погиб;

- 1 из 4 ДТП (25 % от общего количества ДТП) совершено по вине водителя ТС, находящегося в состоянии алкогольного опьянения;

- 1 из 4 ДТП (25 % от общего количества ДТП) совершено по вине водителя ТС, не имеющего права управления ТС;
- одному из 4 ДТП (25 % от общего количества ДТП) сопутствовали неудовлетворительные дорожные условия;
- 2 из 4 ДТП (50 % от общего количества ДТП) совершено в августе;
- 2 из 4 ДТП (50 % от общего количества ДТП) совершено с 16 до 17 часов.
- в 2018 году на территории Поныровского района МК ДТП не выявлено.

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

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

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

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

населения, численность которого в 2035 году должна будет составить 8660 человек.

Исходя из прогноза уровня автомобилизации населения района в 2035 г. (726 ТС / 1000 чел.), количество ТС в районе при этом варианте составит 6290 единиц, что на 36,4 % больше существующего в настоящее время количества ТС. Следовательно, также на 36,4 % увеличится интенсивность движения ТС и загрузка УДС района.

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

В качестве основных мероприятий ОДД для консервативного варианта определены:

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

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

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

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

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

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

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

Оптимальный (инновационный) вариант проектирования КСОДД предусматривает стабилизацию численности населения района, которая в 2035 г. будет на уровне 2018 г., т. е. 10800 чел. Этот вариант предусматривает развитие производственной базы, инженерной инфраструктуры, улучшение социальных и культурно-бытовых условий жизни населения.

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

Исходя из прогноза уровня автомобилизации населения района в 2035 г., количество ТС в районе при этом варианте составит 7840 единиц, что на 70,0 % больше существующего в настоящее время количества ТС. Следовательно, также на 70,0 % увеличится интенсивность движения ТС и загрузка УДС района.

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

В качестве основных мероприятий ОДД для оптимального варианта определены:

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

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

5) совершенствование системы информационного обеспечения участников ДД;

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

7) организация пропуска грузовых ТС;

8) формирование единого парковочного пространства;

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

10) организация движения пешеходов;

11) обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов;

12) обеспечение маршрутов безопасного движения детей к ОУ;

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

14) размещение специализированных стоянок для задержанных ТС.

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

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

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

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

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

#### **4 Мероприятия по ОДД для предлагаемого к реализации варианта проектирования**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Категории автомобильных дорог района представлены в приложениях Н и П.

##### **4.3 Распределение транспортных потоков по сети дорог**

Целью данных мероприятий является реализация подходов к решению транспортных проблем и разработке мероприятий по снижению перегрузки

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

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

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

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

#### **4.4 Разработка, внедрение и использование АСУДД**

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

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

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

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

В рамках разработки КСОДД предложения по внедрению систем мониторинга и установке детекторов ТП не являются рациональными, ввиду низких показателей интенсивности ТП и отсутствия систематических заторовых ситуаций на УДС района.

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

#### **4.6 Совершенствование системы информационного обеспечения участников ДД**

Все инженерные разработки схем и режимов ДД доводятся в современных условиях до участников ДД с помощью таких технических средств, как дорожные знаки, дорожная разметка, светофоры, направляющие устройства, которые по существу являются средствами информации. Правила применения ТСОДД определены ГОСТ Р 52289-2004 «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 на территории района не предусматривается применение реверсивного движения ввиду отсутствия для этого объективных причин.

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

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

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

#### **4.9 Организация пропуска транзитных транспортных потоков**

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

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

#### **4.10 Организация пропуска грузовых ТС**

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

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

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

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

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

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

органом, владельцем таких автомобильных дорог или назначенным им лицом.

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

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

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

#### **4.11 Ограничение доступа ТС на определенные территории**

Ограничение доступа ТС на определенные территории используется в различных целях:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **4.13 Формирование единого парковочного пространства**

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

#### **4.14 Организация одностороннего движения ТС на дорогах или их участках**

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

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

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

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

В рамках разработки КСОДД не предусматривается введение светофорного регулирования, ввиду отсутствия на территории района пересечений, примыканий и участков дорог с большими интенсивностями пересекающихся ТП и ПП.

#### **4.16 Режимы работы светофорного регулирования**

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

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

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

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

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

Для устранения помех движению и факторов опасности предлагается реконструкция перекрестков дорог в соответствии с приведенными ниже схемами:

- перекресток дорог Курск – Поныри и "Курск – Поныри" – Вozy – Становое – "Верхний Любaж – Поныри" (52.166521, 36.322208) (рисунок 16);
- перекресток дорог Курск – Поныри, "Курск – Поныри" – Бобровка – Цуриково и "Курск – Поныри" – Горяйново (52.206235, 36.361888) (рисунок 16);
- перекресток дорог Курск – Поныри и "Курск – Поныри" – Брусовое (52.217795, 36.354724) (рисунок 16);
- перекресток дорог Курск – Поныри и "Курск – Поныри" – Березовец (52.237174, 36.341489) (рисунок 16);
- перекресток дорог Верхний Любaж – Поныри и "Верхний Любaж – Поныри" – Карпуневка (52.295966, 36.241568) (рисунок 16);
- перекресток дорог Верхний Любaж – Поныри и "Верхний Любaж – Поныри" – памятник истории республиканского значения (52.280321, 36.206397) (рисунок 16);

- перекресток дорог Верхний Любаж – Поныри, "Верхний Любаж – Поныри" – Дерловка и "Верхний Любаж – Поныри" – Снова (52.284353, 36.217971) (рисунок 17);

- перекресток дороги Поныри – Первомайское (пов. на д. Прилепы) (52.295586, 36.405697) (рисунок 18);

- перекресток дороги Возы – Степь – Красный Октябрь и подъезда к с. Верхнесмородино (52.210157, 36.220557) (рисунок 19);

- перекресток дороги "Верхний Любаж – Поныри" – Дерловка и ул. Писаревка (с. 2-е Поынри) (52.279683, 36.225374) (рисунок 19).

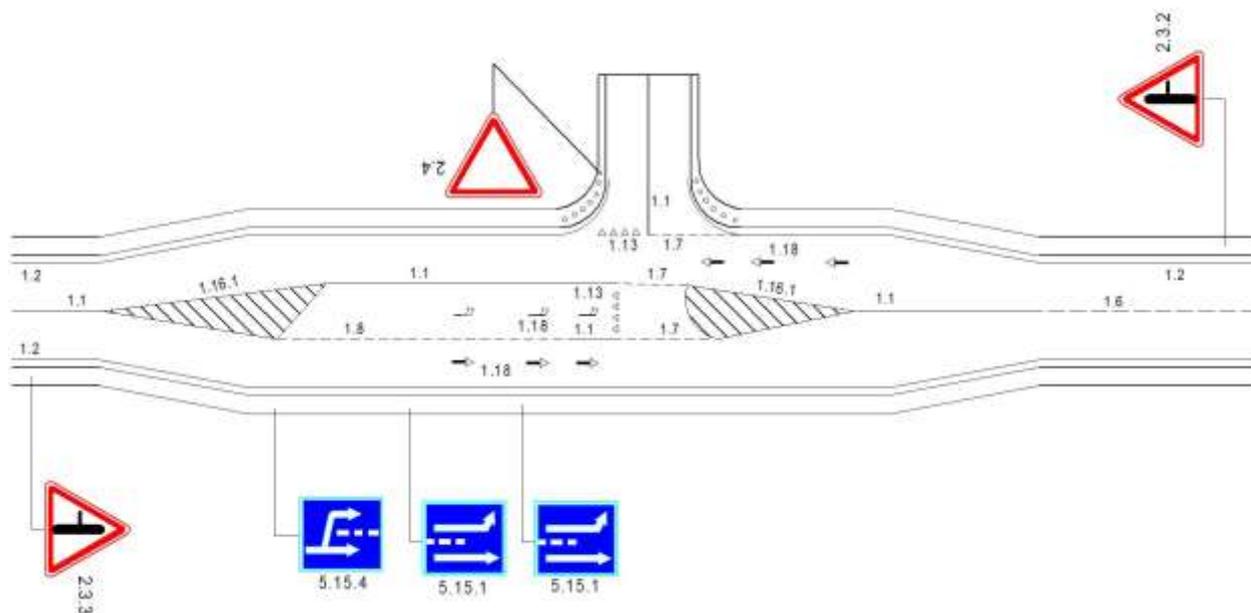


Рисунок 16 – Схема ОДД на перекрестке

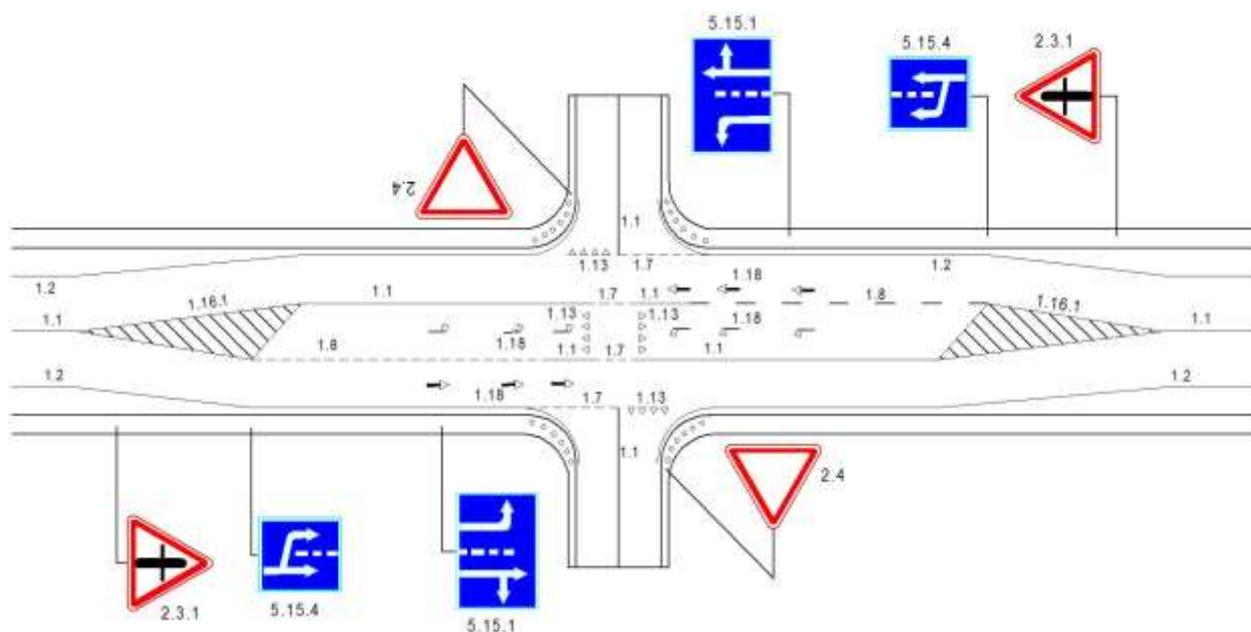


Рисунок 17 – Схема ОДД на перекрестке

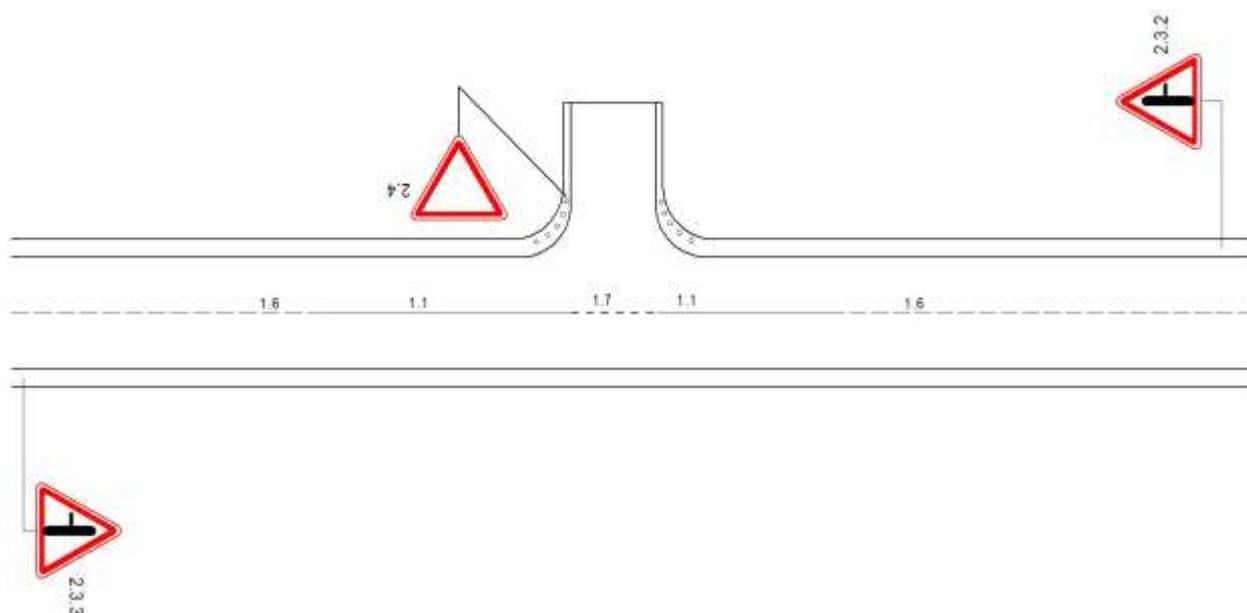


Рисунок 18 – Схема ОДД на перекрестке

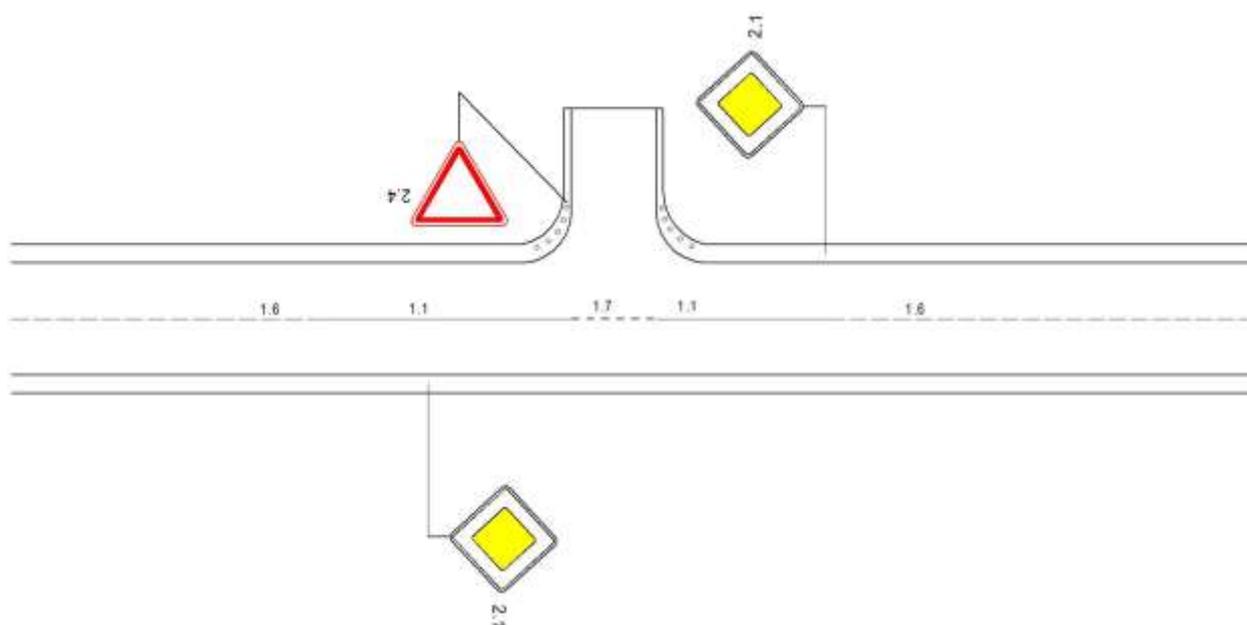


Рисунок 19 – Схема ОДД на перекрестке

#### 4.18 Организация движения пешеходов

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

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

- мероприятия, направленные на снижение количества ДТП и тяжести их последствий с участием пешеходов;

- мероприятия по предупреждению травматизма на пешеходных переходах вблизи ОУ, а также в местах массового скопления людей;

- мероприятия, направленные на обеспечение беспрепятственного перемещения ПП.

В рамках этих мероприятий предусмотрено:

- строительство пешеходных дорожек (тротуаров) вдоль центральных и наиболее оживленных улиц населенных пунктов;

- обустройство пешеходных переходов;

- обновление дорожной разметки на пешеходных переходах;

- улучшение видимости пешеходных переходов посредством их оборудования современными ТСОДД;

- приведение в нормативное состояние существующих пешеходных дорожек и переходов, а также других объектов транспортной инфраструктуры.

#### **4.19 Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов**

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

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

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

- единством методологии и положений нормативных правовых актов, других нормативных документов системы технического регулирования в

сфере дорожного хозяйства и автомобильного транспорта применительно к инвалидам и другим маломобильным группам населения;

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

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

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

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

- для инвалидов с поражением опорно-двигательного аппарата, в том числе на кресле-коляске или с дополнительными опорами должны быть изменены параметры проходов и проездов, предельные уклоны профиля пути, качество поверхности путей передвижения, оборудование городской среды для обеспечения информацией и общественным обслуживанием, в том числе транспортным;

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

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

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

- обустройство пешеходных переходов и тротуаров с учетом требований ГОСТ 33150-2014 "Дороги автомобильные общего пользования. Проектирование пешеходных и велосипедных дорожек. Общие требования", ГОСТ Р 52289-2004 "Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств", ГОСТ Р 52398-2005 "Классификация автомобильных дорог. Основные параметры и требования", ГОСТ Р 52765-2007 "Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация", ГОСТ Р 52766-2007 "Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования",

СП 34.13330.2012 "СНиП 2.05.02-85\* Автомобильные дороги", СП 42.13330 "СНиП 2.07.01-89\* Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений", СП 59.13330.2012 "СНиП 35-01-2001 Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения" и ОДМ 218.2.007-2011 "Методические рекомендации по проектированию мероприятий по обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства";

- на индивидуальных автостоянках на участке около или внутри зданий учреждений обслуживания следует выделять 10 % мест (но не менее одного места) для транспорта инвалидов, в том числе 5 % специализированных мест для автотранспорта инвалидов на кресле-коляске. Выделяемые места должны обозначаться знаками на поверхности покрытия стоянки и продублированы знаком на вертикальной поверхности (стене, столбе, стойке и т. п.) в соответствии с ГОСТ Р 52289-2004 "Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств". Места для личных ТС инвалидов желательно размещать вблизи входа в предприятие или в учреждение, доступного для инвалидов, но не далее 50 м, от входа в жилое здание – не далее 100 м.

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

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

#### **4.20 Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным учреждениям**

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

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

Поставленные задачи решаются с помощью применения ТСОДД.

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

- заблаговременное предупреждение участников ДД о возможном появлении детей на проезжей части;

- создание безопасных условий движения, как в районе ОУ, так и на подходах к ним.

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

- устройство пешеходных ограждений перильного типа;

- устройство пешеходных переходов с ТСОДД, повышающими видимость;

- устройство ТСОДД для принудительного снижения скорости ТС (шумовые полосы, искусственные неровности);

- установка дорожных знаков 1.23 "Осторожно дети".

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

Анализ маршрутов безопасного движения детей к ОУ в некоторых случаях выявил наличие несоответствий в ОДД требованиям ГОСТ Р 52766, ГОСТ Р 52605 и ГОСТ Р 52289 (отсутствие или неправильная установка дорожных знаков, дорожной разметки, ИН, светофоров), которые необходимо учесть при выполнении ПОДД.

#### **4.21 Организация велосипедного движения**

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

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

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

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

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

- строительство новых автомобильных дорог для расширения межпоселенческих и межрайонных связей;

- содержание, ремонт и реконструкция существующих автомобильных дорог с целью приведения дорог в нормативное состояние, улучшения их транспортно-эксплуатационных качеств;

- обустройство грунтовых автомобильных дорог твердым покрытием;

- строительство новых участков дорог, развязок, примыканий и т. д.

- расширение улиц и дорог для повышения их пропускной способности.

Проектируемый транспортный каркас Поныровского района представлен в приложении Ц.

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

При проектировании зданий и сооружений в проектах вновь проектируемых, реконструируемых и технически перевооружаемых действующих предприятий промышленности, энергетики, транспорта и связи разрабатывается план "желтых линий" – максимально допустимых границ зон возможного распространения завалов жилой и общественной застройки, промышленных, коммунально-складских зданий, расположенных, как правило, вдоль магистралей устойчивого функционирования.

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

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

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

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

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

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

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

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

К зданиям с площадью застройки более 10 000 м<sup>2</sup> 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".

Предусматривается строительство специализированной стоянки для задержанных ТС.

## **5 Очередность реализации мероприятий по ОДД**

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

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

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

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

10 – 17 лет (2029 – 2035 гг.) – долгосрочный.

## **6 Оценка требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по ОДД**

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

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

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

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

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

Требуемый объем финансирования мероприятий по ОДД составляет 347,15 млн руб., в том числе:

- 2019 год – 0,6 млн руб.;
- 2020 год – 5,8 млн руб.;
- 2021 год – 7,2 млн руб.;
- 2022 год – 4,75 млн руб.;
- 2023 год – 2,4 млн руб.;
- 2024 – 2028 годы – 192,2 млн руб.;
- 2029 – 2035 годы – 134,2 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 района и разработаны мероприятия по развитию дорожно-транспортной инфраструктуры и совершенствованию ОДД на территории района.

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

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

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

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

КСОДД разработана на срок 17 лет.

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

## **Список использованных источников**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

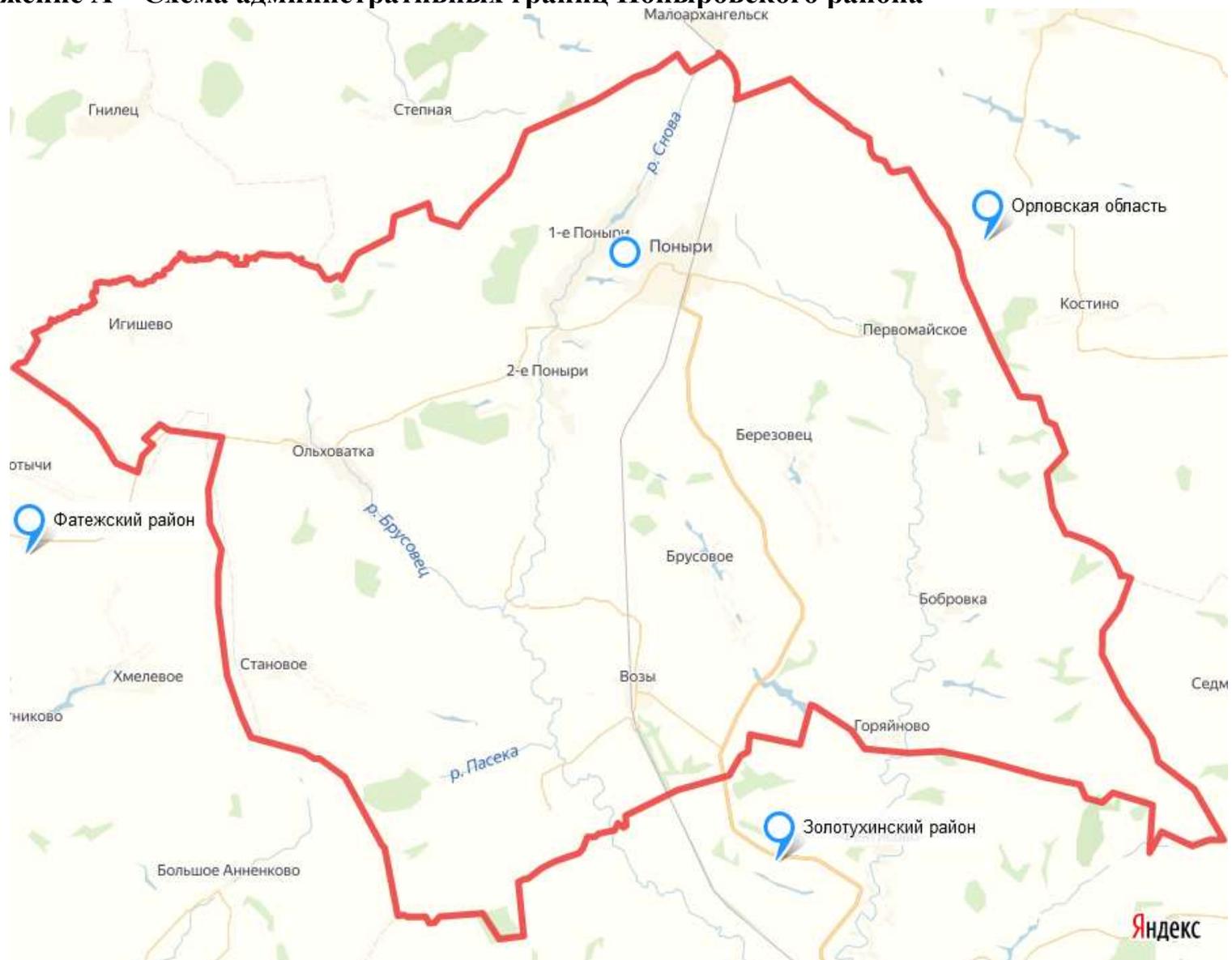
23 Ходош М. С. Грузовые автомобильные перевозки [Текст] / М. С. Ходош. – 4-е изд., перераб. и доп. – М.: Транспорт, 1986. – 208 с.

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

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

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

## Приложение А – Схема административных границ Поныровского района



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

№ п/п	Муниципальное образование	Административный центр	Количество населённых пунктов	Численность населения, чел.	Площадь, км <sup>2</sup>
Городские поселения:					
1	Посёлок Поныри	рабочий посёлок Поныри	1	4737	5,89
Сельские поселения:					
2	1-й Поныровский сельсовет	с. 1-е Поныри	6	880	78,71
3	2-й Поныровский сельсовет	с. 2-е Поныри	7	677	73,70
4	Верхне-Смородинский сельсовет	с. Верхнесмородино	12	759	134,59
5	Возовский сельсовет	п. Возы	3	1694	57,40
6	Горяйновский сельсовет	с. Горяйново	7	695	94,83
7	Ольховатский сельсовет	с. Ольховатка	8	879	129,12
8	Первомайский сельсовет	с. Первомайское	5	648	98,54

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

№ п/п	Населённый пункт	Тип	Численность населения, чел.	Муниципальное образование
1	2	3	4	5
1	1-е Поныри	село	821	1-й Поныровский сельсовет
2	2-е Поныри	село	434	2-й Поныровский сельсовет
3	Березовец	село	303	Первомайский сельсовет
4	Березовецкие Выселки	хутор	50	Первомайский сельсовет
5	Битюг	деревня	88	2-й Поныровский сельсовет
6	Бобровка	село	233	Горайновский сельсовет
7	Большая Дорога	деревня	106	2-й Поныровский сельсовет
8	Брусовое	село	421	Возовский сельсовет
9	Бурасовка	деревня	0	Ольховатский сельсовет
10	Верхнесмородино	село	169	Верхне-Смородинский сельсовет
11	Веселая Роща	деревня	6	Верхне-Смородинский сельсовет
12	Возы	поселок	1263	Возовский сельсовет
13	Воробьевка	село	38	Горайновский сельсовет
14	Гнилое	деревня	137	Верхне-Смородинский сельсовет
15	Горелое	хутор	2	1-й Поныровский сельсовет
16	Городище	деревня	20	2-й Поныровский сельсовет
17	Горайново	село	278	Горайновский сельсовет
18	Дерловка	деревня	2	2-й Поныровский сельсовет
19	Заболотское	деревня	35	Горайновский сельсовет
20	Игишево	село	212	Ольховатский сельсовет
21	Каменец	деревня	0	Горайновский сельсовет

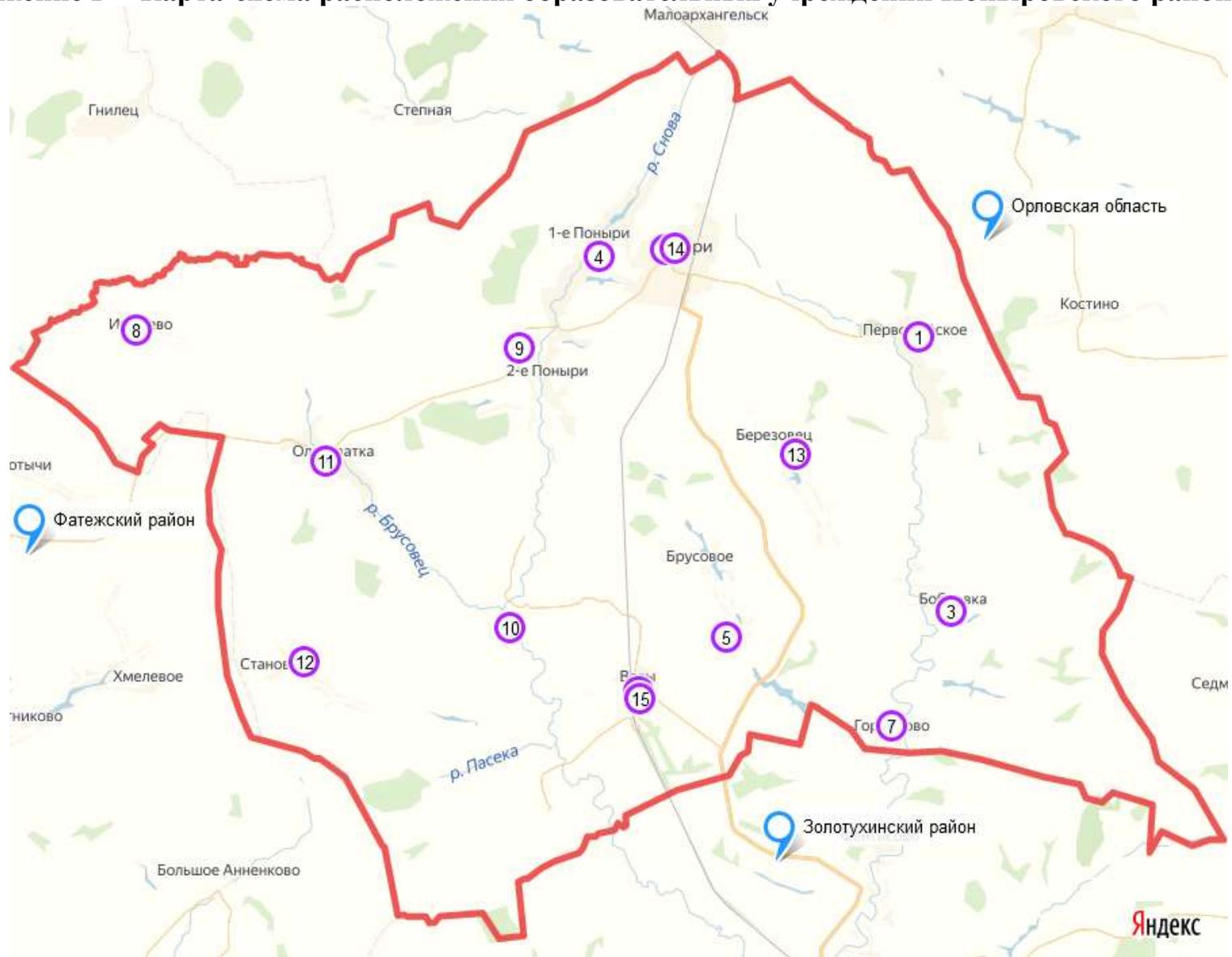
КСОДД муниципального образования "Поныровский район" Курской области

1	2	3	4	5
22	Карпуневка	деревня	14	2-й Поныровский сельсовет
23	Кашара	деревня	3	Ольховатский сельсовет
24	Красавка	деревня	41	Верхне-Смородинский сельсовет
25	Красный Октябрь	деревня	113	Верхне-Смородинский сельсовет
26	Курган	хутор	0	Ольховатский сельсовет
27	Ленинский	поселок	112	Верхне-Смородинский сельсовет
28	Маньшино	деревня	31	Горайновский сельсовет
29	Матвеевка	деревня	42	Верхне-Смородинский сельсовет
30	Михайловка	деревня	19	Верхне-Смородинский сельсовет
31	Нижнесмородино	село	128	Верхне-Смородинский сельсовет
32	Ольховатка	село	531	Ольховатский сельсовет
33	Первое Мая	хутор	26	1-й Поныровский сельсовет
34	Первомайское	село	234	Первомайский сельсовет
35	Подсоборовка	деревня	4	Ольховатский сельсовет
36	Поныри	рабочий посёлок	4737	посёлок Поныри
37	Прилепы	деревня	74	Первомайский сельсовет
38	Ржавец	хутор	14	1-й Поныровский сельсовет
39	Родниковая	деревня	9	Верхне-Смородинский сельсовет
40	Северный	хутор	47	Первомайский сельсовет
41	Снава	деревня	63	2-й Поныровский сельсовет
42	Становое	село	307	Ольховатский сельсовет
43	Степь	деревня	101	Верхне-Смородинский сельсовет
44	Тёплое	деревня	86	Ольховатский сельсовет
45	Тифинское	село	164	Возовский сельсовет
46	Тишина Лощина	деревня	34	1-й Поныровский сельсовет

КСОДД муниципального образования "Поныровский район" Курской области

1	2	3	4	5
47	Хаповка	деревня	59	Верхне-Смородинский сельсовет
48	Цуриково	деревня	91	Горайновский сельсовет
49	Широкое Болото	деревня	22	1-й Поныровский сельсовет

Приложение Г – Карта-схема расположения образовательных учреждений Поныровского района



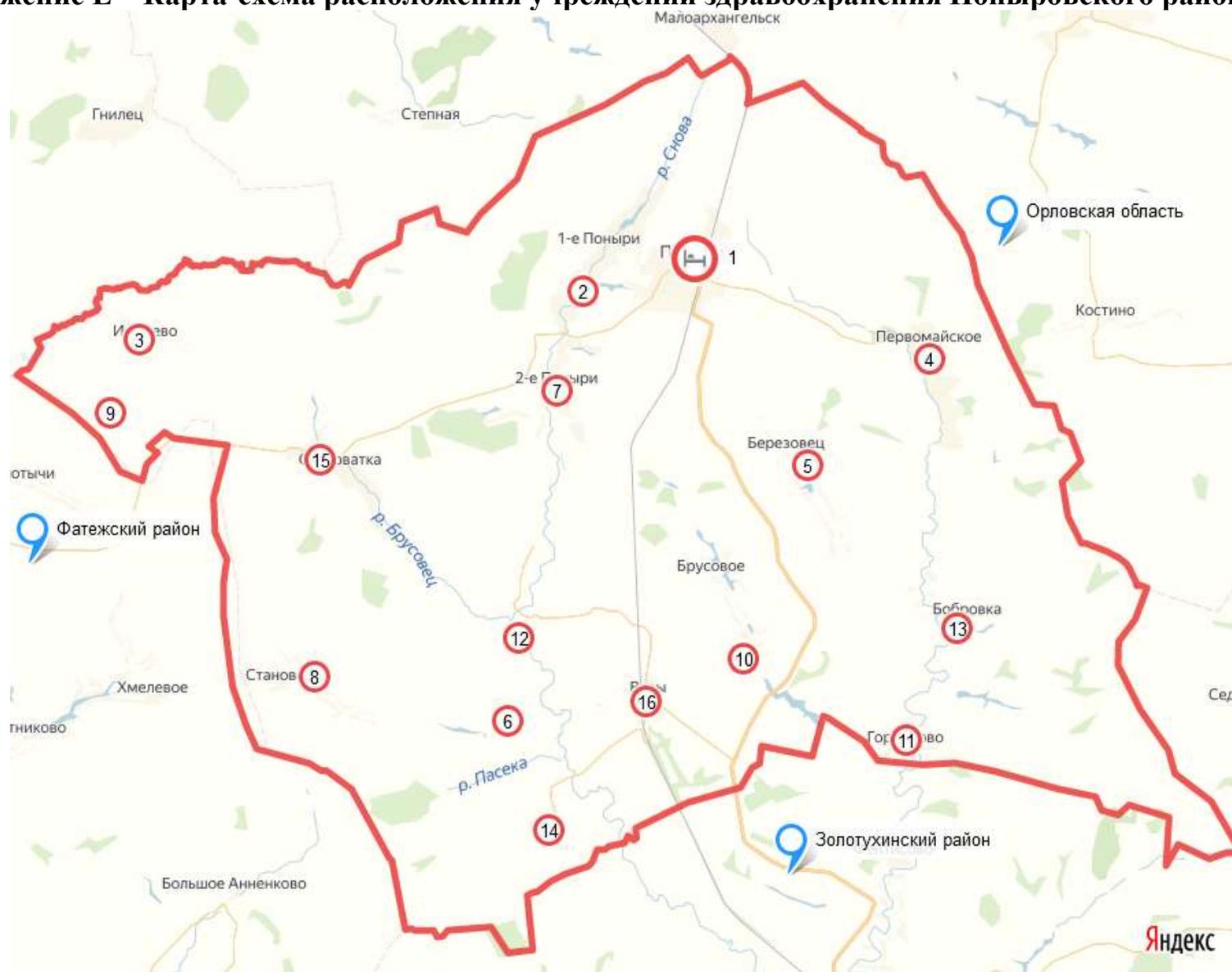
**Приложение Д – Перечень образовательных учреждений Поныровского района**

№ п/п	Наименование	Адрес	Количество обучающихся (воспитанников)
1	2	3	4
1	МКОУ "Первомайская основная общеобразовательная школа"	306007, Курская область, Поныровский район, с. Первомайское	38
2	МКОУ "Поныровская средняя общеобразовательная школа"	306000, Курская область, Поныровский район, п. Поныри, ул. Весёлая, д. 11	629
3	МКОУ "Бобровская основная общеобразовательная школа"	306006, Курская область, Поныровский район, с. Бобровка	20
4	МКОУ "Первопоныровская основная общеобразовательная школа"	306001, Курская область, Поныровский район, с. 1-е Поныри	30
5	МКОУ "Брусовская средняя общеобразовательная школа"	306015, Курская область, Поныровский район, с. Брусовое, ул. Заречная, д. 24	45
6	МКОУ "Возовская средняя общеобразовательная школа"	306010, Курская область, Поныровский район, п. Возы	131
7	МКОУ "Горяйновская основная общеобразовательная школа"	306009, Курская область, Поныровский район, с. Горяйново, д. 57а	38
8	МКОУ "Игишевская средняя общеобразовательная школа"	306004, Курская область, Поныровский район, с. Игишево	22
9	МКОУ "Краснооктябрьская средняя общеобразовательная школа"	306002, Курская область, Поныровский район, д. Большая Дорога, д. 61	76
10	МКОУ "Нижнесмородинская средняя общеобразовательная школа"	306012, Курская область, Поныровский район, с. Верхнесмородиново, ул. Гусливка, д. 23	37

КСОДД муниципального образования "Поныровский район" Курской области

1	2	3	4
11	МКОУ "Ольховатская средняя общеобразовательная школа"	306018, Курская область, Поныровский район, с. Ольховатка	41
12	МКОУ "Становская средняя общеобразовательная школа"	306014, Курская область, Поныровский район, с. Становое	19
13	МКОУ "Березовецкая основная общеобразовательная школа"	306005, Курская область, Поныровский район, с. Березовец	20
14	МКДОУ Поныровский детский сад "Ромашка"	306000, Курская область, п. Поныри, ул. Червонных Казаков, д. 2	248
15	МКДОУ Возовский детский сад "Светлячок"	306010, Курская область, Поныровский район, п. Возы, ул. Советская, д. 7	43
16	Муниципальное казенное образовательное учреждение дополнительного образования "Дом пионеров и школьников"	306000, Курская область п. Поныри, ул. Веселая, д. 16б	167
17	Муниципальное казенное образовательное учреждение дополнительного образования "Поныровская детско-юношеская спортивная школа"	306000, Курская область, Поныровский район, п. Поныри, ул. Червонных Казаков, д. 6	149
18	Муниципальное казённое образовательное учреждение дополнительного образования "Поныровская детская школа искусств"	306000, Курская область, Поныровский район п. Поныри, ул. Ново-Почтовая, д. 2	160

### Приложение Е – Карта-схема расположения учреждений здравоохранения Поныровского района



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

№ п/п	Наименование	Адрес
1	ОБУЗ «Поныровская центральная районная больница»	306000, Курская область, Поныровский район, п. Поныри, ул. Ленина, д. 8
2	Елисеевский ФАП	306001, Курская область, Поныровский район, с. 1-Поныри, ул. Елисеевка
3	Игишевский ФАП	306004, Курская область, Поныровский район, с. Игишево
4	Первомайский ФАП	306007, Курская область, Поныровский район, с. Первомайское
5	Березовецкий ФАП	306005, Курская область, Поныровский район, с. Березовец
6	Нижне-Смородинский ФАП	306012, Курская область, Поныровский район, с. Нижне-Смородино, ул. Вялых
7	2-Поныровский ФАП	306002, Курская область, Поныровский район, с. 2-Поныри, ул. Низ, д. 55
8	Становской ФАП	306014, Курская область, Поныровский район, с. Становое
9	Тепловский ФАП	306004, Курская область, Поныровский район, д. Теплое, д. 45
10	Брусовской ФАП	306015, Курская область, Поныровский район, с. Брусовое, ул. Молодежная, д. 4
11	Горяйновский ФАП	306009, Курская область, Поныровский район, с. Горяйново
12	Верхне-Смородинский ФАП	306013, Курская область, Поныровский район, с. Верхне-Смородино, ул. Центральная, д. 6
13	Бобровский ФАП	306006, Курская область, Поныровский район, с. Бобровка, д. 53
14	Матвеевский ФАП	306011, Курская область, Поныровский район, д. Гнилое, д. 51а
15	Ольховатская врачебная амбулатория	306018, Курская область, Поныровский район, с. Ольховатка, ул. Погорельцы, д. 11
16	Возовское отделение врача общей практики (семейного врача)	306010, Курская область, Поныровский район, п. Возы, пер. Комсомольский, д. 1-а

**Приложение И – Перечень учреждений культурно-досугового типа Поныровского района**

№ п/п	Наименование	Адрес
1	МКУК "Поныровский центр культуры и досуга"	306000, Курская область, Поныровский р-н, п. Поныри, ул. Ленина, д. 12
2	МКУК "1-Поныровский сельский Дом культуры"	306001, Курская область, Поныровский р-н, с.1-Поныри, ул. Быковка
3	МКУК "Верхнесмородинский сельский Дом культуры"	306013, Курская область, Поныровский р-н, п. Ленинский, д. 61
4	МКУК "Матвеевский сельский Дом культуры"	306011, Курская область, Поныровский р-н, д. Гнилое, д. 47А
5	МКУК "Первомайский сельский Дом культуры"	306007, Курская область, Поныровский р-н, с. Первомайское
6	МКУК "Березовецкий сельский Дом культуры"	306005, Курская область, Поныровский р-н, с. Березовец
7	МКУК "2-Поныровский сельский Дом культуры"	306002, Курская область, Поныровский р-н, село 2-е Поныри, ул. Писаревка, д. 18
8	МКУК "Возовский сельский Дом культуры"	306010, Курская область, Поныровский р-н, п. Возы, ул. Комсомольская, д. 5
9	МКУК "Брусовской сельский Дом культуры"	306015, Курская обл., Поныровский р-н, с. Брусовое
10	МКУК "Игишевский сельский Дом культуры"	306004, Курская область, Поныровский р-н, с. Игишево
11	МКУК "Ольховатский сельский Дом культуры"	306018, Курская область, Поныровский р-н, с. Ольховатка
12	МКУК "Горайновский сельский Дом культуры"	306009, Курская область, Поныровский р-н, с. Горайново
13	МКУК "Бобровский сельский Дом культуры"	306006, Курская область, Поныровский р-н, с. Бобровка
14	МКУК "Становской сельский Дом культуры"	306014, Курская область, Поныровский р-н, с. Становое
15	Поныровский историко-мемориальный музей Курской битвы – филиал Курского областного краеведческого музея	306000, Курская область, Поныровский р-н, п. Поныри, ул. Ленина, д. 1

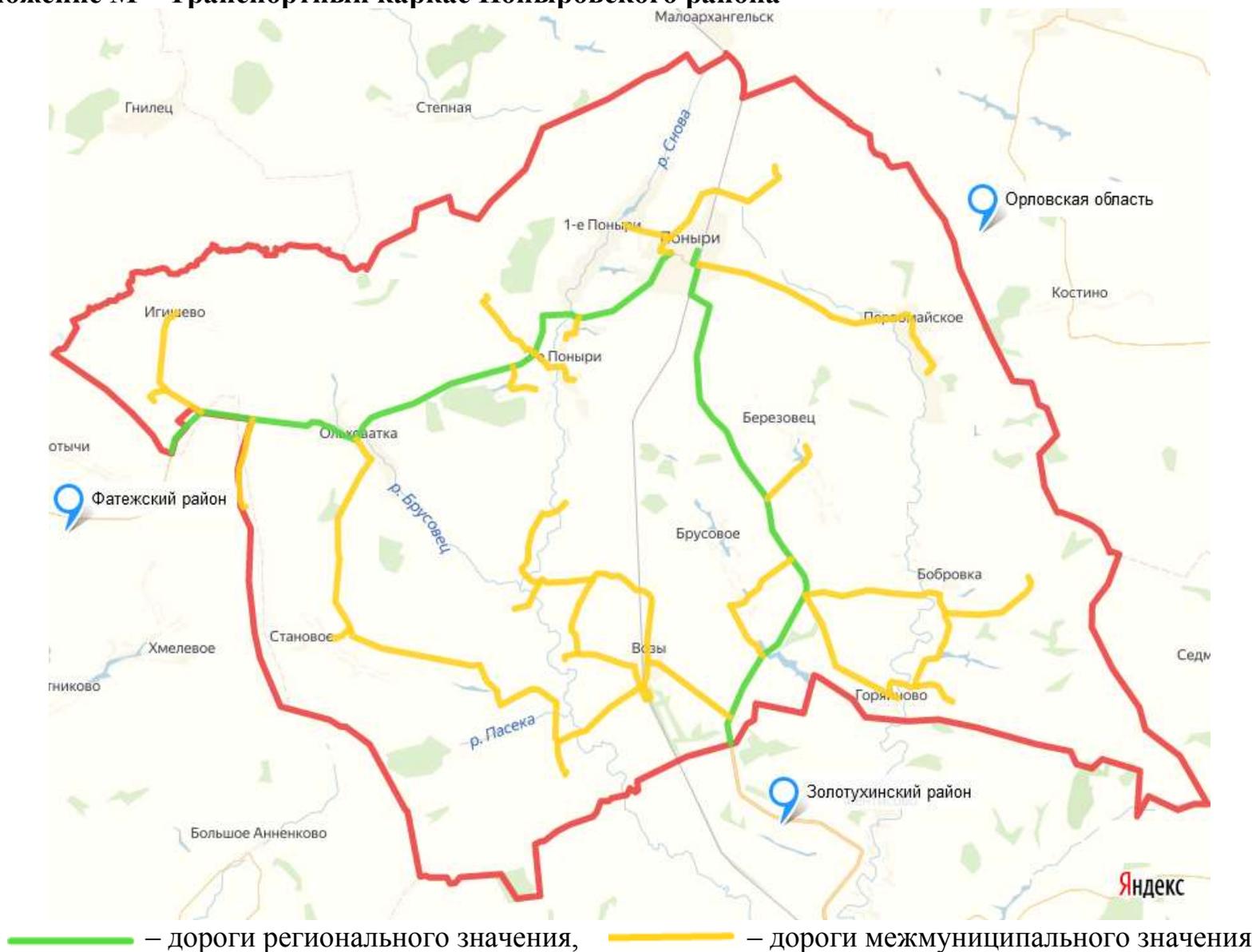
**Приложение К – Перечень муниципальных библиотек Поныровского района**

№ п/п	Наименование	Адрес
1	МКУК "Межпоселенческая библиотека" Поныровского района Курской области	306000, Курская обл., п. Поныри, ул. Почтовая, д. 42
2	Детская библиотека	306000, Курская обл., п. Поныри, ул. Первомайская, д. 3
3	1-Поныровская сельская библиотека	306001, Курская обл., Поныровский р-н, с. 1-Поныри, ул. Быковка
4	2-Поныровская сельская модельная библиотека	306002, Курская обл., Поныровский р-н, с. 2-Поныри
5	Березовецкая сельская библиотека»	306005, Курская обл., Поныровский р-н, с. Березовец
6	Бобровская сельская библиотека	306006, Курская обл., Поныровский р-н, с. Бобровка
7	Брусовская сельская библиотека	306015, Курская обл., Поныровский р-н, с. Брусовое, ул. Молодежная, д. 13
8	Верхнесмородинская сельская модельная библиотека	306013, Курская обл., Поныровский р-н, п. Ленинский, д. 61
9	Возовская сельская библиотека	306010, Курская обл., Поныровский р-н, п. Возы, ул. Комсомольская, д. 5
10	Горяйновская сельская модельная библиотека	306009, Курская обл., Поныровский р-н, с. Горяйново
11	Игишевская сельская модельная библиотека	306004, Курская обл., Поныровский р-н, с. Игишево
12	Матвеевская сельская библиотека	306011, Курская обл., Поныровский р-н, с. Нижнесмородино
13	Ольховатская сельская модельная библиотека	306018, Курская обл., Поныровский р-н, с. Ольховатка
14	Первомайская сельская библиотека	306007, Курская обл., Поныровский р-н, с. Первомайское
15	Становская сельская библиотека	306014, Курская обл., Поныровский р-н, с. Становое

**Приложение Л – Перечень основных (наиболее крупных) предприятий Поныровского района**

№ п/п	Наименование	Основной вид деятельности по ОКВЭД	Адрес
1	ОАО "Луч"	Производство молока (кроме сырого) и молочной продукции	306000, Курская обл., Поныровский район, п. Поныри, ул. Березов Лог, д. 1
2	ОАО "Возовский завод сельскохозяйственного машиностроения"	Производство паровых котлов и их частей	306010, Курская обл., Поныровский р-н, п. Возы, ул. Комсомольская, д. 45
3	ООО "Завод коммунального оборудования"	Производство строительных металлических конструкций, изделий и их частей	306010, Курская обл., Поныровский район, п. Возы, ул. Комсомольская, д. 45
4	ООО "Теплосети п. Поныри"	Производство пара и горячей воды (тепловой энергии) котельными	306000, Курская обл., Поныровский район, п. Поныри, ул. Веселая, д. 1
5	ООО "Курск-Агро" – филиал "Поныровское агрообъединение"	Выращивание зерновых (кроме риса), зернобобовых культур и семян масличных культур	306000, Курская обл., Поныровский район, п. Поныри, ул. Сапунова, д. 171
6	ООО "Нива"	Выращивание зерновых культур	306000, Курская обл., Поныровский район, п. Поныри, ул. Сапунова, д. 171
7	СХПК "Майский"	Выращивание зерновых культур	306001, Курская обл., Поныровский район, с. 1-е Поныри
8	ООО "Элита"	Выращивание зерновых культур	306000, Курская обл., Поныровский район, п. Поныри, ул. Березов Лог, д. 8
9	ЗАО "Смена"	Выращивание однолетних культур	306001, Курская обл., Поныровский район, х. Горелое
10	ООО "Восход"	Производство молока (кроме сырого) и молочной продукции	306000, Курская обл., Поныровский район, п. Поныри, ул. Березов Лог, д. 1
11	ООО "Рассвет"	Прочие виды переработки и консервирования фруктов и овощей	306000, Курская обл., Поныровский район, п. Поныри, ул. Березов Лог, д. 1

### Приложение М – Транспортный каркас Поныровского района



**Приложение Н – Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального значения, проходящих в границе Поныровского 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-002	Верхний Любаж – Поныри 52.252200, 36.024773 52.316680, 36.290424	20,59	IV	асфальтобетон	6,0	800	40–50
2	38 ОП РЗ 38К-018	Курск – Поныри 52.156933, 36.323016 52.317591, 36.304751	20,9	III – 14,3 км; IV – 6,6 км	асфальтобетон	6,0	2000	30–40 80–1000
ВСЕГО:			41,49					

**Приложение II – Перечень автомобильных дорог общего пользования межмуниципального значения, проходящих в границе Поныровского 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-030	"Верхний Любаж – Поныри" – Игишево 52.265431, 36.041049 52.297623, 36.027949	4,54	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	5–10
2	38 ОП МЗ 38Н-031	"Верхний Любаж – Поныри" – Игишево" – Теплое 52.272834, 36.021829 52.268958, 36.015721 ???	1,2	IV – 0,64 км –	асфальтобетон – 0,64 км; грунт – 0,56 км	6,0 –	менее 200	0–55 –
3	38 ОП МЗ 38Н-032	"Верхний Любаж – Поныри" – памятник истории республиканского значения 52.280331, 36.206434 52.272840, 36.218743	1,754	V	асфальтобетон	4,5	менее 200	0–50
4	38 ОП МЗ 38Н-034	"Поныри – памятник саперам" – 1-е Поныри 52.321852, 36.290519 52.325964, 36.266283	1,704	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	5–10
5	38 ОП МЗ 38Н-035	"Верхний Любаж – Поныри" – Дерловка 52.284339, 36.218018 52.275862, 36.239131	2,115	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	5–10
6	38 ОП МЗ 38Н-036	"Верхний Любаж – Поныри" – Карпуневка 52.295901, 36.241637 52.289112, 36.234813	1,037	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	0–5

КСОДД муниципального образования "Поныровский район" Курской области

7	38 ОП МЗ 38Н-038	"Верхний Любаж – Поньри" – Снова 52.284375, 36.217926 52.301043, 36.190508 52.302725, 36.192654	3,078	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	5–10
8	38 ОП МЗ 38Н-043	Возы – Степь – Красный Октябрь с подъездом к с. Верхнесмородино 52.184472, 36.278254 52.236237, 36.234609 52.210374, 36.220997 52.201569, 36.207606	12,75	IV – 11,6 км; V – 1,15 км	асфальтобетон	6,0 4,5	менее 200	5–10 50–100
9	38 ОП МЗ 38Н-044	"Возы – Степь – Красный Октябрь" – Нижнесмородино 52.211406, 36.249081 52.185327, 36.234243	4,214	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	0–5
10	38 ОП МЗ 38Н-387	"Курск – Поньри" – Березовец 52.237206, 36.341490 52.254254, 36.362349	2,575	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	5–10
11	38 ОП МЗ 38Н-388	"Курск – Поньри" – Бобровка – Цуриково 52.206205, 36.362129 52.212012, 36.480800	9,515	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	5–10
12	38 ОП МЗ 38Н-389	"Курск – Поньри" – Брусовое 52.217790, 36.354674 52.186659, 36.339160	5,09	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	5–10
13	38 ОП МЗ 38Н-392	"Курск – Поньри" – Возы – Становое – "Верхний Любаж – Поньри" 52.166562, 36.322093 52.256518, 36.123335 52.192505, 36.111309	27,38	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	5–10

КСОДД муниципального образования "Поныровский район" Курской области

14	38 ОП МЗ 38Н-393	"Курск – Поныри" – Вozy – Становое – "Верхний Любaж – Поныри" – Гнилое 52.158508, 36.230605 52.148071, 36.234396	1,299	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	0–5
15	38 ОП МЗ 38Н-394	"Курск – Поныри" – Вozy – Становое – "Верхний Любaж – Поныри" – Верхнесмородино 52.176363, 36.274536 52.187245, 36.241170	2,89	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	5–10
16	38 ОП МЗ 38Н-395	"Курск – Поныри" – Горяйново 52.206205, 36.362129 52.172751, 36.411268	5,001	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	5–10
17	38 ОП МЗ 38Н-396	"Курск – Поныри" – Горяйново" – Воробьевка 52.174026, 36.406798 52.171640, 36.440209	3,0	V	асфальтобетон	4,5	менее 200	0–50
18	38 ОП МЗ 38Н-397	"Курск – Поныри" – Горяйново" – Маньшино 52.176602, 36.421159 52.200502, 36.436480	3,235	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	0–5
19	38 ОП МЗ 38Н-539	Поныри – памятник саперам 52.316967, 36.290265 52.344848, 36.345986	5,447	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	5–10
20	38 ОП МЗ 38Н-540	Поныри – Первомайское 52.312710, 36.305229 52.278091, 36.426840	9,751	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	5–10
21	38 ОП МЗ 38Н-823	Подъездная дорога к Мемориальному комплексу 52.263036, 36.068252 52.234724, 36.064326	3,228	V	асфальтобетон	4,5	менее 200	0–5
ВСЕГО:			110,803					

**Приложение Р – Перечень железнодорожных переездов Поныровского района**

№ п/п	Местоположение				Наличие				Количество ж/д путей
	км	м	Широта	Долгота	шлагбаума	светофора	звуковой сигнализации	устройств заграждения	
Курск – Поныри									
1			52.312832	36.304692	+	+	+	+	6
Возы – Степь – Красный Октябрь с подъездом к с. Верхнесмордино									
2	0	706	52.190744	36.277932	–	–	–	–	3
3	2	860	52.207745	36.273750	–	+	+	–	2
"Курск – Поныри" – Возы – Становое – "Верхний Любаж – Поныри"									
4	4	1056	52.172571	36.278853	–	+	+	–	2
Поныри – памятник саперам									
5	2	1404	52.336919	36.315389	–	+	+	–	2



Регулируемый ж/д переезд на дороге  
Курск – Поныри



Нерегулируемый ж/д переезд на дороге Возы – Степь –  
Красный Октябрь с подъездом к с. Верхнесмордино



Регулируемый ж/д переезд на дороге Возы – Степь – Красный Октябрь с подъездом к с. Верхнесмородино



Регулируемый ж/д переезд на дороге "Курск –Поныри" – Возы – Становое – "Верхний Любаж – Поныри"



Регулируемый ж/д переезд на дороге Поныри – памятник саперам

Приложение С – Перечень АЗС Поныровского района

№ п/п	Местоположение				Расположение	Количество заправочных колонок, шт.	Наличие		
	км	м	Широта	Долгота			площадки для стоянки (остановки)	туалета	мусоросбор- ника
Курск – Поныри									
1			52.302401	36.302512	слева	6	+	-	+

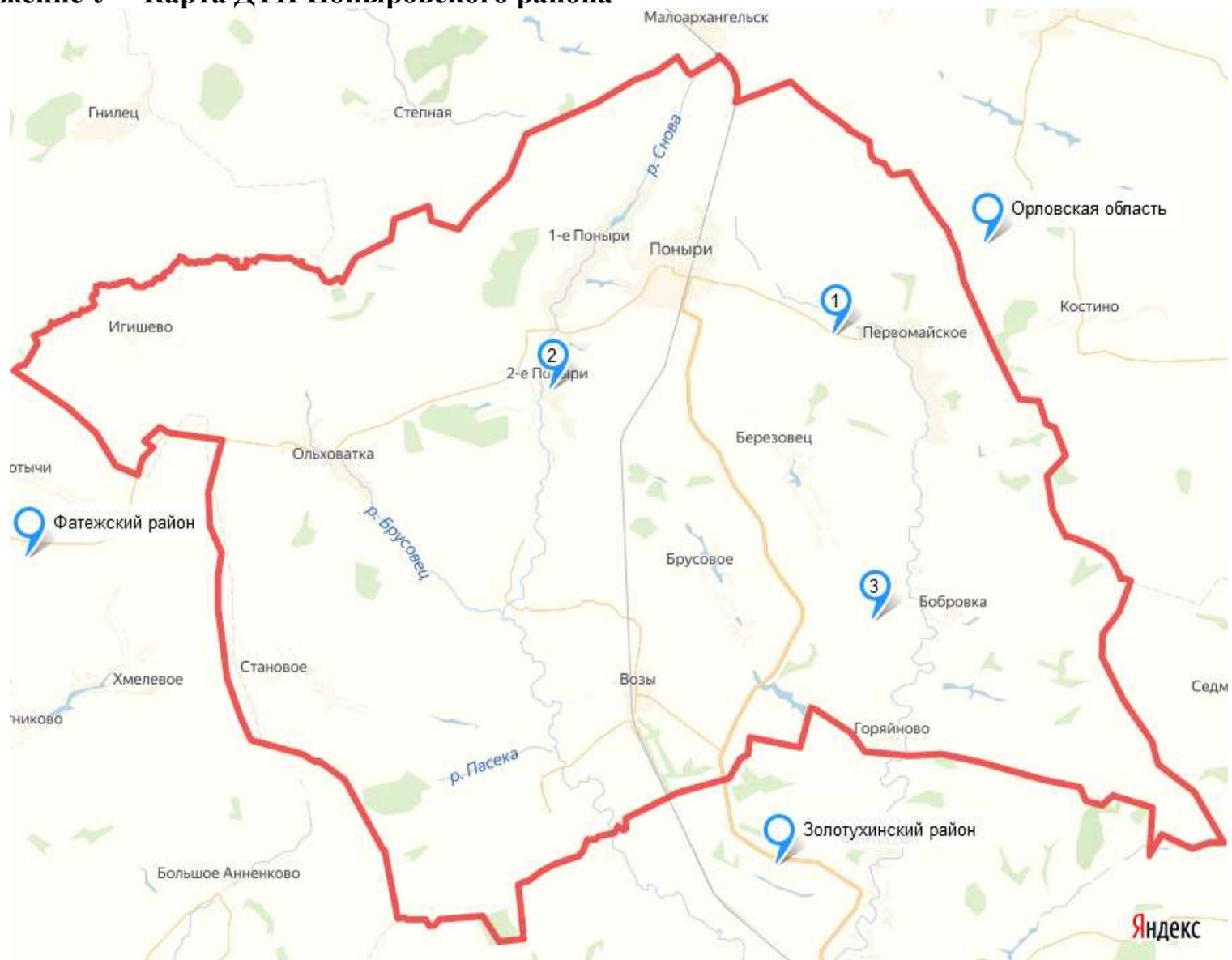


АЗС на дороге Курск – Поныри

**Приложение Т – Реестр межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок Курской области, проходящих по территории Поныровского 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
1	251	Свобода - Золотухино - Вozy - Н. Смородино - Поныри	Золотухино, Вozy, Н. Смородино	Курск - Поныри - Вozy - 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	ГУПКО "Золотухинское АТП", 306050, Курская обл., Золотухинский район, м. Свобода, ул. Мирная, д. 1А
2	252	Свобода - Золотухино - Вozy - В. Смородино - Поныри	Золотухино, Вozy, В. Смородино	Курск - Поныри - Вozy - 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	ГУПКО "Золотухинское АТП", 306050, Курская обл., Золотухинский район, м. Свобода, ул. Мирная, д. 1А
3	557	АС Поныри - АВ Курск	Поныри - Вozy - Золотухино - Свобода	Курск - Поныри	84,9	Только на остановочных пунктах	Регулярные перевозки по нерегулируем ым тарифам	Автобус, малый класс	2 ед.	Договор № 437 от 30.04.2014	ГУПКО "Золотухинское АТП", 306050, Курская обл., Золотухинский район, м. Свобода, ул. Мирная, д. 1А

**Приложение У – Карта ДТП Поныровского района**



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

№ ДТП	Дата	Время	Широта	Долгота	Вид ДТП	Дорога (местоположение)	Объект УДС	Наличие опьянения	Количество погибших / раненых	Примечание
1	11.02.2018	10:00	52.29576	36.377525	Опрокидывание	Поныри – Первомайское 5КМ 600М	Перегон	Нет	0 / 2	Нарушение правил расположения ТС на проезжей части
2	01.08.2018	16:10	52.290869	36.239755	Столкновение	с 2-е Поныри	Перегон	Нет	0 / 1	Выезд на полосу встречного движения
3	09.08.2018	23:00	52.207738	36.397533	Съезд с дороги	"Курск – Поныри" – Бобровка – Цуриково 1КМ 0М	Перегон	Да	0 / 1	Управление ТС лицом, не имеющим права на управление ТС Управление ТС в состоянии алкогольного опьянения

**Приложение X – Оценка требуемых объемов финансирования и эффективности, а также очередность реализации мероприятий по ОДД в Поныровском район**

№ п/п	Наименование мероприятия	Годы реализации	Объем финансирования, млн руб.	Источники финансирования	Эффективность мероприятия
1	Строительство линий наружного электроосвещения дороги Верхний Любаж – Поныри (с. 2-е Поныри) от 52.296038, 36.222090 до 52.284452, 36.218016, 1,4 км	2020-2021	3,5	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для всех участников ДД, снижение риска возникновения ДТП
2	Строительство линий наружного электроосвещения по ул. Комсомольская (п. Возы) от 52.178584, 36.276997 до 52.190219, 36.277781, 1,3 км	2021-2022	3,3	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для всех участников ДД, снижение риска возникновения ДТП
3	Обустройство наружного электроосвещения дороги Верхний Любаж – Поныри (с. Ольховатка) от 52.260523, 36.126775 до 52.261640, 36.104869, 1,9 км	2020-2021	1,0	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для всех участников ДД, снижение риска возникновения ДТП
4	Обустройство наружного электроосвещения по ул. Пролетарская (п. Возы) от 52.184368, 36.278345 до 52.183812, 36.284147, 0,4 км	2021-2022	0,2	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для всех участников ДД, снижение риска возникновения ДТП
5	Строительство тротуара на дороге Верхний Любаж – Поныри (с. 2-е Поныри) от 52.296038, 36.222090 до 52.284452, 36.218016, 1,4 км	2020-2021	1,4	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных условий для движения пешеходов.
6	Строительство тротуара по ул. Кирова (п. Поныри) от 52.313071, 36.305735 до 52.311786, 36.315455, 0,7 км	2020-2021	0,7	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных условий для движения пешеходов.

КСОДД муниципального образования "Поныровский район" Курской области

7	Строительство тротуара по ул. Комсомольская (п. Возы) от 52.178584, 36.276997 до 52.190219, 36.277781, 1,3 км	2021-2022	1,3	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных условий для движения пешеходов.
8	Строительство тротуара по ул. Пролетарская (п. Возы) от 52.184368, 36.278345 до 52.183812, 36.284147, 0,4 км	2021-2022	0,4	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных условий для движения пешеходов.
9	Строительство ОП ОПТ на дороге Курск – Поныри (3 шт.): - с. Тифинское, справа (52.186703, 36.339690); - с. Березовец, слева (52.260038, 36.318770); - п. Поныри, справа (52.311547, 36.304850)	2020-2021	0,6	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для пассажиров ОПТ
10	Обустройство пешеходных переходов на дороге Курск – Поныри (6 шт.): - пов. на п. Возы (52.167098, 36.322657); - пов. на д. Горайново (52.204970, 36.360728); - пов. на с. Брусовое (52.218515, 36.353946); - пов. на с. Березовец (52.235028, 36.342502); - пов. на с. Березовец (52.260427, 36.318222); - п. Поныри (52.311439, 36.304660)	2020-2021	0,3	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных условий для движения пешеходов
11	Реконструкция (спрямление) участка дороги Поныри – Первомайское (52.309330, 36.334660), 0,1 км	2022-2023	1,5	Средства местных бюджетов	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
12	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
13	Строительство специализированной стоянки для задержанных ТС	2020-2021	1,0	Средства бюджетов всех уровней,	Пресечение нарушений правил эксплуатации,

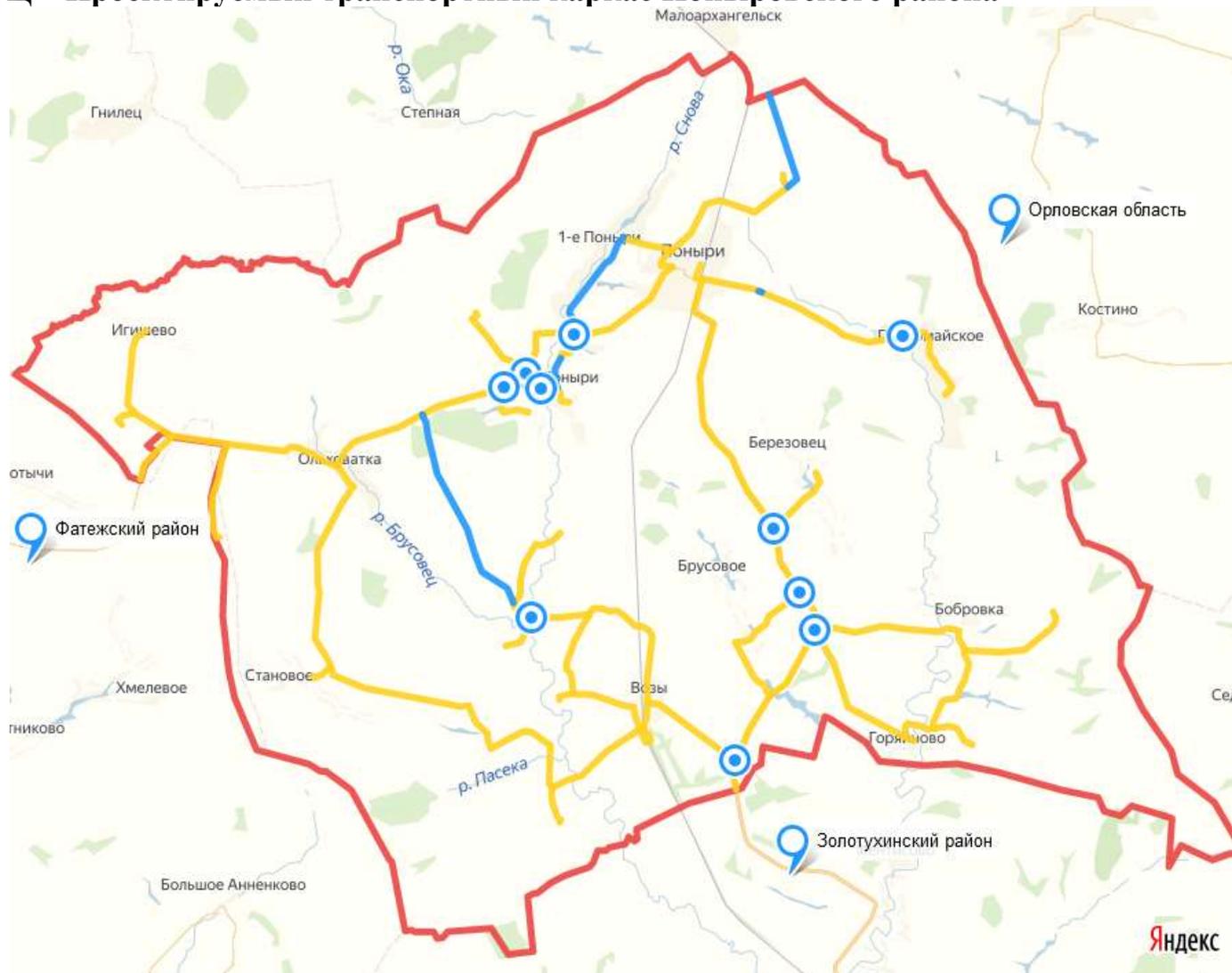
КСОДД муниципального образования "Поныровский район" Курской области

				инвестиции	использования и управления ТС
14	Реконструкция перекрестка дорог Курск – Поныри и "Курск – Поныри" – Вozy – Становое – "Верхний Любаж – Поныри" (52.166521, 36.322208)	2022–2023	0,5	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
15	Реконструкция перекрестка дорог Курск – Поныри, "Курск – Поныри" – Бобровка – Цуриково и "Курск – Поныри" – Горайново (52.206235, 36.361888)	2022–2023	0,5	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
16	Реконструкция перекрестка дорог Курск – Поныри и "Курск – Поныри" – Брусовое (52.217795, 36.354724)	2022–2023	0,5	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
17	Реконструкция перекрестка дорог Курск – Поныри и "Курск – Поныри" – Березовец (52.237174, 36.341489)	2022–2023	0,5	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
18	Реконструкция перекрестка дорог Верхний Любаж – Поныри и "Верхний Любаж – Поныри" – Карпуневка (52.295966, 36.241568)	2022–2023	0,5	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
19	Реконструкция перекрестка дорог Верхний Любаж – Поныри и "Верхний Любаж – Поныри" – памятник истории республиканского значения (52.280321, 36.206397)	2022–2023	0,5	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
20	Реконструкция перекрестка дорог Верхний Любаж – Поныри, "Верхний Любаж – Поныри" – Дерловка и "Верхний Любаж – Поныри" – Снова (52.284353, 36.217971)	2022–2023	0,5	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
21	Реконструкция перекрестка дороги Поныри – Первомайское (пов. на д. Прилепы) (52.295586, 36.405697)	2022–2023	0,2	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
22	Реконструкция перекрестка дорог Вozy – Степь – Красный Октябрь и подъезд к с. Верхнесмородино (52.210157, 36.220557)	2022–2023	0,2	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
23	Реконструкция перекрестка дороги "Верхний Любаж	2022–2023	0,2	Средства бюджетов	Улучшение ТЭКАД,

КСОДД муниципального образования "Поныровский район" Курской области

	– Поньри" – Дерловка и ул. Писаревка (с. 2-е Поынри) (52.279683, 36.225374)			всех уровней	снижение риска возникновения ДТП
24	Строительство туалетов на ОП ОПТ на дороге Курск – Поньри (2 шт.): - пов. на д. Горайново, слева (52.204961, 36.360571); - пов. на д. Горайново, справа (52.208102, 36.362849)	2022-2023	0,4	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для пассажиров ОПТ
25	Строительство дороги, связывающей дорогу Поньри – памятник саперам и Орловскую область, 3,2 км	2024-2028	48,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Обеспечение транспортной связанности территорий
26	Строительство дороги, связывающей дорогу "Поньри – памятник саперам" – 1-е Поньри и дорогу Верхний Любаж – Поньри, 4,1 км	2024-2028	24,6	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Обеспечение транспортной связанности территорий
27	Строительство дороги, связывающей дорогу "Верхний Любаж – Поньри" – Карпуневка и дорогу "Верхний Любаж – Поньри" – Дерловка, 1,1 км	2024-2028	6,6	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Обеспечение транспортной связанности территорий
28	Строительство дороги "Верхний Любаж – Поньри" – Верхнесмородино, 7,3 км	2024-2028	110,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Обеспечение транспортной связанности территорий
29	Разработка ПОДД	2019-2035	1,7	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
30	Установка ТСОДД в соответствии с ПОДД	2019-2035	8,5	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
31	Реконструкция (приведение к III категории) дороги Курск – Поньри, 6,6 км	2029-2035	130,0	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД

### Приложение Ц – Проектируемый транспортный каркас Поныровского района



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