

**МИНОБРНАУКИ РОССИИ**

**Юго-Западный государственный университет**

**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА  
ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ  
НА ТЕРРИТОРИИ  
МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ  
"ОБОЯНСКИЙ РАЙОН" КУРСКОЙ ОБЛАСТИ**

Курск, 2019 г.

МИНОБРНАУКИ РОССИИ  
Юго-Западный государственный университет

**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА  
ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ  
НА ТЕРРИТОРИИ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ  
"ОБОЯНСКИЙ РАЙОН" КУРСКОЙ ОБЛАСТИ**

**Заказчик:**

Администрация Обоянского района  
Курской области

**Разработчик:**

ФГБОУ ВО "Юго-Западный  
государственный университет

**Утверждаю:**

Глава Обоянского района  
Курской области

**Проректор по науке и инновациям:**

\_\_\_\_\_ В. Н. Жилин

\_\_\_\_\_ О. Г. Ларина

" \_\_\_\_ " \_\_\_\_\_ 2019 г.

" \_\_\_\_ " \_\_\_\_\_ 2019 г.

**Согласовано:**

Комитет транспорта и автомобильных дорог Курской области

\_\_\_\_\_  
" \_\_\_\_ " \_\_\_\_\_ 2019 г.

УГИБДД УМВД России по Курской области

\_\_\_\_\_  
" \_\_\_\_ " \_\_\_\_\_ 2019 г.

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

\_\_\_\_\_  
" \_\_\_\_ " \_\_\_\_\_ 2019 г.

Курск, 2019 г.

## **Реферат**

129 страниц, 1 таблица, 17 рисунков, 20 приложений,  
26 использованных источников.

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

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

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

Методы исследования:

- документальные,
- натурные,
- моделирование.

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

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

## Содержание

Нормативные ссылки	7
Обозначения и сокращения	11
Введение	12
1 Характеристика сложившейся ситуации по ОДД на территории МО	14
1.1 Описание используемых методов и средств получения исходной информации	14
1.2 Анализ положения МО в структуре пространственной организации Российской Федерации и Курской области	15
1.3 Анализ организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД	19
1.4 Анализ нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД	23
1.5 Анализ имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования	27
1.6 Социально-экономическая характеристика МО	36
1.7 Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий	37
1.8 Описание существующей организации движения ТС и пешеходов	39
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	41
1.11 Анализ условий дорожного движения	41
1.12 Анализ эксплуатационного состояния ТСОДД	42
1.13 Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД	42
1.14 Исследование причин и условий возникновения ДТП	43
1.15 Изучение общественного мнения и мнения водителей ТС	54
2 Принципиальные предложения и решения по основным мероприятиям ОДД (варианты проектирования)	55
3 Укрупненная оценка предлагаемых вариантов проектирования с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта	59
4 Мероприятия по ОДД для предлагаемого к реализации варианта проектирования	60
4.1 Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий	60
4.2 Категорирование дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству	60
4.3 Распределение транспортных потоков по сети дорог	61
4.4 Разработка, внедрение и использование АСУДД	61
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	61
4.6 Совершенствование системы информационного обеспечения участников ДД	62
4.7 Применение реверсивного движения	62
4.8 Организация движения маршрутных ТС, включая обеспечение приоритетных условий их движения	63
4.9 Организация пропуска транзитных транспортных потоков	63
4.10 Организация пропуска грузовых ТС	63
4.11 Ограничение доступа ТС на определенные территории	64
4.12 Скоростной режим движения ТС на отдельных участках дорог или в различных зонах	65
4.13 Формирование единого парковочного пространства	65
4.14 Организация одностороннего движения ТС на дорогах или их участках	65
4.15 Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования	65
4.16 Режимы работы светофорного регулирования	66
4.17 Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями	66
4.18 Организация движения пешеходов	68
4.19 Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов	68
4.20 Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным учреждениям	70
4.21 Организация велосипедного движения	71
4.22 Развитие сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционные мероприятия, повышающие эффективность функционирования сети дорог в целом	71
4.23 Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений ПДД	73
4.24 Размещение специализированных стоянок для задержанных ТС	73
5 Очередность реализации мероприятий по ОДД	75
6 Оценка требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по ОДД	76
7 Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД	77
Заключение	80
Список использованных источников	81
Приложение А – Схема административных границ Обоянского района	83
Приложение Б – Перечень муниципальных образований Обоянского района	84
Приложение В – Перечень населенных пунктов Обоянского района	85
Приложение Г – Карта-схема расположения образовательных учреждений Обоянского района	89

Приложение Д – Перечень образовательных учреждений Обоянского района	90
Приложение Е – Карта-схема расположения учреждений здравоохранения Обоянского района	92
Приложение Ж – Перечень учреждений здравоохранения Обоянского района	93
Приложение И – Транспортный каркас Обоянского района	95
Приложение К – Перечень автомобильных дорог общего пользования федерального значения, проходящих в границе Обоянского района	96
Приложение Л – Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального значения, проходящих в границе Обоянского района	97
Приложение М – Перечень автомобильных дорог общего пользования межмуниципального значения, проходящих в границе Обоянского района	98
Приложение Н – Перечень железнодорожных переездов Обоянского района	103
Приложение П – Перечень АЗС Обоянского района	104
Приложение Р – Карта-схема маршрутной сети ОПТ Обоянского района	106
Приложение С – Реестр межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок Курской области, проходящих по территории Обоянского района	107
Приложение Т – Реестр муниципальных маршрутов регулярных перевозок Обоянского района	109
Приложение У – Карта ДТП Обоянского района	112
Приложение Ф – Перечень ДТП, произошедших в Обоянском районе в 2018 г.	113
Приложение Х – Оценка требуемых объемов финансирования и эффективности, а также очередность реализации мероприятий по ОДД в Обоянском районе	120
Приложение Ц – Проектируемый транспортный каркас Обоянского района	129

## **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).

## **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 проектов и схем организации дорожного движения", утвержденными приказом Минтранса России от 17.03.2015 г. № 43.

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.

Обоянский район образован в 1928 году.

Обоянский район расположен в южной части Курской области, в 67 км от областного центра. Протяженность района с севера на юг 45 км, с запада на восток – 55 км. Площадь района – 1,026 тыс. кв. км, что составляет 4% территории области. Обоянский район граничит на западе с Беловским и Большесолдатским, на севере – с Медвенским, на востоке – с Пристенским районами Курской области, а на юге – с Белгородской областью России. Среди сельских населённых пунктов преобладают поселения с численностью населения от 100 до 500 человек – 41 %. Плотность населения – 30 чел. / кв. км.

Территория Обоянского района относится к южному агроклиматическому району Курской области с умеренно-континентальным климатом. Лесистость территории составляет 10,3 %. Земли сельскохозяйственного назначения занимают 80,5 % территории района – 82701 га, из них 28936,81 га – пашня).

Полезные ископаемые района – крупных месторождений полезных ископаемых к настоящему времени не выявлено, есть небольшие месторождения глины, суглинков, силикатные пески.

Гидрографическая сеть района представлена бассейном реки Псел и его притоками Запселец, Обоянка, Туровка, Каменка, Ивня, Рыбинка, Усланка и др.

Река Псел берет начало у села Ельники Белгородской области и впадает в реку Днепр. На территории Обоянского района река протекает своим верхним течением. Протяженность в пределах района 50 км, площадь водосбора в створе города Обоянь – 1100 кв. км. Бассейн реки Псел имеет грушевидную форму, расширяющуюся с севера на юг.

Долина реки трапецеидальная, шириной 100–400 м. Наибольшая ширина у города Обоянь – 2,2–2,6 км. Склоны долины крутые, высотой 15–

40 м, сильно расчленены балками, оврагами. Правый береговой склон сложен меловыми отложениями. В долине у склонов наблюдаются выходы подземных вод – родники.

Русло реки извилистое, неразветвленное, часто канализированное. Берега крутые, обрывистые, высотой 1–2 м, нередко сливаются со склонами долины. Преобладающая ширина реки 2–8 м, наибольшая – 25 м у города Обоянь. Преобладающая глубина – 0,3–0,6 м. Глубины до 3 м у села Знобиловка, 2–2,5 м у сел Шипы и Камынино. Скорость течения – 0,1–0,3 м/с.

По своему режиму реки района – равнинные. Для них характерны незначительное падение, малые уклоны, хорошо разработанные ассиметричные долины, заболоченные поймы. В большинстве своем реки мелкие, извилисты, имеют медленное течение и небольшие запасы энергии, мелеют и зарастают водной растительностью.

В питании рек принимают участие атмосферные осадки и грунтовые воды. На долю атмосферных осадков приходится 80–90 % (из них на 50–55 % талые снеговые воды и 30–35 % – дождевые). Часть мелких рек и ручьев в маловодные годы летом пересыхают, а зимой промерзают до дна.

Распространены небольшие пойменные озера и пруды, самое большое из них в 0,5 км севернее села Афанасьево с площадью водного зеркала 0,11 кв. км.

Гидрологические условия для строительного освоения на большей части территории района благоприятные, и особенно на повышенной, водораздельной площади, где подземные воды сдренированы оврагами до глубины 25–30 м. Наиболее высокие уровни отмечены на поймах рек и по днищам оврагов с водотоками, где они фиксируются на глубинах 0–5 м.

В районе отмечаются два основных геоморфологических элемента. Это южные отроги Обоянской гряды (водораздела рек Сейм и Псел), занимающие север, запад и восток района и долина реки Псел, расположенная на крайнем юге. Современный рельеф повышенной части (водораздельной) сформирован эрозионноденудационными процессами и представлен в основном пологоволнистыми склонами, сильно расчлененными овражно-балочной сетью. Склоны чаще всего пологие в 1–3°, реже 3–5°. Платообразные участки водоразделов занимают совсем небольшие площади. Абсолютные отметки 230–265 м. Горизонтальное расчленение поверхности рельефа 0,5–1 и 3–5 км. Коэффициент расчленения в среднем 1,2 км / кв. км, что соответствует сильной степени расчлененности. Глубина вреза оврагов и балок от 3 до 40–60 м, в среднем 10–25 м. Наибольшая густота и глубина овражно-балочной сети наблюдается в западной половине района.

Пониженная южная часть – хорошо выработанная долина реки Псел, где правая ее часть имеет сравнительно узкую пойму и надпойменную террасу, а левобережная намного шире как в пойме, так и в надпойменной террасе. Рельеф равнинный, поверхность почти нерасчлененная, уклоны от

0,5 до 1,5 °. Микро- и макрорельеф выражен в виде «степных блюдец», главным образом на надпойменных террасах.

Климат Обоянского района характеризуется умеренной континентальностью, большой продолжительностью безморозного периода, достаточным количеством осадков и тепла. Среднегодовая температура воздуха составляет +5,6 °С, среднемесячная температура июля +19,5 °С, а января –8,5 °С. Абсолютный максимум температуры +40 °С, минимум – 37 °С.

Продолжительность вегетационного периода температурами выше +5 °С – 185–190 дней. Продолжительность безморозного периода 150 дней в году. Средняя дата последнего заморозка весной – 27 апреля, осенью – 9 октября.

Устойчивый снежный покров образуется в среднем 10 декабря и сохраняется около 110 дней. Наибольшая средняя высота снежного покрова – 25 см в феврале. Запас продуктивной влаги в слое почвы до 1 м перед началом вегетации составляет 132 мм. Наибольшая глубина промерзания почвы в феврале – 60 см, максимальная – 121 см.

Среднегодовое количество осадков 533 мм, за период с температурой выше 10 °С выпадает 309 мм, а испарение составляет 462 мм. Это указывает на интенсивный расход влаги через испарение и на необходимость использовать все меры для рационального расходования влаги. Засухи из-за недостаточности увлажнения почвы обычно сопровождаются суховеями, которые чаще всего наблюдаются в конце весны – начале лета. За период вегетации в среднем бывает 56 дней с суховеями. В зимнее время преобладают северо-западные, юго-западные и восточные ветры, весной северо-восточные, юго-восточные и восточные, летом – северо-восточные, западные и северные.

Среднегодовая скорость ветра сравнительно небольшая 3,6 м/с. В зимнее время от скорости ветра зависит сдувание снега с открытых мест. Для предотвращения этого процесса необходимо своевременно производить снегозадержание. При значительной скорости ветра возможны пыльные бури, однако вероятность их минимальна – 1–3 дня в году.

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

Основными типами почв района являются черноземы – 74 % и серые лесные почвы – 24 %. Почвы других типов (пойменные луговые, пойменные заболоченные, овражно-балочные) составляют около 2 %.

Структура почвенного покрова пашни по основным типам почв следующая:

- черноземы типичные – 14,5 %;
- черноземы выщелоченные – 54,8 %;
- черноземы оподзоленные – 4,8 %;
- темно-серые лесные – 21,3 %;

- серые лесные – 2,7 %.

По механическому составу почвы распределяются следующим образом: тяжелосуглинистые – 91,9 %, среднесуглинистые – 6,4 %, легкосуглинистые – 0,9 %, глинистые – 0,1 %, супесчаные – 0,4 %, песчаные – 0,3 %.

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 связи и сформирована под влиянием природного и транспортного каркаса территории.

Планировочная структура Обоянского района сложилась исторически – вдоль речных планировочных осей. Основные из них: р. Псел и ее притоки – и по сегодняшний день остаются основными осями экономического развития района. Основная горизонтальная гидрографическая ось поддержана двумя основными транспортными артериями района: железнодорожной веткой "Обоянь – Пристенъ" и автомобильными дорогами регионального значения "Обоянь – Суджа" и "Обоянь – Солнцево – Мантурово". То есть основной прирост и концентрация населения происходят на центральной широтной оси 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 по этому значительное преимущество в развитии получили именно те населенные пункты, которые совмещают в себе пересечение осевых линий развития исторически сложившейся планировочной структуры (по гидрографии) с современной.

Исторически сложившиеся же 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 "Обоянский район" Курской области, принятым решением Представительного Собрания Обоянского района Курской области к вопросам местного значения Обоянского района, касающихся дорожно-транспортной инфраструктуры, относятся:

- дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения вне границ населенных пунктов в границах Обоянского района, 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 Обоянского 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 17.03.2015 № 43 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем 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 Обоянского района – Общественно-политическая газета Обоянского района Курской области «Обоянская газета»;

- официальный сайт Обоянского района Курской области: <http://oboyan.rkursk.ru>;

- страница Обоянского района в социальной сети "В контакте";

- официальный сайт Общественно-политической газеты Обоянского района Курской области «Обоянская газета»: <http://обоянская-газета.рф>;

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

Миссией создания схемы территориального планирования Обоянского 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 Обоянского района Курской области.

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

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

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

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

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

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

6. Приумножение и защита природных ресурсов и природного наследия. Следует охранять и приумножать природные ресурсы, которые не только поддерживают баланс экосистем, но и обеспечивают привлекательность района, повышают его рекреационную ценность и качество жизни. Пространственное планирование должно принимать во внимание Конвенцию по сохранению европейской природы и естественной среды обитания (1979 г.) и Общеввропейскую стратегию биологического и ландшафтного разнообразия. Комплексные стратегии использования водных ресурсов должны охватывать, помимо прочего, охрану рек и водосборных бассейнов, контроль над сельским хозяйством в части ирригации и использования удобрений, очистку загрязненной воды и т. д. Для защиты качества питьевой воды необходимо следить, чтобы расширению сетей водоснабжения сопутствовал эквивалентный рост систем канализации и очистки стоков. Пространственное планирование связано с восстановлением и сохранением экологически значимых природных территорий. Создание в рамках Европейского Союза взаимосогласованной сети особо охраняемых природных зон (проект «Natura 2000», поддержанный РФ) является одним из мероприятий, осуществляемых в указанных целях.

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

8. Развитие безопасной добычи энергоресурсов. Пространственное планирование должно быть направлено на использование возобновимых источников энергии как пространственно увязанных и экологически безопасных систем, а также на завершение систем энергопередачи на российском и общеввропейском 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 Обоянского района приведена в приложении А.

Обоянский район как административно-территориальная единица включает в свой состав 19 сельсоветов, один городской населённый пункт (город) и 83 сельских населённых пункта.

В Обоянский район как МО со статусом муниципального района входят 13 МО, в том числе 1 городское и 12 сельских поселений. Районный административный центр – город Обоянь.

Обоянский 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 20 МО: одно городское поселение и 19 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:

- Котельниковский сельсовет, Полукотельниковский сельсовет и Малокрюковский сельсовет в Котельниковский сельсовет;

- Афанасьевский сельсовет и Камынинский сельсовет в Афанасьевский сельсовет;

- Рыбино-Будский сельсовет и Долженковский сельсовет в Рыбино-Будский сельсовет;

- Шевелевский сельсовет, Бабинский сельсовет и Башкатовский сельсовет в Шевелевский сельсовет;

- Усланский сельсовет и Павловский сельсовет в Усланский сельсовет;
- Каменский сельсовет и Бушменский сельсовет в Каменский сельсовет;
- Рудавский сельсовет и Стрелецкий сельсовет в Рудавский сельсовет.

Законом Курской области от 10 сентября 2010 года № 64-ЗКО преобразование путём объединения Шевелевского сельсовета, Бабинского сельсовета и Башкатовского сельсовета в Шевелевский сельсовет было отменено.

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

Всего в районе насчитывается 83 сельских населенных пункта и один городской населенный пункт (г. Обоянь). Перечень населенных пунктов Обоянского 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 Обоянского района составляет 28,5 человек на кв. км, что составляет 76,7 % средней плотности населения Курской области или 50,0 % средней плотности населения Центрального Федерального Округа Российской Федерации. Средняя плотность сельского населения Обоянского района составляет 16,0 человек, что выше, чем в среднем по области.

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

Таблица 1 – Численность населения Обоянского района

Год	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Численность, чел.	31442	31042	30841	30209	29707	29699	29708	29834	29830	29577	29205

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).

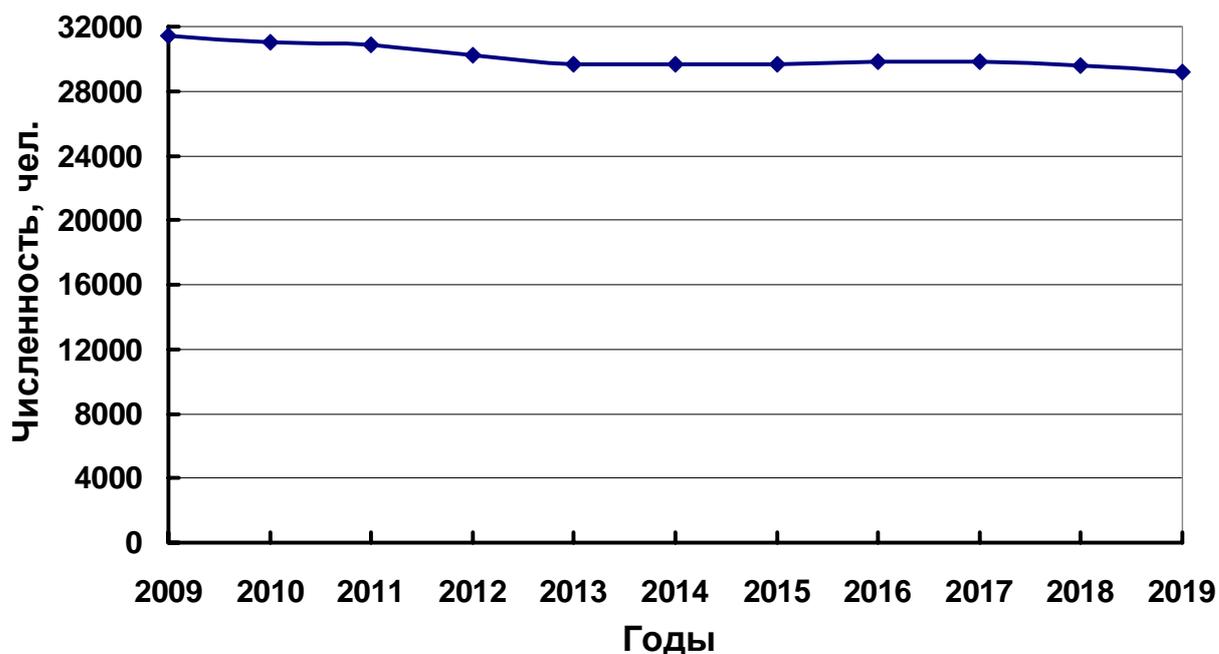


Рисунок 1 – Динамика численности населения Обоянского района

Таким образом, демографическая ситуация в Обоянском районе, в целом, неблагоприятная. Сохранятся тенденция естественной и миграционной убыли населения, при этом миграционный отток имеет тенденцию к росту. Половозрастная структура населения свидетельствует об усилении в среднесрочной и долгосрочной перспективе дефицита молодого населения, молодых специалистов. Распределение населения по территории района достаточно равномерное, однако наблюдается естественная сильная концентрация населения в центральной части в районе основной оси расселения. Периферийные части района имеют существенно меньшую плотность населения и демографический потенциал.

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

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

Преимущества транспортно-географического положения Обоянского района:

- наличие железнодорожного сообщения с Пристенским районом;
- соседство с Белгородской областью;
- через территорию района проходит дорога федерального значения трасса М-2 "Крым" Москва – Тула – Орел – Курск – Белгород – граница с Украиной.

Недостатки транспортно-географического положения Обоянского района:

- периферийное расположение района.
- соседние районы Белгородской области являются периферийными, как следствие, потенциал развития межрегиональных связей незначителен.

Транспортно-географическое положение Обоянского района в целом можно оценить как выгодное. По территории района проходит дорога федерального значения трасса М-2 "Крым" Москва – Тула – Орел – Курск – Белгород – граница с Украиной. Соседство с Белгородской областью является положительным фактором в силу ее высокого экономического развития.

Наиболее благоприятные территории по условиям транспортной обслуженности и доступности до районного центра концентрируются в восточной части района. К таким территориям относятся участки вдоль автомагистрали "Крым" и др. направлений, проходящих через г. Обоянь. Наименее благоприятные по транспортным условиям территории расположены в северо-восточной части района, что объясняется наличием здесь сложного овражистого рельефа.

Железная дорога "Обоянь – Ржава", проходящая по территории района, входит в состав Орловско – Курского отделения Московской железной дороги – филиал ОАО "Российские железные дороги" (Курский регион). На территории района расположена одна железнодорожная станция – г. Обоянь. Железнодорожная ветка пересекает район с северо-востока на запад, приходя в район из Пристенского района.

Использование железнодорожной сети в рамках района привязано к районному центру – г. Обоянь. 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.

## **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 Обоянского района находится 20 ОУ (приложения Г и Д).

Учреждения здравоохранения Обоянского района представлены в приложениях Е и Ж.

В Обоянском районе действует 77 учреждений культурно-досугового типа. Это 37 библиотек, 36 сельских домов культуры и сельских клубов, Районный дом народного творчества, Центр досуга и кино «Россия», Детская школа искусств и краеведческий музей, филиал Курского краеведческого музея.

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

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

Транспортный каркас Обоянского района представлен автомобильными дорогами федерального, регионального и межмуниципального значения (приложение И), формирующими внутрирайонные связи между населенными пунктами, а также связывающими с соседними районами и областными центрами.

Основными транспортными магистралями Обоянского района являются автомобильные дороги федерального ("Крым" Москва – Тула – Орел – Курск – Белгород – граница с Украиной), регионального (Обоянь – Солнцево – Мантурово, Обоянь – Суджа) и межмуниципального значения ("Крым" – Зорино – Пересыпь, "Обоянь – Солнцево – Мантурово" – Малые Крюки – Потопахино, "Обоянь – Суджа" – Долженково – Филатово).

Общая протяженность дорожно-транспортной сети Обоянского района составляет 690,97 км, в том числе:

- дорог федерального значения – 28,0 км;
- дорог регионального значения – 54,55 км;
- дорог межмуниципального значения – 204,42 км;

- дорог местного значения – 404,0 км;

Перечень автомобильных дорог общего пользования федерального значения, проходящих в границе Обоянского района, представлен в приложении К.

Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального значения, проходящих в границе Обоянского района, представлен в приложении Л.

Перечень автомобильных дорог общего пользования межмуниципального значения, проходящих в границе Обоянского района, представлен в приложении М.

Морфологически автотранспортная сеть района представляет собой древовидную структуру. Основным направлением является меридиональная трасса "Крым". Помимо неё, по территории района проходят широтные трассы регионального значения Обоянь – Суджа и Обоянь – Солнцево – Мантурово. 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 ее структуру. Основные автодороги проходят по водоразделам «мимо» населенных пунктов. В результате удаленные населенные пункты не всегда имеют доступ к относительно качественным дорогам. Поэтому основным направлением развития дорожной сети должно быть увеличение транспортной связанности территорий через реконструкцию и строительство 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:

- "Крым" Москва – Тула – Орел – Курск – Белгород – граница с Украиной – 1 мост;

- Обоянь – Суджа – 4 моста;

- "Крым" Москва – Тула – Орел – Курск – Белгород – граница с Украиной (км 584 + 963 – км 597 + 555) – 3 моста;

- "Крым" – Зорино – Пересыпь – 1 мост;

- "Крым" – Нижнее Солотино – 1 мост;

- "Обоянь – Суджа" – Долженково – Филатово – 1 мост;
- "Обоянь – Суджа" – Павловка – 1 мост;
- Вышнее Бабино – граница Большесолдатского района – 1 мост.

Транспортно-эксплуатационное состояние автомобильных дорог федерального, 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 Обоянского района имеется нерегулируемый железнодорожный переезд, находящийся в удовлетворительном состоянии (приложение Н).

### **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.

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. Обоянь, с областным центром – г. Курск и административными центрами соседних районов – п. Медвенка, п. Пристенъ, п. Солнцево, г. Суджа.

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 Обоянском районе имеются СТО автомобилей. На территории района расположены 4 АЗС (приложение П).

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

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

Интенсивности движения ТП и уровень загрузки дорог федерального, регионального и межмуниципального значения представлены в приложениях К, Л и М.

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.

Схема маршрутной сети ОПТ, выполняющего регулярные пассажирские перевозки по территории Обоянского района, приведена в приложении Р.

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

Реестр муниципальных маршрутов регулярных перевозок Обоянского района представлен в приложении Т.

Места для стоянки ТС организованы возле объектов тяготения населения, а также на автомобильной дороге "Крым" Москва – Тула – Орел – Курск – Белгород – граница с Украиной.

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 (13,7 %) от общего количества ТС.

В Обоянском районе в связи с увеличением количества свинокомплексов, ростом производства растениеводческой продукции наблюдается постоянный рост объема грузоперевозок автомобильным транспортом.

Наибольшие пассажиро- и грузопотоки наблюдаются на дорогах федерального и 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.

На территории района светофорные объекты отсутствуют.

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**

Анализ эксплуатационного состояния ТСОДД показал, что дорожные знаки находятся в удовлетворительном состоянии, дорожная разметка на некоторых дорогах требует обновления, светофорные объекты, регулирующие ТП и ПП отсутствуют.

В некоторых местах УДС не обеспечивается необходимая видимость дорожных знаков (установлены с нарушением ГОСТ Р 52289-2004 "Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств" или требуется опиловка деревьев).

На территории района имеются искусственные неровности на основных центральных улицах населенных пунктов и возле ОУ. Конструкция и место установки искусственных неровностей соответствуют нормативным требованиям.

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.

ОДД в МО осуществляется с помощью следующих основных методов:

- ограничения и успокоения скоростного режима;
- запрета стоянки и остановки ТС.

Ограничение и успокоение скоростного режима способствует повышению уровня БДД, но наряду с этим повышает время совершения транспортных корреспонденций, снижая транспортную доступность территории МО.

Данный метод осуществляется при помощи следующих ТСОДД: дорожных знаков, средств фото/видеофиксации нарушений, искусственных неровностей.

Дорожные знаки 3.24 «Ограничение максимальной скорости» установлены перед искусственными неровностями.

ОП ОПТ в основном выполнены в соответствии с требованиями нормативных документов. ОП оборудованы необходимыми дорожными знаками, на них выполнены заездные карманы, посадочные площадки, выполнена необходимая дорожная разметка, установлены павильоны. Места заезда и выезда с ОП хорошо видны для других участников ДД.

Освещение 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.

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 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.

Велосипедное движение является наиболее эффективным и перспективным видом транспорта в небольших населенных пунктах ввиду его малозатратности, полезности для здоровья, отсутствия вредного влияния на окружающую среду.

Организация велосипедного движения находится на относительно низком уровне. Велотранспортная инфраструктура на территории района отсутствует и существует потребность в ее развитии.

### **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 Обоянского района в 2018 г. зарегистрировано 49 ДТП (рисунок 3), в которых 8 человек погибло и 73 человека получило ранения. По сравнению с 2017 г., который за последние 17 лет является наименее аварийным, количество ДТП в 2018 г. увеличилось на 25,6 % (с 39 до 49 ДТП), количество раненых увеличилось на 23,7 % (с 59 до 73 человека), количество погибших увеличилось на 166 % (с 3 до 8 человек).

В целом на протяжении последних 17 лет в районе отсутствует тенденция улучшения или ухудшения показателей аварийности. Количество ДТП в течение этих лет находится в интервале от 39 в 2017 г. до 71 в 2007 г., количество раненых – от 48 в 2013 г. до 106 в 2007 г., количество погибших – от 3 в 2017 г. до 15 в 2005 и 2008 г.

КСОДД на территории муниципального образования "Обоянский район" Курской области

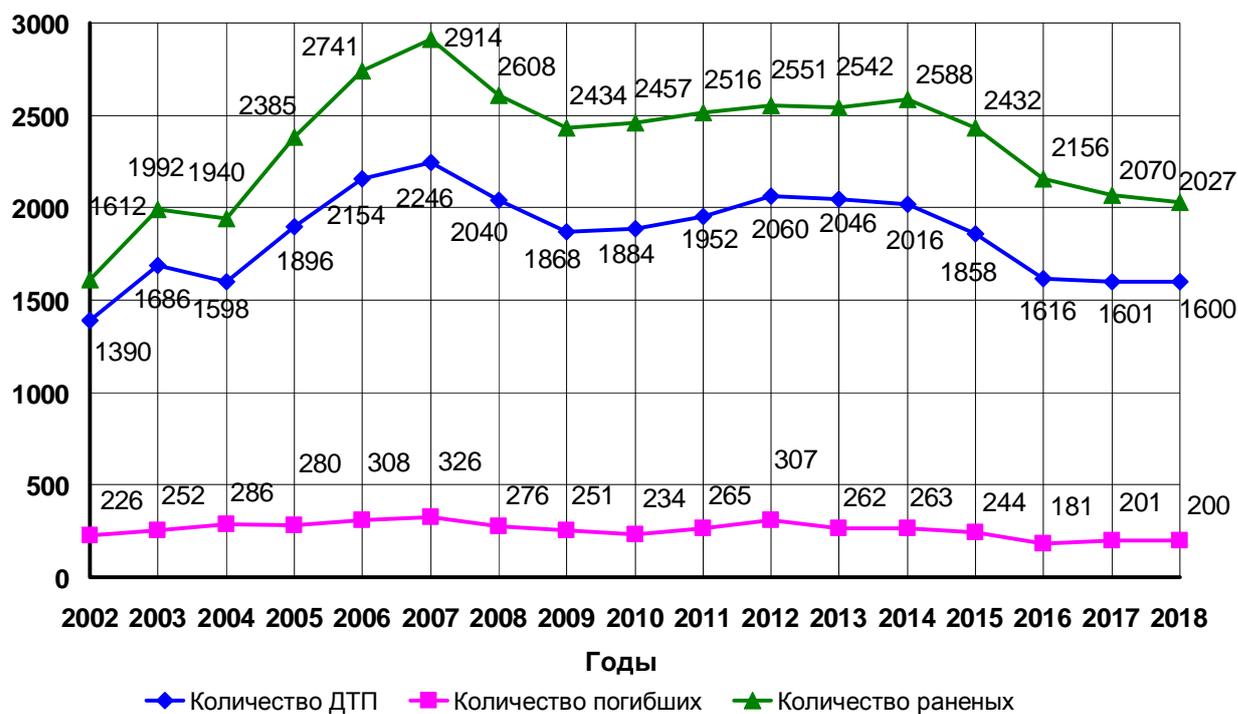


Рисунок 2 – Общее количество ДТП, погибших и раненых в них людей в Курской области

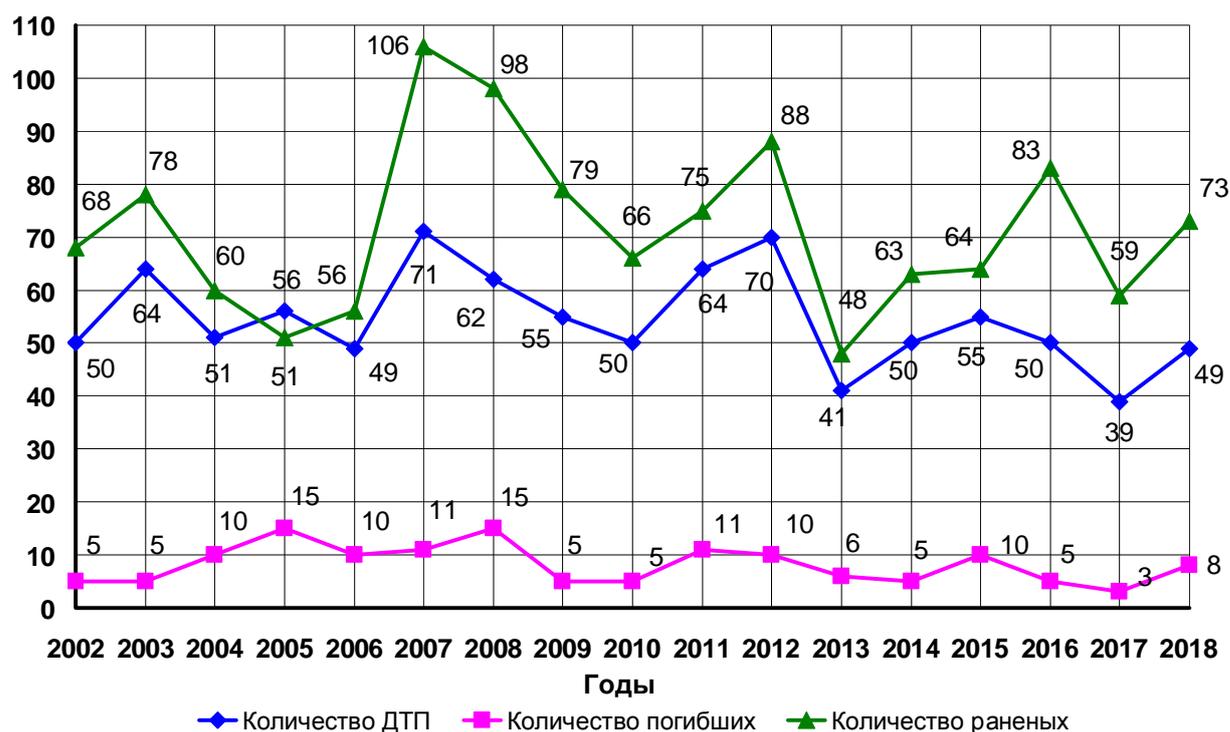


Рисунок 3 – Общее количество ДТП, погибших и раненых в них людей в Обоянском районе

С участием пешеходов в 2018 г. (рисунок 4) произошло 22,4 % ДТП (11 из 49 ДТП), в которых 10 человек получило ранения и один пешеход погиб. В 2018 г., по сравнению с предыдущим 2017 годом, который за последние 17 лет является наименее аварийным по данной статье, отмечается увеличение количества таких ДТП на 37,5 % (с 8 до 11 ДТП), количества

раненых на 42,8 % (с 7 до 10 человек), а количество погибших осталось на том же уровне. В целом на протяжении последних 17 лет отмечается тенденция улучшения показателей аварийности с участием пешеходов.

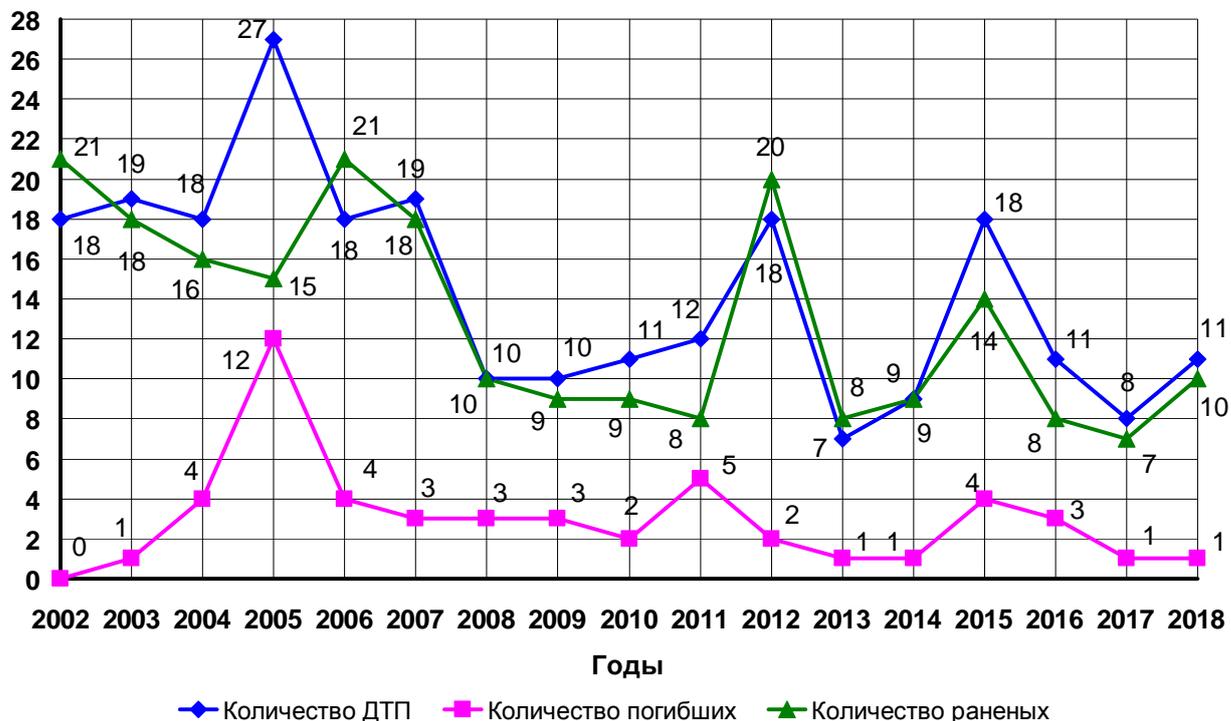


Рисунок 4 – Количество ДТП с участием пешеходов, количество погибших и раненых в них людей

ДТП с участием пешеходов характеризуются наименьшим количеством пострадавших на одно ДТП (1 погибший и 10 раненых на 11 ДТП).

По вине пешеходов в 2018 г. (рисунок 5) произошло 14,3 % ДТП (7 из 49 ДТП), в которых один человек погиб и 6 человек получили ранения. По сравнению с предыдущим 2017 годом, в котором за последние 17 лет зафиксировано наименьшее количество таких ДТП и пострадавших в них людей (было совершено всего 1 ДТП, в котором 1 человек получил ранения), в 2018 г. отмечается резкий скачок как самих ДТП (с 1 до 7 ДТП), так и количества раненых в них людей (с 1 до 6 человек), а количество погибших увеличилось с 0 до 1 человека.

ДТП по вине пешеходов также, как и с участием пешеходов, характеризуются наименьшим количеством пострадавших на одно ДТП (1 погибший и 6 раненых на 7 ДТП).

По вине водителей ТС, находящихся в состоянии алкогольного опьянения, в 2018 г. (рисунок 6) произошло 2 ДТП (4,1 % от общего количества ДТП), в которых 1 человек погиб (12,5 % от общего количества погибших) и 2 человека получили ранения (2,7 % от общего количества раненых в ДТП). По сравнению с предыдущим 2017 годом, в котором не было совершено ни одного ДТП, и, соответственно, ни один человек не пострадал, в 2018 г. отмечается увеличение количества ДТП, погибших и раненых в них людей.

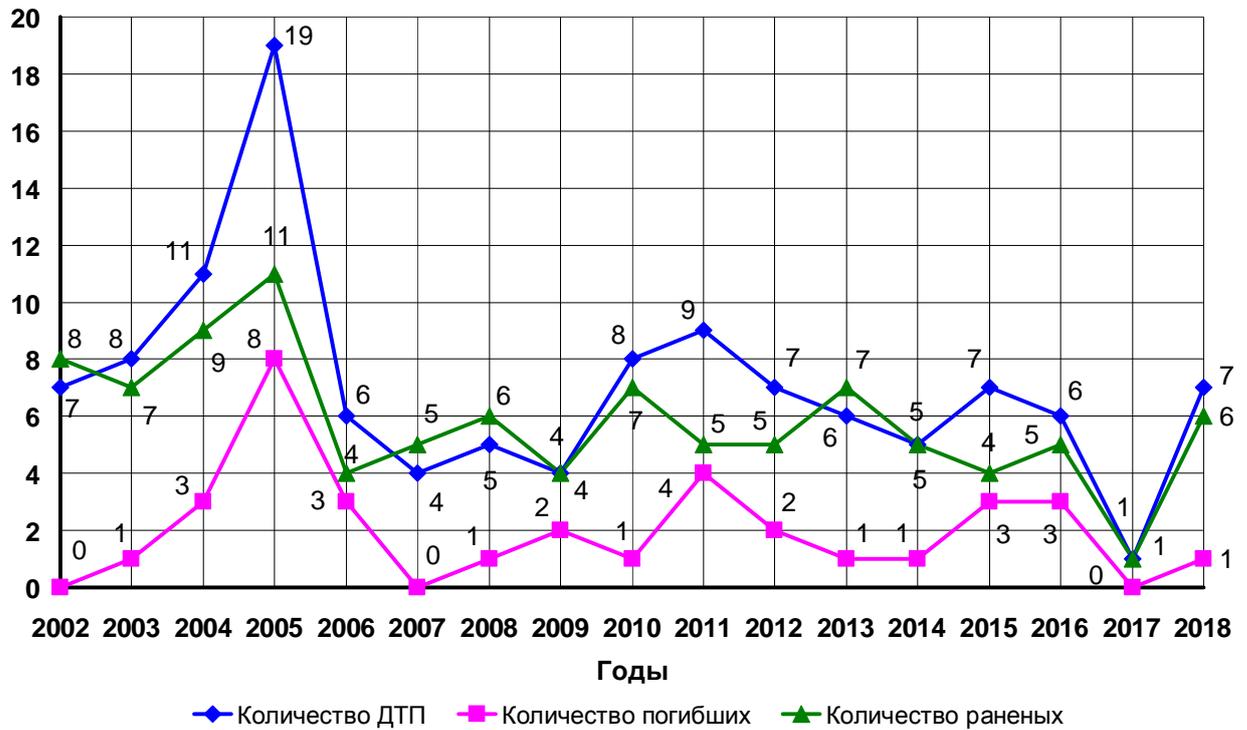


Рисунок 5 – Количество ДТП по вине пешеходов, количество погибших и раненых в них людей

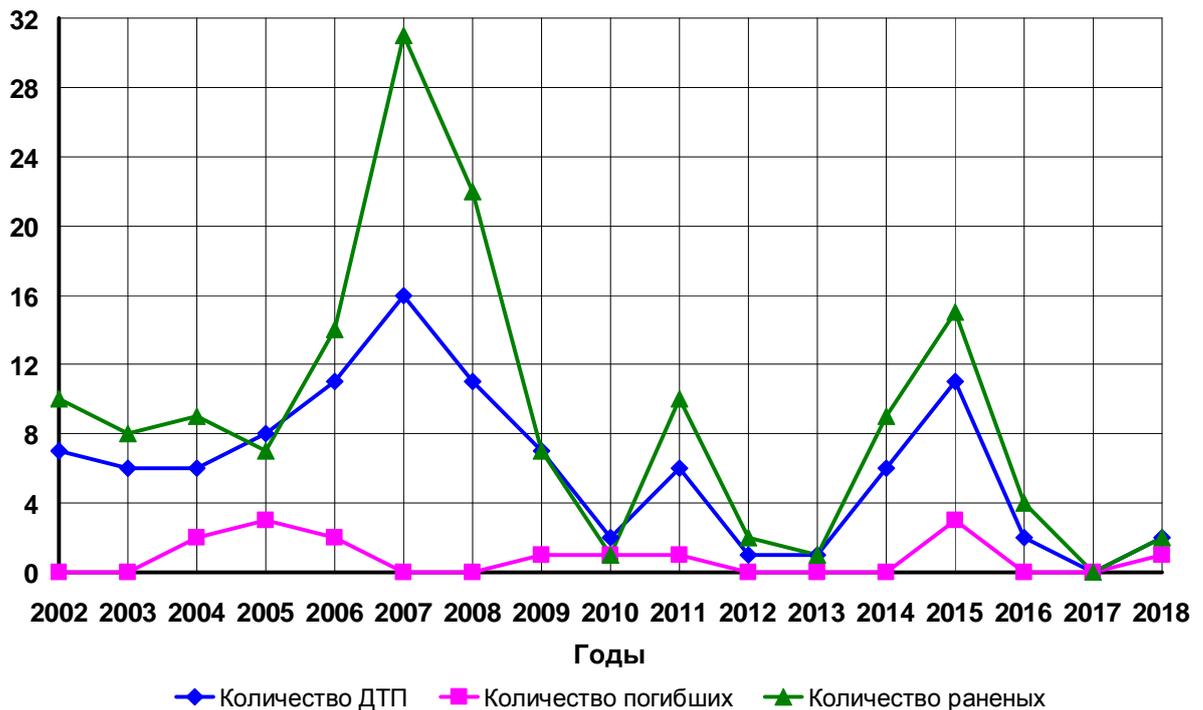


Рисунок 6 – Количество ДТП, погибших и раненых в них людей по вине водителей ТС, находящихся в состоянии алкогольного опьянения

С участием детей в 2018 г. (рисунок 7) произошло 14,3 % ДТП (7 из 49 ДТП). в которых 7 человек (9,6 % от общего количества раненых в ДТП) получило ранения и ни один человек не погиб. Наименее аварийным годом по этой статье является 2015 г. в котором произошло 3 ДТП и получило ранения 3 человека. На протяжении последующих трех лет количество ДТП

и количество раненых в них людей постепенно увеличивается, а количество погибших в таких ДТП людей с 2014 г. остается неизменным и равным нулю.

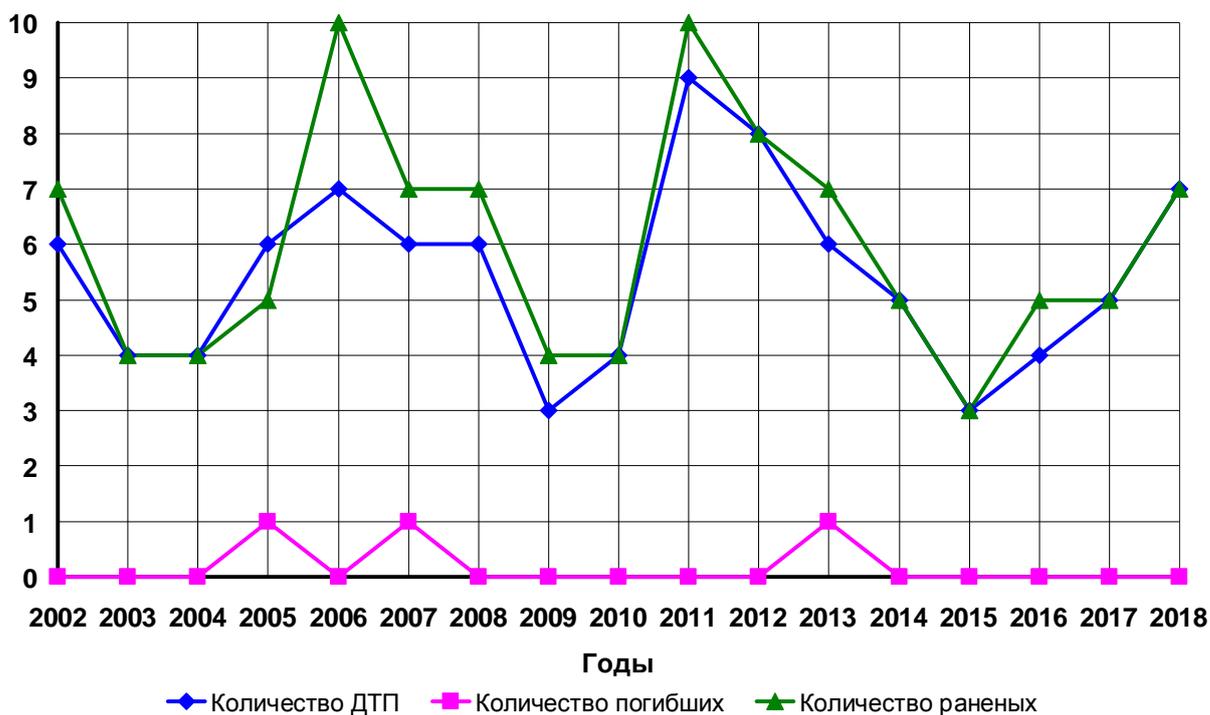


Рисунок 7 – Количество ДТП с участием детей, количество погибших и раненых в них людей

ДТП с участием детей характеризуются наименьшим количеством пострадавших на одно ДТП (7 раненых на 7 ДТП).

По вине детей в 2018 г. (рисунок 8), произошло 2 ДТП, в которых 2 ребенка получило ранения и ни один не погиб. По сравнению с предыдущим 2017 годом, в котором не было совершено ни одного ДТП, и, соответственно, ни один человек не пострадал, в 2018 г. отмечается увеличение количества таких ДТП и раненых в них людей. Количество погибших в таких ДТП детей с 2014 г. не изменяется равно нулю.

По вине молодых водителей ТС в 2018 г. (рисунок 9) произошло 2 ДТП, в которых 2 человека получило ранения и ни один человек не погиб. По сравнению с 2017 г. количество таких ДТП и количество раненых в них людей уменьшилось на 33,3 % (с 3 до 2), а количество погибших не изменилось и равно нулю.

В 2018 г. в районе зарегистрировано 6 ДТП (12,2 % от общего их количества), которым сопутствовали, так называемые, неудовлетворительные дорожные условия (рисунок 10), в которых ни один человек не погиб, но 7 человека получило ранения. По сравнению с предыдущим годом количество таких ДТП уменьшилось на 33,3 % (с 9 до 6 ДТП), количество раненых уменьшилось на 56,2 % (с 16 до 7 ДТП), а количество погибших не изменилось и равно нулю.

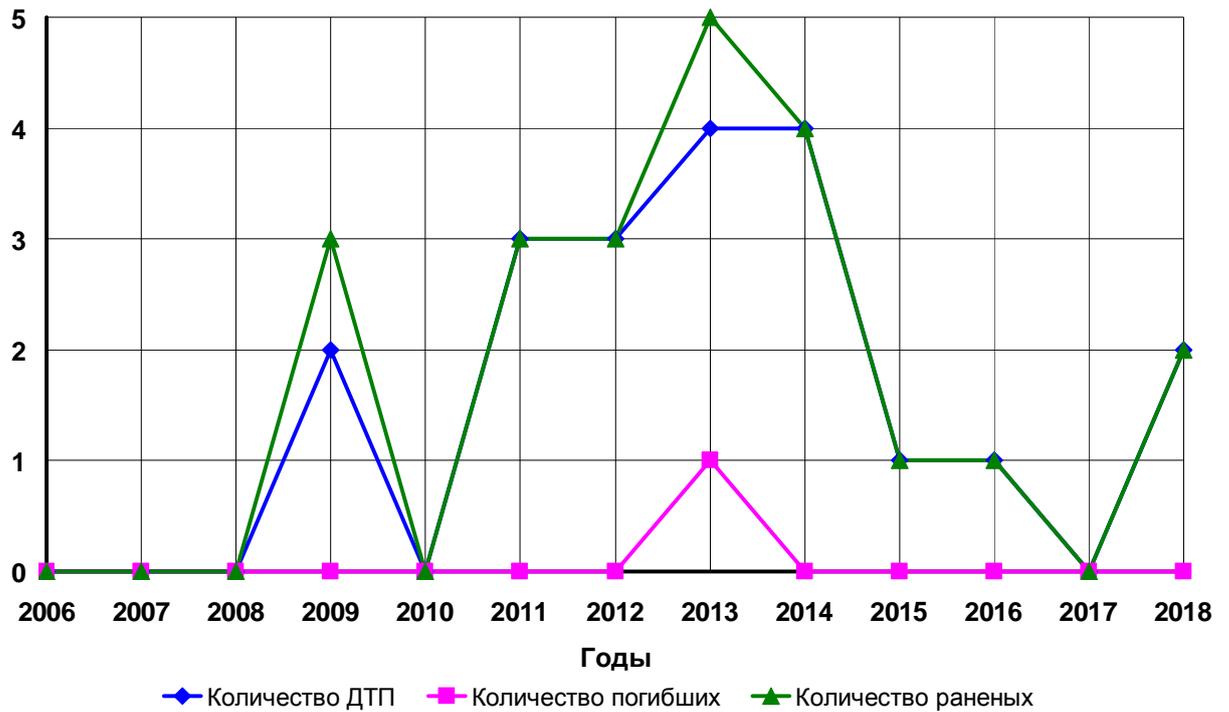


Рисунок 8 – Количество ДТП по вине детей, количество погибших и раненых в них людей

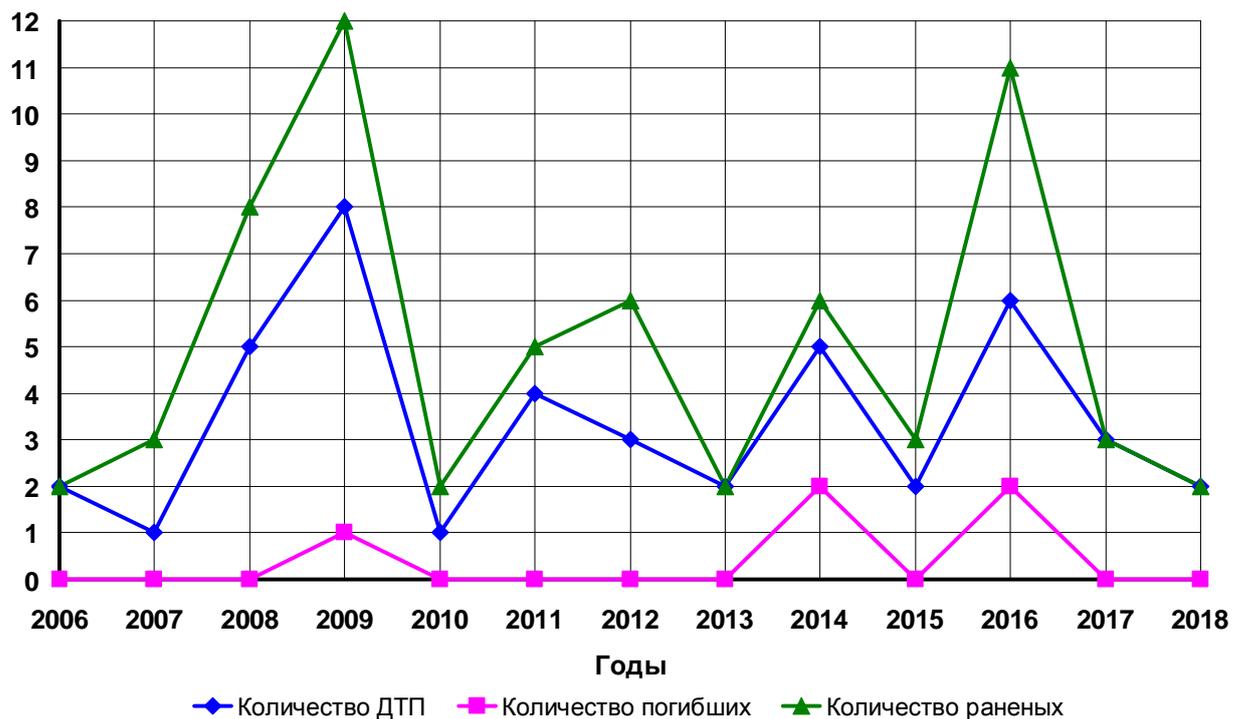


Рисунок 9 – Количество ДТП по вине молодых водителей ТС, количество погибших и раненых в них людей

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

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

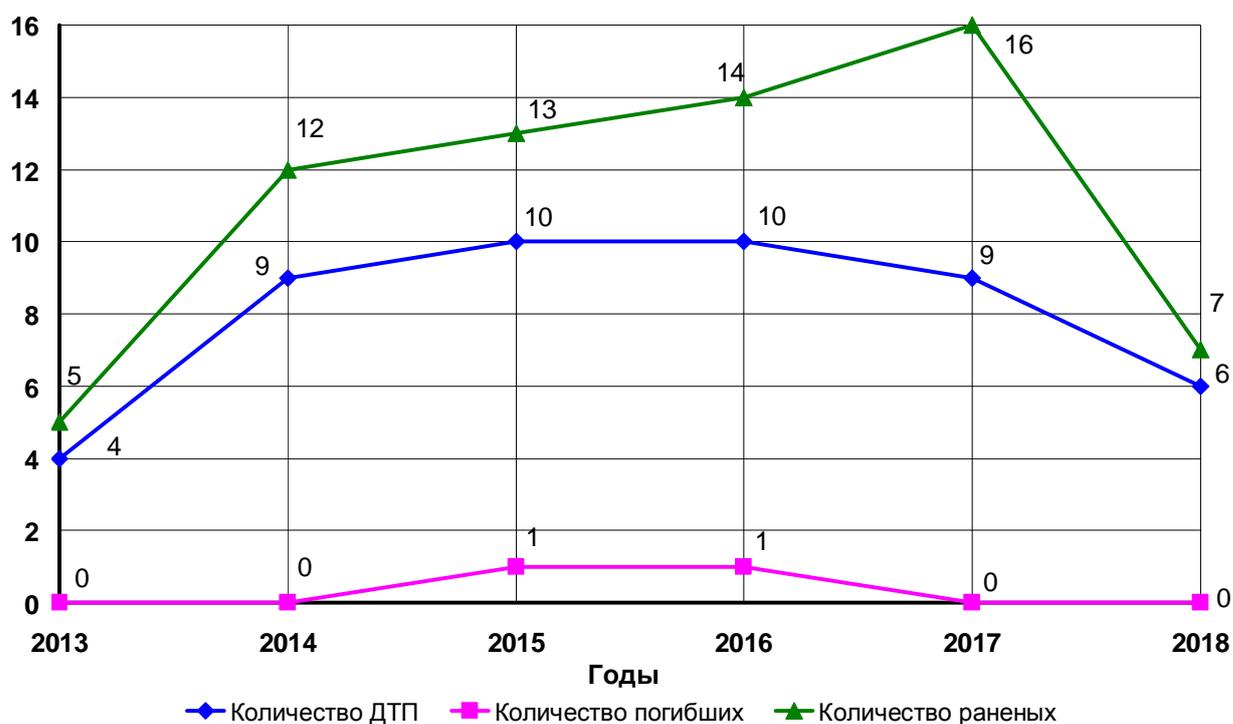


Рисунок 10 – Количество ДТП с сопутствующими неудовлетворительными дорожными условиями, количество погибших и раненых в них людей

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).

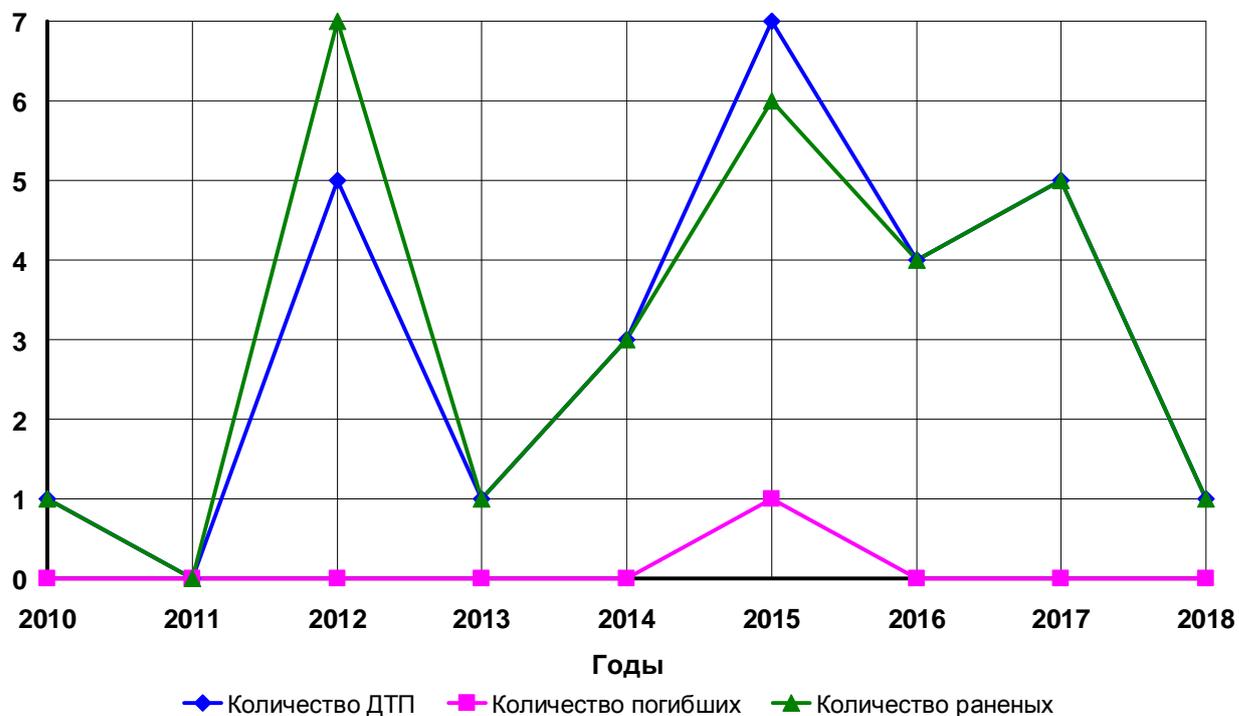


Рисунок 11 – Количество ДТП, произошедших на пешеходных переходах, количество погибших и раненых в них людей

Анализ распределения ДТП по месяцам года в 2018 г. (рисунок 12) показывает, что на протяжении года ДТП распределены не равномерно. Наибольшее количество ДТП произошло осенью – 22 ДТП (44,9 % от общего их количества), а наименьшее количество – зимой – 3 ДТП или 6,1 % от общего количества ДТП. Наиболее аварийным месяцем является сентябрь – 8 ДТП, а наименее аварийным – декабрь – 0 ДТП.

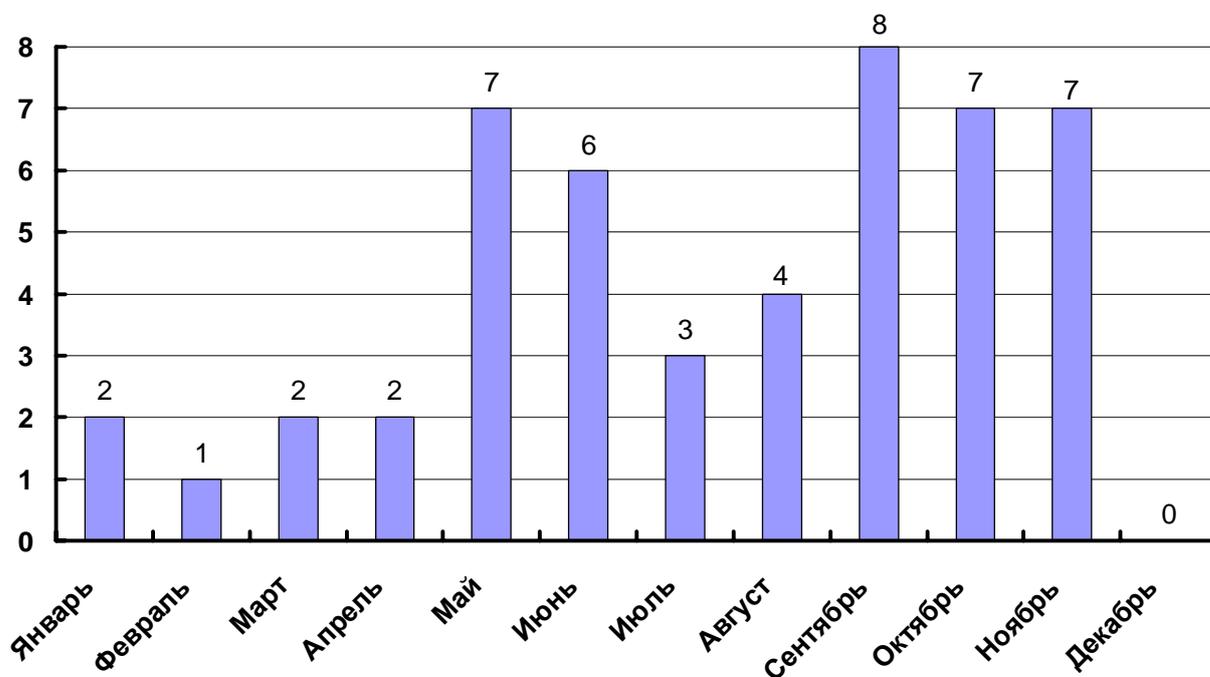


Рисунок 12 – Распределение ДТП по месяца года

Анализ распределения ДТП по дням недели в 2018 г. (рисунок 13) показывает, что наибольшее их количество (13 ДТП) произошло в пятницу (26,5 % от общего количества ДТП), а наименьшее количество ДТП (3 ДТП) – во вторник.

Анализ распределения ДТП по времени суток в 2018 г. (рисунок 14) показывает, что наибольшее их количество (25 ДТП или 51,0 % от общего количества ДТП) произошло во второй половине дня с 15 до 21 часа. Наиболее аварийным часом является время с 20 до 21 ч. В это время произошло 6 ДТП.

Анализ распределения ДТП по видам в 2018 г. (рисунок 15) показывает, что самым распространенным видом ДТП является столкновение ТС (24 ДТП или 48,9 % от общего их количества), затем идет наезд на пешехода (10 ДТП или 20,4 % от общего их количества), на третьем месте – опрокидывание ТС и наезд на препятствие (по 5 ДТП или по 10,2 % от общего их количества), на четвертом месте – наезд на велосипедиста (3 ДТП) и на пятом месте – наезд на стоящее ТС и иной вид (по 1 ДТП).

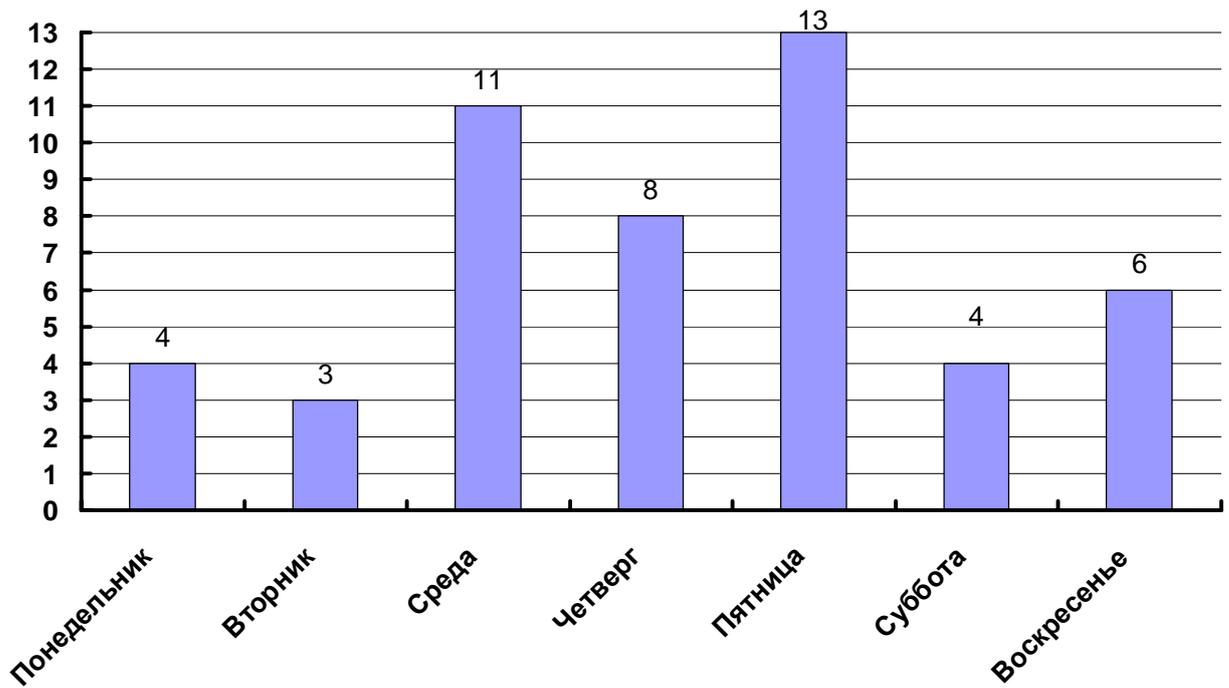


Рисунок 13 – Распределение ДТП по дням недели

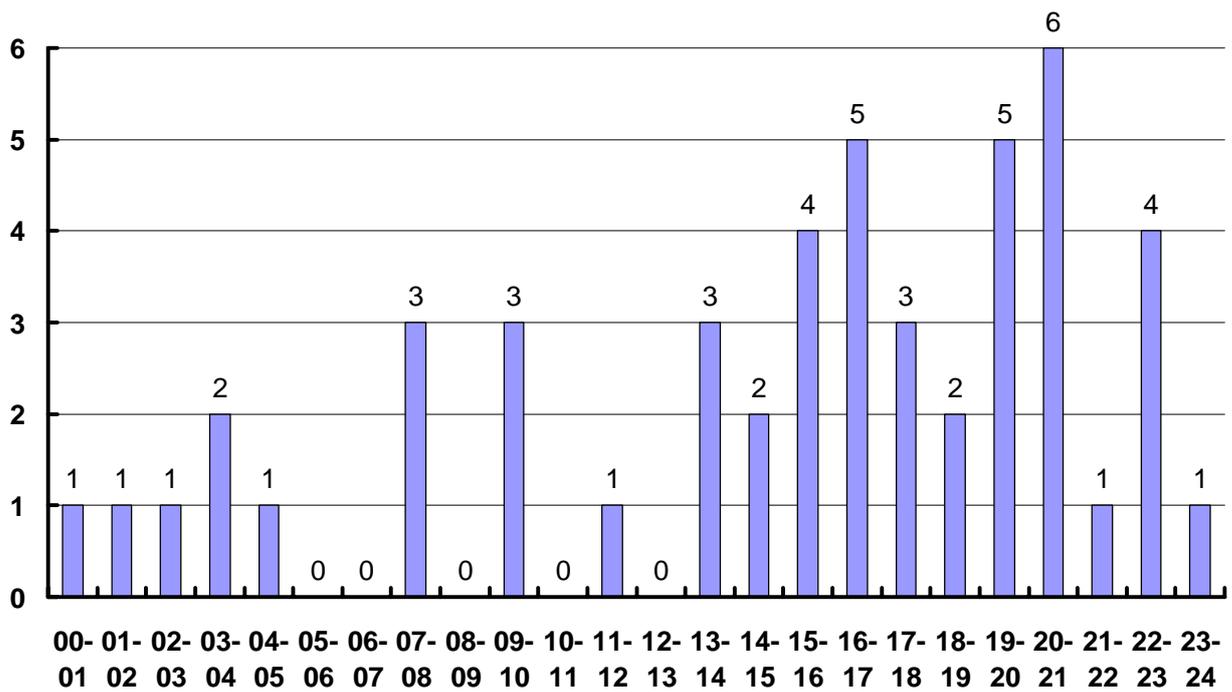


Рисунок 14 – Распределение ДТП по времени суток

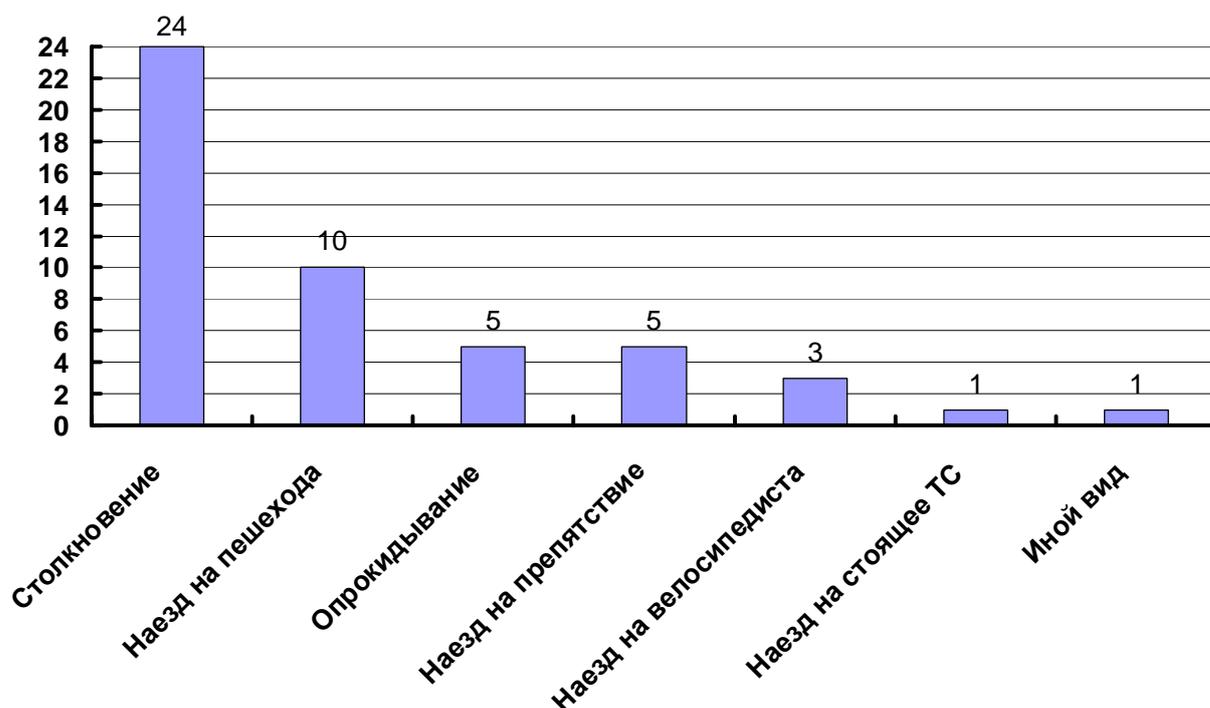


Рисунок 15 – Распределение ДТП по видам

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

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

- 24 из 49 ДТП (48,9 % от общего их количества) составили столкновения ТС;

- 10 из 49 ДТП (20,4 % от общего их количества) составили наезды на пешеходов;

- 7 из 49 ДТП (14,3 % от общего их количества) или из 10 ДТП произошедших с участием пешеходов, произошли по вине пешеходов.;

- 12 ДТП произошло на автомобильной дороге федерального значения "Крым" Москва – Тула – Орел – Курск – Белгород – граница с Украиной;

- 7 ДТП произошло по вине водителей, не имеющих права на управление ТС либо лишенных права управления;

- 5 ДТП произошло из-за несоблюдения очередности проезда перекрестков;

- 5 ДТП произошло из-за неправильного выбора дистанции;

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

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

## **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 Обоянского 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 Обоянского 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 26120 человек.

Исходя из прогноза уровня автомобилизации населения района в 2035 г. (796 ТС / 1000 чел.), количество ТС в районе при этом варианте составит 20790 единиц, что на 41,0 % больше существующего в настоящее время количества ТС. Следовательно, также на 41,0 % увеличится интенсивность движения ТС и нагрузка 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. 29200 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 23240 единиц, что на 57,5 % больше существующего в настоящее время количества ТС. Следовательно, также на 57,5 % 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 федерального значения;
- 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 К, Л и М.

### **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 федерального, регионального и межмуниципального значения.

Интенсивности движения ТС по дорогам района представлены в приложениях К, Л и М.

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 (строительство заездных карманов, остановочных и посадочных площадок, павильонов, туалетов, нанесение дорожной разметки, 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 г. Обоянь, 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.

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

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

на иных автомобильных дорогах – уполномоченным контрольно-надзорным органом, владельцем таких автомобильных дорог или назначенным им лицом.

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

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

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

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

Ограничение доступа ТС на определенные территории используется в различных целях:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Для устранения помех движению и факторов опасности предлагается реконструкция перекрестков дороги Обоянь – Суджа в соответствии с приведенными ниже схемами:

- перекресток с дорогой "Обоянь – Суджа" – Анахино (51.199907, 36.180038) (рисунок 16);
- перекресток с дорогой "Обоянь – Суджа" – Лунино (51.195064, 36.154232) (рисунок 16);
- перекресток с дорогой "Обоянь – Суджа" – Гридасово (51.191865, 36.097445) (рисунок 16);
- перекресток с дорогой "Обоянь – Суджа" – Долженково – Филатово (51.181313, 36.023421) (рисунок 16);
- перекресток с дорогой "Обоянь – Суджа" – Коптево (51.178477, 36.020174) (рисунок 16);
- перекресток с дорогой "Обоянь – Суджа" – Гремячка (51.173860, 35.994531) (рисунок 16);

- перекресток с дорогой "Обоянь – Суджа" – Картамышево (51.165121, 35.963202) (рисунок 16);
- перекресток с дорогой "Обоянь – Суджа" – Шмырево (51.153045, 35.922264) (рисунок 16);
- перекресток с дорогой "Обоянь – Суджа" – Бушмено – Бегичево (51.154833, 35.912130) (рисунок 16);
- перекресток с дорогой Бобрава – Гочево – "Обоянь – Суджа" (51.159542, 35.853355) (рисунок 16);
- перекресток с дорогой "Обоянь – Суджа" – Долженково – Филатово" – Вышнее Бабино – Нижнее Бабино" – Каменка (51.186606, 36.051235) (рисунок 17).

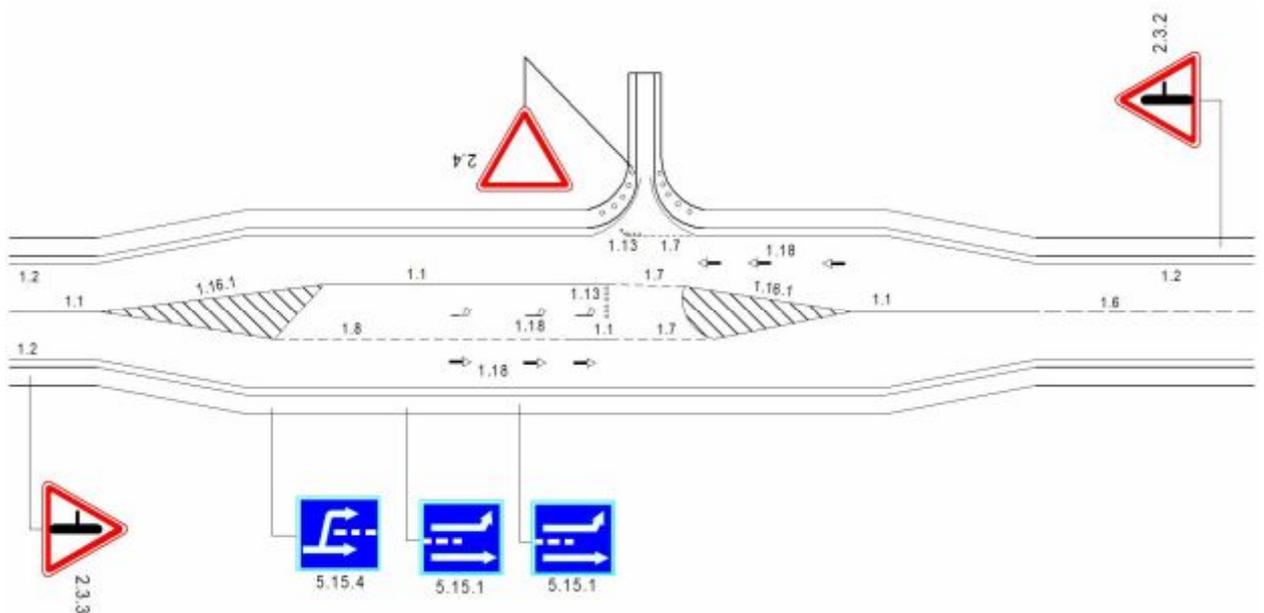


Рисунок 16 – Схема ОДД на перекрестке

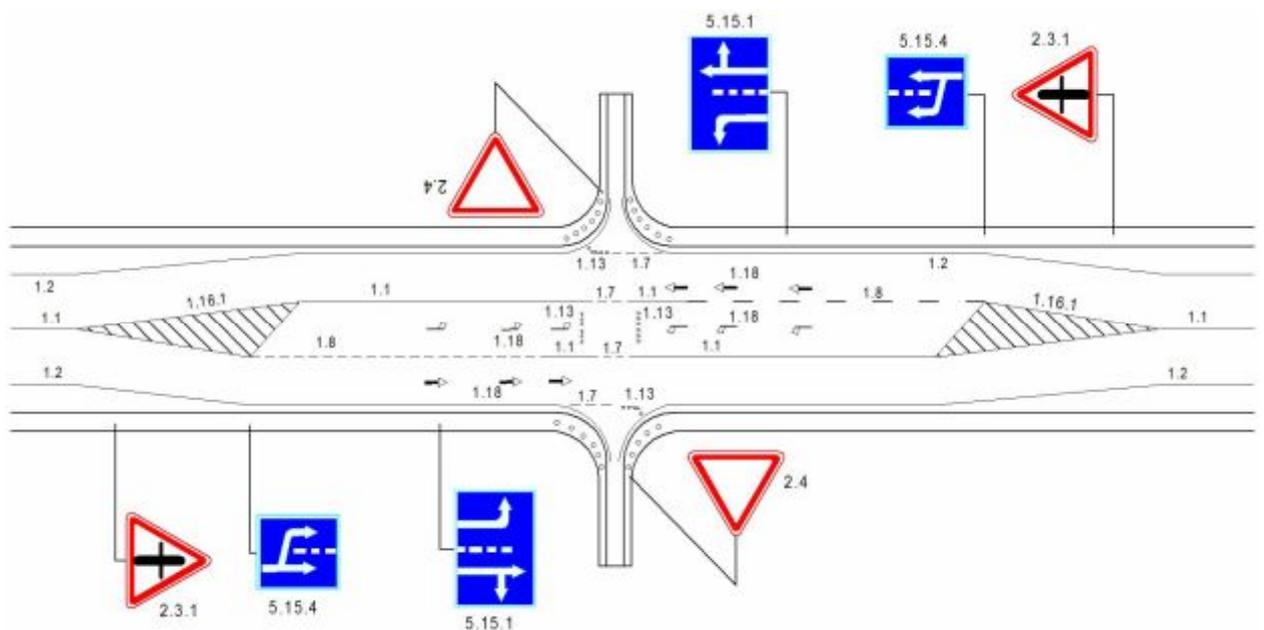


Рисунок 17 – Схема ОДД на перекрестке

#### **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.

#### **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 выявил необходимость внесения в них изменений.

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

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

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

В рамках КСОДД предусматриваются следующие мероприятия:

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

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

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

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

Проектируемый транспортный каркас Обоянского 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 МО 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 2287,6 млн руб., в том числе:

2019 год – 50,8 млн руб.;

2020 год – 59,35 млн руб.;

2021 год – 66,3 млн руб.;

2022 год – 57,45 млн руб.;

2023 год – 57,8 млн руб.;

2024 – 2028 годы – 621,7 млн руб.;

2029 – 2033 годы – 1374,2 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 Спиринов И. В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками [Текст]: Учебник для студ. учреждений сред. проф. образования / И. В. Спиринов. – М.: Издательский центр «Академия», 2003. – 400 с.

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

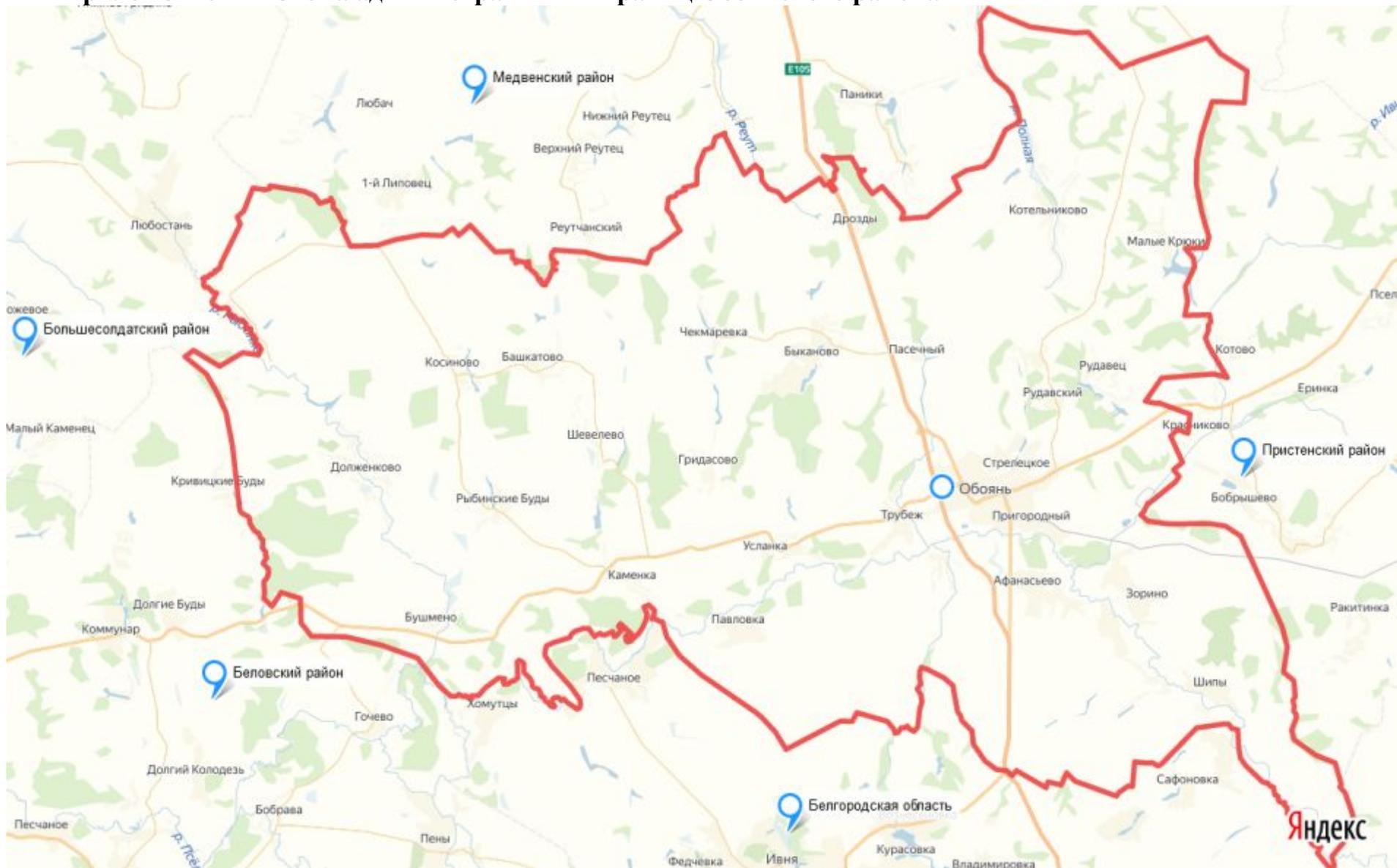
23 Ходош М. С. Грузовые автомобильные перевозки [Текст] / М. С. Ходош. – 4-е изд., перераб. и доп. – М.: Транспорт, 1986. – 208 с.

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 Обоянского района



## Приложение Б – Перечень муниципальных образований Обоянского района

№ п/п	Муниципальное образование	Административный центр	Количество населённых пунктов	Численность населения. чел.	Площадь, км <sup>2</sup>
Городские поселения:					
1	город Обоянь	город Обоянь	1	13 413	11,48
Сельские поселения:					
2	Афанасьевский сельсовет	село Афанасьево	8	2656	126,68
3	Бабинский сельсовет	село Вышнее Бабино	2	288	45,20
4	Башкатовский сельсовет	село Башкатово	6	518	58,36
5	Быкановский сельсовет	село Быканово	5	762	34,90
6	Гридасовский сельсовет	село Гридасово	4	629	48,00
7	Зоринский сельсовет	село Зорино	5	2773	108,80
8	Каменский сельсовет	село Каменка	7	900	117,60
9	Котельниковский сельсовет	село Котельниково	14	1645	141,33
10	Рудавский сельсовет	посёлок Рудавский	8	2420	92,94
11	Рыбино-Будский сельсовет	слобода Рыбинские Буды	7	1297	81,60
12	Усланский сельсовет	село Усланка	11	2248	110,21
13	Шевелевский сельсовет	село Шевелево	6	281	33,64

## Приложение В – Перечень населенных пунктов Обоянского района

№ п/п	Населённый пункт	Тип	Численность населения, чел.	Муниципальное образование
1	2	3	4	5
1	Анахино	деревня	173	Усланский сельсовет
2	Афанасьево	село	672	Афанасьевский сельсовет
3	Бавыкино	деревня	286	Афанасьевский сельсовет
4	Башкатово	село	275	Башкатовский сельсовет
5	Бегичево	село	124	Каменский сельсовет
6	Бекет	хутор	1	Котельниковский сельсовет
7	Белое	село	109	Усланский сельсовет
8	Бушмено	село	251	Каменский сельсовет
9	Быканово	село	362	Быкановский сельсовет
10	Версковое	хутор	9	Котельниковский сельсовет
11	Воробьевка	деревня	61	Усланский сельсовет
12	Вышнее Бабино	село	221	Бабинский сельсовет
13	Горяйново	деревня	559	Афанасьевский сельсовет
14	Гремячка	деревня	32	Каменский сельсовет
15	Гремячка	деревня	67	Котельниковский сельсовет
16	Гридасово	село	255	Гридасовский сельсовет
17	Долговищеный	хутор	12	Рыбино-Будский сельсовет
18	Долженково	село	418	Рыбино-Будский сельсовет
19	Дрозды	хутор	181	Котельниковский сельсовет
20	Задолженский	хутор	0	Котельниковский сельсовет
21	Запселье	хутор	1	Афанасьевский сельсовет

КСОДД на территории муниципального образования "Обоянский район" Курской области

1	2	3	4	5
22	Зелёная Дубрава	хутор	0	Шевелевский сельсовет
23	Знаменка	деревня	217	Быкановский сельсовет
24	Знобиловка	деревня	266	Афанасьевский сельсовет
25	Зорино	село	1222	Зоринский сельсовет
26	Ильиновский	хутор	3	Котельниковский сельсовет
27	Каменка	село	391	Каменский сельсовет
28	Камынино	село	333	Афанасьевский сельсовет
29	Картамышево	село	91	Каменский сельсовет
30	Коптево	деревня	64	Каменский сельсовет
31	Косинов	хутор	1	Башкатовский сельсовет
32	Косиново	село	349	Башкатовский сельсовет
33	Котельниково	село	465	Котельниковский сельсовет
34	Кочегуровка	хутор	207	Усланский сельсовет
35	Красная Поляна	хутор	23	Башкатовский сельсовет
36	Красный	посёлок	43	Усланский сельсовет
37	Крючок	хутор	3	Котельниковский сельсовет
38	Кулига	село	269	Рудавский сельсовет
39	Луневка	деревня	97	Гридасовский сельсовет
40	Лунино	деревня	271	Усланский сельсовет
41	Лыков	хутор	0	Рыбино-Будский сельсовет
42	Малые Крюки	село	393	Котельниковский сельсовет
43	Монастырский	хутор	0	Быкановский сельсовет
44	Нагорный	хутор	28	Быкановский сельсовет
45	Нижнее Бабино	село	135	Бабинский сельсовет
46	Нижнее Солотино	село	348	Афанасьевский сельсовет

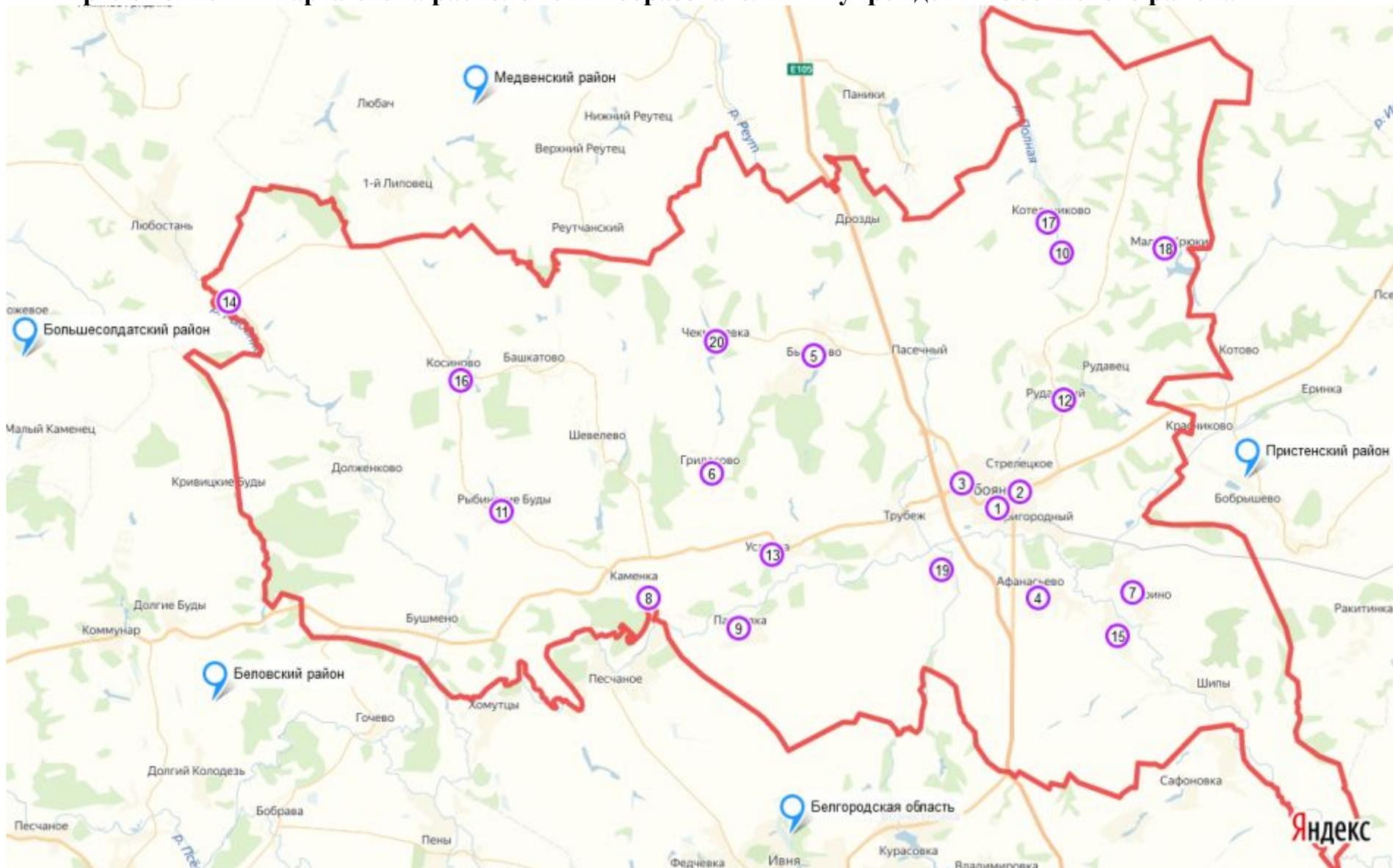
КСОДД на территории муниципального образования "Обоянский район" Курской области

1	2	3	4	5
47	Новая Кривцовка	деревня	27	Шевелевский сельсовет
48	Павловка	село	559	Усланский сельсовет
49	Парасючка	хутор	2	Усланский сельсовет
50	Пасечный	посёлок	227	Быкановский сельсовет
51	Первое Мая	село	12	Рыбино-Будский сельсовет
52	Пересыпь	хутор	120	Зоринский сельсовет
53	Платоновка	хутор	18	Шевелевский сельсовет
54	Плота	хутор	3	Шевелевский сельсовет
55	Полукотельниково	село	276	Котельниковский сельсовет
56	Потопахино	деревня	222	Котельниковский сельсовет
57	Пригородный	посёлок	1018	Зоринский сельсовет
58	Пролетарский	хутор	6	Башкатовский сельсовет
59	Пушкарное	село	455	Рудавский сельсовет
60	Рудаец	село	385	Рудавский сельсовет
61	Рудавский	посёлок	561	Рудавский сельсовет
62	Рыбинские Буды	слобода	744	Рыбино-Будский сельсовет
63	Рябая Ольха	хутор	0	Рыбино-Будский сельсовет
64	Садовая Роща	хутор	69	Гридасовский сельсовет
65	Семеновка	село	30	Зоринский сельсовет
66	Семяновка	хутор	88	Афанасьевский сельсовет
67	Сергеевский	хутор	5	Котельниковский сельсовет
68	Старая Кривцовка	деревня	17	Шевелевский сельсовет
69	Стрелецкое	село	959	Рудавский сельсовет
70	Тимофеев	хутор	4	Рудавский сельсовет
71	Точилина Пасека	хутор	4	Котельниковский сельсовет

КСОДД на территории муниципального образования "Обоянский район" Курской области

1	2	3	4	5
72	Трубеш	село	573	Усланский сельсовет
73	Туровка	деревня	50	Усланский сельсовет
74	Усланка	село	408	Усланский сельсовет
75	Успеновка	хутор	0	Котельниковский сельсовет
76	Филатово	село	319	Рыбино-Будский сельсовет
77	Хмелевой Колодезь	хутор	2	Рудавский сельсовет
78	Чекмаревка	село	242	Гридасовский сельсовет
79	Чермошное	хутор	2	Башкатовский сельсовет
80	Шевелево	село	237	Шевелевский сельсовет
81	Шипы	село	454	Зоринский сельсовет
82	Шмырево	деревня	111	Каменский сельсовет
83	Шумаков	хутор	0	Рудавский сельсовет
84	Обоянь	город	13 413	город Обоянь

### Приложение Г – Карта-схема расположения образовательных учреждений Обоянского района



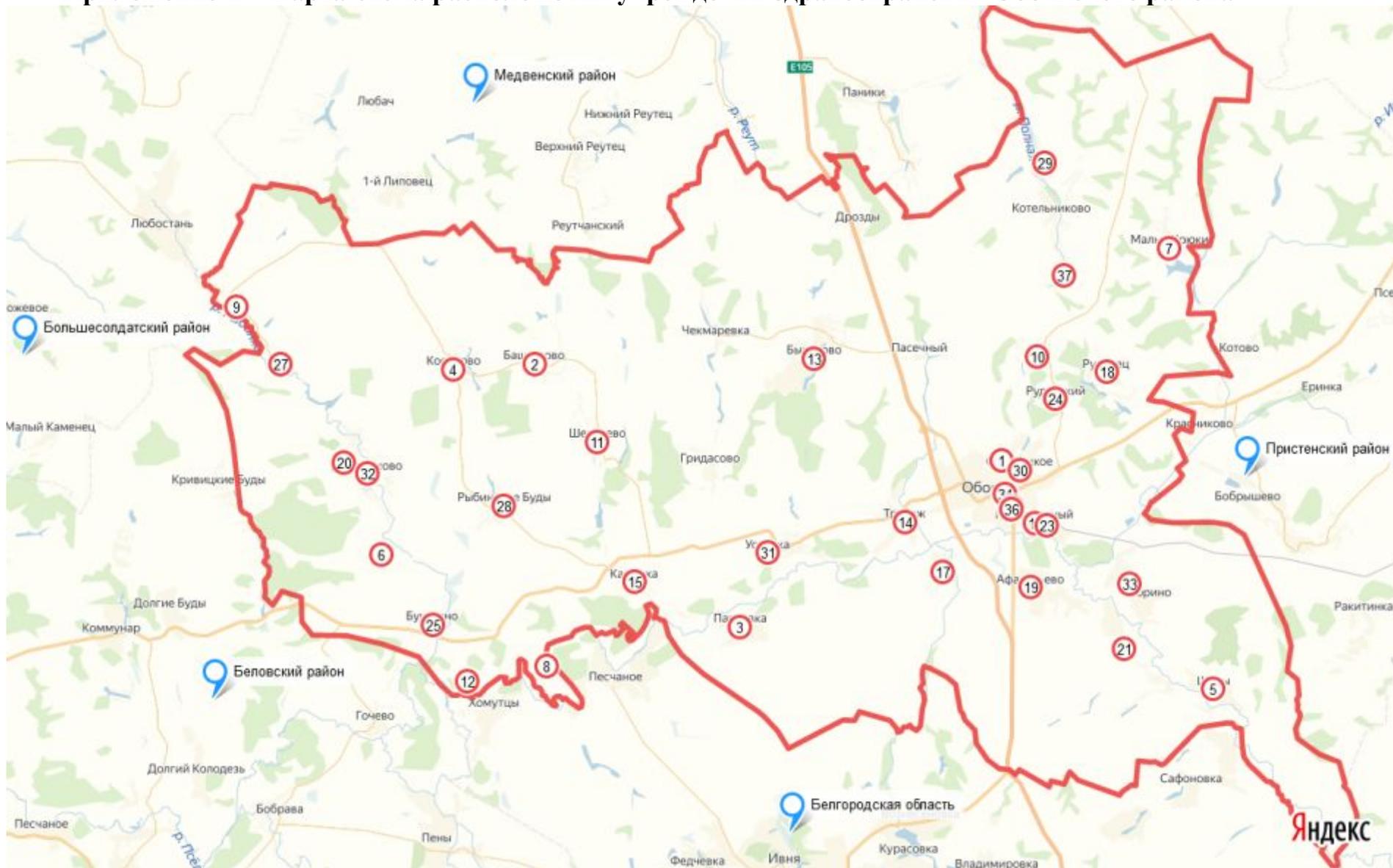
**Приложение Д – Перечень образовательных учреждений Обоянского района**

№ п/п	Наименование	Юридический адрес
1	2	3
1	МБОУ "Обоянская средняя общеобразовательная школа № 1"	306230, Курская обл., г. Обоянь, ул. Фрунзе, 6-а
2	МБОУ "Обоянская средняя общеобразовательная школа № 2"	306230, Курская обл., г. Обоянь, ул. Ленина, 90
3	МБОУ "Обоянская средняя общеобразовательная школа № 3"	306230, Курская обл., г. Обоянь, ул. Курская, 95
4	МБОУ "Афанасьевская средняя общеобразовательная школа"	306240 Курская область, Обоянский район с. Афанасьево, ул. Центральная, 36а
5	МБОУ "Быкановская средняя общеобразовательная школа"	306251, Курская область, Обоянский район, с. Быканово, ул. Молодежная, 14
6	МБОУ "Гридасовская средняя общеобразовательная школа"	306237, Курская область, Обоянский район, с. Гридасово, улица Выгон, 25
7	МБОУ "Зоринская средняя общеобразовательная школа"	306243, Курская область, Обоянский район, с. Зорино, ул. Октябрьская, 127
8	МБОУ "Каменская средняя общеобразовательная школа"	306238, Курская область, Обоянский район, с. Каменка, ул. Молодежная, 16/а
9	МБОУ "Павловская средняя общеобразовательная школа"	306236, Курская область, Обоянский район, с. Павловка, ул. Садовая, 3
10	МБОУ "Полукотельниковская средняя общеобразовательная школа"	306247, Курская область, Обоянский район, с. Полукотельниково, ул. Школьная, 4
11	МБОУ "Рыбинобудская средняя общеобразовательная школа"	306260, Курская область, Обоянский район, сл. Рыбинские Буды
12	МБОУ "Рудауская средняя общеобразовательная школа"	306245, Курская область, Обоянский район, п. Рудауский, ул. Школьная, 13

КСОДД на территории муниципального образования "Обоянский район" Курской области

1	2	3
13	МБОУ "Усланская средняя общеобразовательная школа"	306235, Курская область, Обоянский район, с. Усланка, ул. Центральная, 7/б
14	МБОУ "Верхне-Бабинская основная общеобразовательная школа"	306265, Курская область, Обоянский район, с. Вышнее Бабино
15	МБОУ "Камынинская основная общеобразовательная школа"	306241, Курская область, Обоянский район, с. Камынино, ул. Молодёжная, 22
16	МБОУ "Косиновская основная общеобразовательная школа"	306266, Курская область, Обоянский район, с. Косиново, ул. Выгон, 26
17	МБОУ "Котельниковская основная общеобразовательная школа"	306247, Курская область, Обоянский район, с. Котельниково, ул. Центральная, 8
18	МБОУ "Малокрюковская основная общеобразовательная школа"	306248, Курская область, Обоянский район, с. Малые Крюки, ул. Молодёжная, 12
19	МБОУ "Нижне-Солотинская основная общеобразовательная школа"	306234, Курская область, Обоянский район, с. Нижнее-Солотино, ул. Выгон, 22а
20	МБОУ "Чекмаревская основная общеобразовательная школа"	306252, Курская область, Обоянский район, с. Чекмаревка, ул. Выгон, 7Б

**Приложение Е – Карта-схема расположения учреждений здравоохранения Обоянского района**



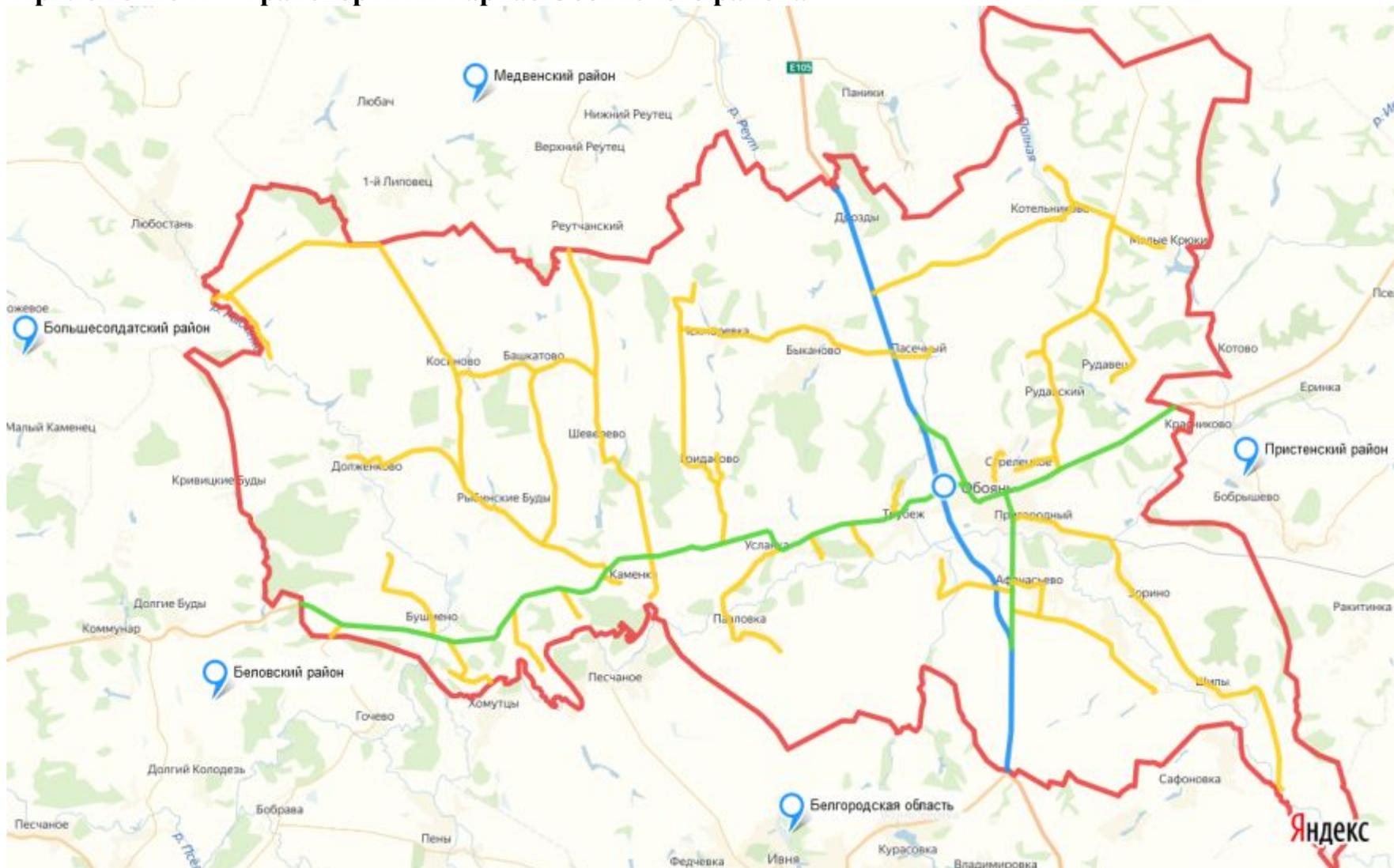
## Приложение Ж – Перечень учреждений здравоохранения Обоянского района

№ п/п	Наименование	Адрес
1	ОБУЗ "Обоянская ЦРБ" Пушкарский ФАП	Курская область, Обоянский район, с. Пушкарное
2	ОБУЗ "Обоянская ЦРБ" Башкатовский ФАП	Курская область, Обоянский район, с. Башкатово
3	ОБУЗ "Обоянская ЦРБ" Павловский ФАП	306236, Курская область, Обоянский район, с. Павловка
4	ОБУЗ "Обоянская ЦРБ" Косиновский ФАП	306266, Курская область, Обоянский район, с. Косиново
5	ОБУЗ "Обоянская ЦРБ" Шиповский ФАП	Курская область, Обоянский район, с. Шипы
6	ОБУЗ "Обоянская ЦРБ" Бегичевский ФАП	Курская область, Обоянский район, с. Бегичево
7	ОБУЗ "Обоянская ЦРБ" М-Крюковский ФАП	306248, Курская область, Обоянский район, с. Малые Крюки
8	ОБУЗ "Обоянская ЦРБ" Картамышевский ФАП	Курская область, Обоянский район, с. Картамышево
9	ОБУЗ "Обоянская ЦРБ" В-Бабинский ФАП	306265, Курская область, Обоянский район, с. Вышнее Бабино
10	ОБУЗ "Обоянская ЦРБ" Кулиговский ФАП	Курская область, Обоянский район, с. Кулига
11	ОБУЗ "Обоянская ЦРБ" Шевелевский ФАП	Курская область, Обоянский район, с. Шевелево
12	ОБУЗ "Обоянская ЦРБ" Шмыревский ФАП	Курская область, Обоянский район, д. Шмырево
13	ОБУЗ "Обоянская ЦРБ" Быкановский ФАП	306251, Курская область, Обоянский район, с. Быканово
14	ОБУЗ "Обоянская ЦРБ" Трубежанский ФАП	Курская область, Обоянский район, с. Трубеж
15	ОБУЗ "Обоянская ЦРБ" Каменский ФАП	306238, Курская область, Обоянский район, с. Каменка
16	ОБУЗ "Обоянская ЦРБ" Пригородный ФАП	Курская область, Обоянский район, п. Пригородный
17	ОБУЗ "Обоянская ЦРБ" Н-Солотинский ФАП	306234, Курская область, Обоянский район, с. Нижнее-Солотино
18	ОБУЗ "Обоянская ЦРБ" Рудавский ФАП №2	Курская область, Обоянский район, с. Рудавец
19	ОБУЗ "Обоянская ЦРБ" Афанасьевский ФАП	306240 Курская область, Обоянский район с. Афанасьево
20	ОБУЗ "Обоянская ЦРБ" Филатовский ФАП	306260, Курская область, Обоянский район, с. Филатово
21	ОБУЗ "Обоянская ЦРБ" Камынинский ФАП	306241, Курская область, Обоянский район, с. Камынино

КСОДД на территории муниципального образования "Обоянский район" Курской области

22	ОБУЗ "Обоянская ЦРБ" детская консультация	306230, Курская обл., г. Обоянь, ул. Луначарского, 37
23	ОБУЗ "Обоянская ЦРБ" Терапевтическое отделение	306230, Курская обл., г. Обоянь, ул. Солнечная, 8а
24	ОБУЗ "Обоянская ЦРБ" Рудавский ФАП №1	306245, Курская область, Обоянский район, п. Рудавский
25	ОБУЗ "Обоянская ЦРБ" Бушменский ФАП	Курская область, Обоянский район, с. Бушмено
26	ОБУЗ "Обоянская ЦРБ"	306230, Курская обл., г. Обоянь, ул. Федоровского, 34
27	ОБУЗ "Обоянская ЦРБ" Н-Бабинский ФАП	306265, Курская область, Обоянский район, с. Нижнее Бабино
28	ОБУЗ "Обоянская ЦРБ" Р-Будский ФАП	306260, Курская область, Обоянский район, сл. Рыбинские Буды
29	ОБУЗ "Обоянская ЦРБ" Потопахинский ФАП	306247, Курская область, Обоянский район, д. Потопахино
30	ОБУЗ "Обоянская ЦРБ" Стрелецкий ФАП	Курская область, Обоянский район, с. Стрелецкое
31	ОБУЗ "Обоянская ЦРБ" Усланский ФАП	306235, Курская область, Обоянский район, с. Усланка
32	ОБУЗ "Обоянская ЦРБ" Долженковская врачебная амбулатория	306260, Курская область, Обоянский район, с. Долженково
33	ОБУЗ "Обоянская ЦРБ" Зоринская врачебная амбулатория	306243, Курская область, Обоянский район, с. Зорино
34	ОБУЗ "Обоянская ЦРБ" Детское отделение	306230, Курская обл., г. Обоянь, ул. Луначарского, 33б
35	ОБУЗ "Обоянская ЦРБ" Хирургическое отделение	306230, Курская обл., г. Обоянь, ул. Федоровского, 30
36	ОБУЗ "Обоянская ЦРБ" поликлиника, женская консультация, инфекционное отделение, отделение скорой помощи	306230, Курская обл., г. Обоянь, ул. Луначарского, 77
37	ОБУЗ "Обоянская ЦРБ" Полукотельниковская врачебная амбулатория	306247, Курская область, Обоянский район, с. Полукотельниково

## Приложение И – Транспортный каркас Обоянского района



— дороги федерального значения,

— дороги регионального значения,

— дороги межмуниципального значения

**Приложение К – Перечень автомобильных дорог общего пользования федерального значения, проходящих в границе Обоянского 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	00 ОП ФЗ М-2 (Е105, СНГ)	"Крым" Москва – Тула – Орел – Курск – Белгород – граница с Украиной 51.332996, 36.170209 51.101722, 36.280271	28	II	асфальтобетон	7,0	7000	80–120
ВСЕГО:			28					

**Приложение Л – Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального значения, проходящих в границе Обоянского 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-026	Обоянь – Солнцево – Мантурово 51.221625, 36.314270 51.245553, 36.385474	8,388	III	асфальтобетон	7,0	3200	50–60
2	38 ОП РЗ 38К-028	Обоянь – Суджа 51.215654, 36.253158 51.166702, 35.821248	33,6	III	асфальтобетон	7,0	2400	40–50
3		"Крым" Москва – Тула – Орел – Курск – Белгород – граница с Украиной (км 584 + 963 – км 597 + 555) 51.243246, 36.221491 51.152034, 36.282967	12,562	III	асфальтобетон	7,0	6000	90–100
ВСЕГО:			54,55					

**Приложение М – Перечень автомобильных дорог общего пользования межмуниципального значения, проходящих в границе Обоянского 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-019	Бобрава – Гочево – "Обоянь – Суджа" 51.154804, 35.846557 51.159532, 35.853315	0,692	IV	асфальтобетон	6,0	600	20–30
2	38 ОП МЗ 38Н-209	"Крым" – Зорино – Пересыпь 51.201143, 36.283840 51.093895, 36.456071	19,887	IV	асфальтобетон	6,0	700	25–35
3	38 ОП МЗ 38Н-218	"Крым" – Камынино – Знобиловка 51.165120, 36.283278 51.132491, 36.373641	8,828	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	5–10
4	38 ОП МЗ 38Н-220	"Крым" – Котельниково – Полукотельниково – Потопахино 51.291588, 36.194335 51.327662, 36.322066	10,8	IV – 10,69 км; V – 0,11 км	асфальтобетон	6,0 4,5	500	20–30 –
5	38 ОП МЗ 38Н-225	"Крым" – Нижнее Солотино 51.172724, 36.283214 51.185113, 36.237952	5,16	IV – 0,71 км; V – 4,45 км	асфальтобетон	6,0 4,5	менее 200	5–10 50–100
6	38 ОП МЗ 38Н-228	"Крым" – Пасечный 51.266385, 36.207477 51.269437, 36.231220	1,458	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	5–10
7	38 ОП МЗ 38Н-254	"Крым" – Чекмаревка – Садовая Роща 51.268431, 36.206291 51.295163, 36.079454	13,008	IV – 10,2 км; V – 2,808 км	асфальтобетон	6,0 4,5	300	10–20

КСОДД на территории муниципального образования "Обоянский район" Курской области

8	38 ОП МЗ 38Н-484	Обоянь – Пушкарное 51.216977, 36.272135 51.227388, 36.277414	1,63	IV	асфальтобетон	6,0	400	15–25
9	38 ОП МЗ 38Н-487	"Обоянь – Солнцево – Мантурово" – Малые Крюки – Потопахино 51.221324, 36.313221 51.341486, 36.305756	16,766	IV	асфальтобетон	6,0	1200	50–60
10	38 ОП МЗ 38Н-488	"Обоянь – Солнцево – Мантурово" – Малые Крюки – Потопахино" – Рудавец 51.285557, 36.333389 51.256606, 36.346997	4,7	IV	асфальтобетон	6,0	400	15–25
11	38 ОП МЗ 38Н-489	"Обоянь – Солнцево – Мантурово" – Малые Крюки – Потопахино" – Стрелецкое 51.225226, 36.311404 51.221151, 36.285615	2,05	IV – 12,5 км; V – 0,8 км	асфальтобетон	6,0 4,5	менее 200	5–10 50–100
12	38 ОП МЗ 38Н-490	"Обоянь – Солнцево – Мантурово" – Малые Крюки – Потопахино" – Малые Крюки 51.318611, 36.347164 51.309876, 36.380131	2,5	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	5–10
13	38 ОП МЗ 38Н-501	"Обоянь – Суджа" – Анахино 51.199869, 36.180046 51.187232, 36.192969	1,71	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	50–100
14	38 ОП МЗ 38Н-502	"Обоянь – Суджа" – Бушмено – Бегичево 51.187624, 35.883354 51.154862, 35.912123	5,15	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	5–10
15	38 ОП МЗ 38Н-505	"Обоянь – Суджа" – Гридасово 51.191895, 36.097415	3,8	IV – 3,0 км; V – 0,8 км	асфальтобетон	6,0 4,5	600	25–35 –

КСОДД на территории муниципального образования "Обоянский район" Курской области

		51.221985, 36.086496						
16	38 ОП МЗ 38Н-506	"Обоянь – Суджа" – Гридасово" – Луневка 51.215501, 36.094768 51.227365, 36.094062	1,5	V	асфальтобетон	4,5	менее 200	0–50
17	38 ОП МЗ 38Н-507	"Обоянь – Суджа" – Гридасово" – Чекмаревка 51.221985, 36.086496 51.277118, 36.070685	7,68	V	асфальтобетон	4,5	менее 200	50–100
18	38 ОП МЗ 38Н-508	"Обоянь – Суджа" – Долженково – Филатово 51.181348, 36.023387 51.226560, 35.851487	14,304	IV	асфальтобетон	6,0	600	25–35
19	38 ОП МЗ 38Н-509	"Обоянь – Суджа" – Долженково – Филатово" – Башкатово 51.191641, 35.982271 51.260104, 35.977388	7,935	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	0–5
20	38 ОП МЗ 38Н-510	"Обоянь – Суджа" – Долженково – Филатово" – Вышнее Бабино – Нижнее Бабино 51.217561, 35.930590 51.289356, 35.780312 51.266104, 35.807541	25,0	IV – 19,0 км; V – 5,648 км	асфальтобетон – 24,648 км; грунт – 0,352 км	6,0 4,5	400	20–25
21	38 ОП МЗ 38Н-511	"Обоянь – Суджа" – Долженково – Филатово" – Вышнее Бабино – Нижнее Бабино" – Каменка 51.258903, 35.927251 51.170536, 36.051201	17,94	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	5–10
22	38 ОП МЗ 38Н-512	"Обоянь – Суджа" – Картамышево 51.165109, 35.963212 51.141388, 35.982284	3,26	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	5–10

КСОДД на территории муниципального образования "Обоянский район" Курской области

23	38 ОП МЗ 38Н-513	"Обоянь – Суджа" – Кочегуровка 51.203502, 36.209194 51.216727, 36.212554	1,794	V	асфальтобетон	4,5	менее 200	50–100
24	38 ОП МЗ 38Н-514	"Обоянь – Суджа" – Лунино 51.195012, 36.154253 51.186031, 36.160868	1,28	IV – 0,767 км; V – 0,513 км	асфальтобетон	6,0 4,5	менее 200	50–100
25	38 ОП МЗ 38Н-516	"Обоянь – Суджа" – Павловка 51.189767, 36.134143 51.148936, 36.134502	7,896	IV	асфальтобетон	6,0	700	30–40
26	38 ОП МЗ 38Н-522	"Обоянь – Суджа" – Шмырево 51.153031, 35.922259 51.136648, 35.949084 51.140788, 35.922949	4,0	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	5–10
27	38 ОП МЗ 38Н-725	Шевелево – Платоновка 51.259419, 36.016215 51.308568, 35.999180	6,686	IV – 5,708 км; V – 0,978 км	асфальтобетон	6,0 4,5	менее 200	5–10 50–100
28	38 ОП МЗ 38Н-746	"Крым" – Афанасьев 51.176505, 36.283411 51.162718, 36.299987	3,0	V	асфальтобетон	4,5	менее 200	50–100
29	38 ОП МЗ 38Н-785	"Обоянь – Солнцево – Мантурово" – Малые Крюки – Потопахино" – Кулига 51.268234, 36.302986 51.266484, 36.293174	0,8	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	5–10
30	38 ОП МЗ 38Н-786	"Обоянь – Суджа" – Коптево 51.178442, 36.020217 51.176303, 36.032147	1,0	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	5–10
31	38 ОП МЗ 38Н-787	"Обоянь – Суджа" – Гремячка 51.173844, 35.994588 51.162929, 36.006210	1,515	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	5–10
32	38 ОП МЗ 38Н-833	Автомобильная дорога Вышнее Бабино – граница	0,687	V	асфальтобетон	4,5	менее 200	0–5

КСОДД на территории муниципального образования "Обоянский район" Курской области

		Большесолдатского района в Обоянском районе Курской области 51.289802, 35.779454 51.289134, 35.771302						
ВСЕГО:			204,416					

Приложение Н – Перечень железнодорожных переездов Обоянского района

№ п/п	Местоположение				Наличие				Количество ж/д путей
	км	м	Широта	Долгота	шлагбаума	светофора	звуковой сигнализации	устройств заграждения	
"Крым" – Зорино – Пересыпь									
1			51.197773	36.314685	–	–	–	–	1



Нерегулируемый ж/д переезд рядом с дорогой "Крым" – Зорино – Пересыпь

**Приложение II – Перечень АЗС Обоянского района**

№ п/п	Местоположение				Расположение	Количество заправочных колонок, шт.	Наличие		
	км	м	Широта	Долгота			площадки для стоянки (остановки)	туалета	мусоросбор- ника
"Крым" Москва – Тула – Орел – Курск – Белгород – граница с Украиной									
1	576		51.319000	36.180618	слева	8	+	+	+
2	576		51.317202	36.180173	справа	6	–	+	+
3	599		51.145032	36.283295	слева	6	+	+	+
"Обоянь – Суджа" – Долженково – Филатово									
3	3	1200	51.198207	35.967786	слева	2	–	–	–



АЗС на дороге "Крым" Москва – Тула – Орел – Курск – Белгород – граница с Украиной



АЗС на дороге "Крым" Москва – Тула – Орел – Курск – Белгород – граница с Украиной



АЗС на дороге "Крым" Москва – Тула – Орел – Курск – Белгород – граница с Украиной



АЗС на дороге "Обоянь – Суджа" – Долженково – Филатово

**Приложение Р – Карта-схема маршрутной сети ОПТ Обоянского района**



**Приложение С – Реестр межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок Курской области, проходящих по территории Обоянского 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
153	508	АВ Курск - АС Белая, ч/з АС Обоянь	Медвенка, Дрозды, Обоянь, Трубеж, Усланка, Каменка, Картамыш, Бушмино, Чернецк, Буды, Коммунар, Белая, Псел, Белица, Н. Махово, Махово, Уланок, Суджа, Мартыновка, Бирюковка, Б. Солдатское, Левшино, Житень, Тарасово, Дворики, Дьяконово	г. Курск (50 лет Октября, Энгельса, проспект Кулакова, Магистральная), Е-105, М-2, а/д "Обоянь - Суджа"	130/150,1	Только на остановочных пунктах	Регулярные перевозки по нерегулируем ым тарифам	Автобус, большой класс	1 ед.		АО "КПАТП-1", 305047, г. Курск, ул. Энгельса, 177-Б
154	509	АВ Курск - АС Белая, ч/з Суджу	Дьяконово, Дворики, Тарасово, Житень, Левшино, Б. Солдатское, Бирюковка,	г. Курск (50 лет Октября, Гремяченская) Е-105, а/д "Крым" - Иваново	150,1 /130	Только на остановочных пунктах	Регулярные перевозки по нерегулируем ым тарифам	Автобус, большой класс	1 ед.		АО "КПАТП-1", 305047, г. Курск, ул. Энгельса, 177-Б

КСОДД на территории муниципального образования "Обоянский район" Курской области

			Мартыновка, Суджа, Уланок, Махово, Н. Махово, Белица, Псел, Белая, Коммунар, Буды, Чернецкий, Бушмино, Картамыш, Каменка, Усланка, Трубеш, Обоянь, Дрозды, Медвенка								
163	533	АС Белая - АВ Курск (ч/з Обоянь)	г. Обоянь, п. Медвенка	г. Курск (ул. Энгельса, ул. 50 лет Октября), а/д "Белая - Кр. Буды", а/д Обоянь - Суджа", а/д "Крым"	130	Только на остановочных пунктах	Регулярные перевозки по нерегулируем ым тарифам	Автобус, большой класс	Евро-3, 2 ед.	Договор № 464 от 14.09.2015	ГУПКО "Беловское АТП", 307900, Курская область, Беловский район, д. Гирьи
175	566	АС Обоянь - АВ Курск	п. Медвенка	г. Обоянь (ул. Ленина, ул. Курская); М-2; г. Курск (ул. Энгельса, ул. 50 лет Октября)	146	Только на остановочных пунктах	Регулярные перевозки по нерегулируем ым тарифам	Автобус, малый класс	Евро-4, 4 ед.	Договор № 454 от 14.09.2015	ИП Горлов Николай Владимирович
184	589	АВ Курск - Обоянь - Пристенъ	Льговский пов., Черниченские Дворы, Высоконские Дворы, Соломыкинские Дворы, Медвенка, Дрозды, Обоянь, Красниково, Бобрышево, Кривцово Троицкое Нагольное Ржавчик Пристенъ	М-2 "Крым" Москва - Тула - Орел - Курск - Белгород - граница с Украиной; а/д "Обоянь - Солнцево - Мантурово - Пристенъ", а/д "Пристенъ - Кривцово" - Нагольное	107	Только на остановочных пунктах	Регулярные перевозки по нерегулируем ым тарифам	Автобус, средний класс	Евро-4, 2 ед.	Договор № 448 от 21.10.2014	ИП Демидова Наталья Владимировна

### Приложение Т – Реестр муниципальных маршрутов регулярных перевозок Обоянского района

Регистрационный номер маршрута	Номер маршрута	Наименование маршрута	Наименования промежуточных ОП или наименования поселений, в границах которых расположены промеж. ОП	Наименования улиц, автомобильных дорог, по которым предполагается движение ТС между ОП	Протяженность маршрута	Порядок посадки и высадки пассажиров	Вид регулярных перевозок	Виды и классы ТС, которые используются для перевозок	Экологические характеристики ТС	Дата начала осуществления перевозок	Наименование, место нахождения юридического лица, фамилия, имя, отчество индивидуального предпринимателя, осуществляющих перевозки
1	333	Обоянь-Н. Бабино	Обоянь – с. Трубеж- пов. д. Анахино-с. Усланка-пов. Воробьёвка-пов. с. Каменка-с. Каменка-сл. Рыбинские Буды– с. Косиново-с. Н- Бабино	ул. Ленина, ул. Курская, ул. Мирная г. Обоянь-«Обоянь-Суджа»-Долженково-Филатово»-В. Бабино-Н. Бабино	110	только на остановочных пунктах	регулярные перевозки по регулируемым тарифам	Автобус малый, средний класс, 1 ед.	Евро-2	05.03.2019	ИП Горлов Н.В.Курская область, г. Обоянь, ул. Ленина, д.92 кв.42
2	336	Обоянь-Потопахино	Обоянь – п. Рудавский – с.Малые Крюки – с. Рудавец-д. Потопахино	ул. Ленина г. Обоянь «Обоянь-Солнцево-Мантурово-Малые Крюки-Потопахино-Рудавец	42	только на остановочных пунктах	регулярные перевозки по регулируемым тарифам	Автобус малый, средний класс, 1 ед	Евро-2	05.03.2019	ИП Горлов Н.В.Курская область, г. Обоянь, ул. Ленина, д.92 кв.42
3	337	Обоянь-Котельниково	Обоянь – пос.Пасечный – с. Котельниково	ул. Ленина, ул. Курская г. Обоянь М2 «Крым» - Котельниково	42	только на остановочных пунктах	регулярные перевозки по регулируемым тарифам	Автобус малый, средний класс, 1 ед	Евро-2	05.03.2019	ИП Горлов Н.В.Курская область, г. Обоянь, ул. Ленина, д.92 кв.42
4	338	Обоянь-Чекмаревка	Обоянь – с. Быканово –с. Чекмарёвка	ул. Ленина, ул. Курская г. Обоянь «Обоянь-	35	только на остановочных пунктах	регулярные перевозки по регулируемым тарифам	Автобус малый, средний класс, 1 ед	Евро-2	05.03.2019	ИП Горлов Н.В.Курская область, г. Обоянь, ул. Ленина, д.92

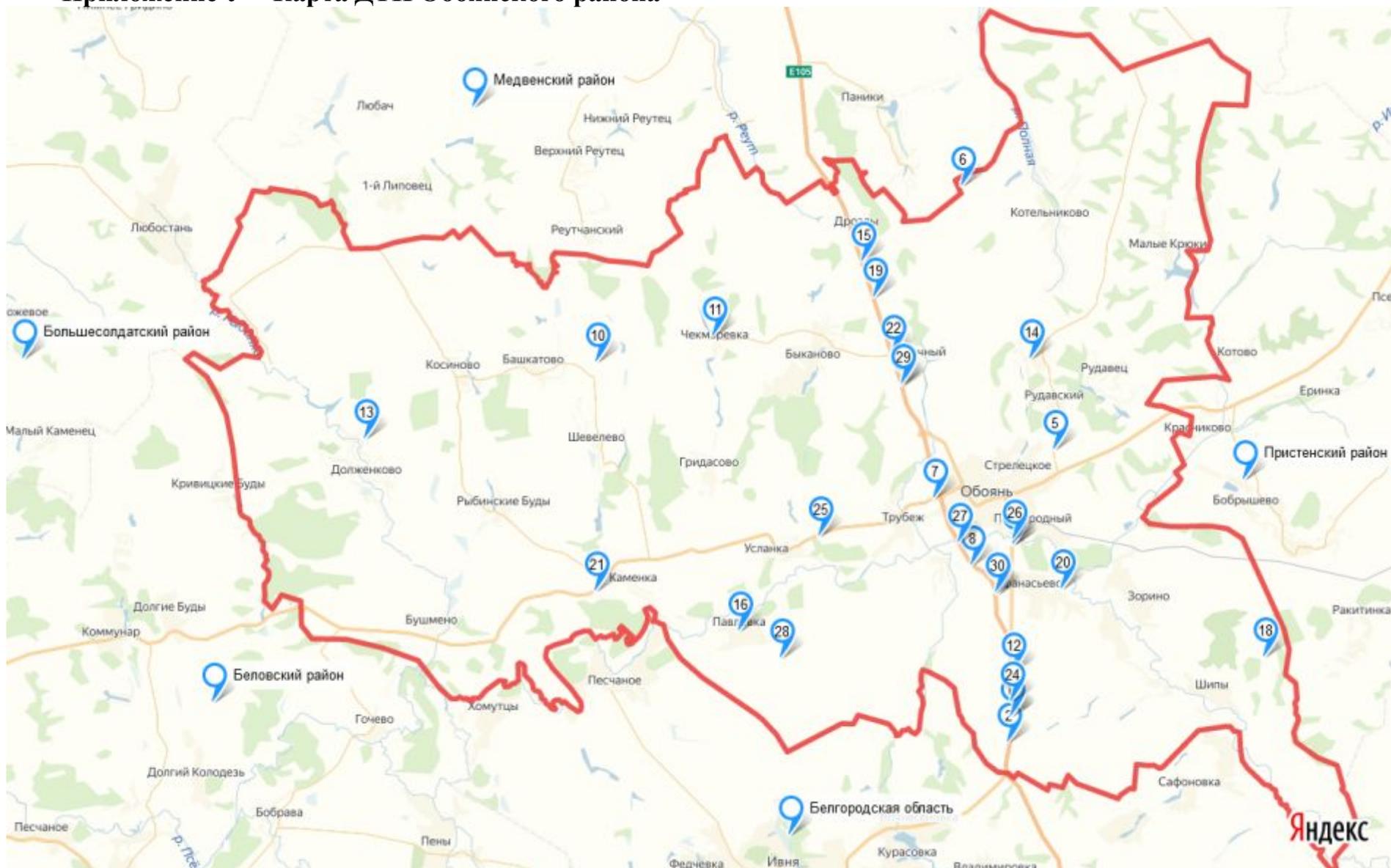
КСОДД на территории муниципального образования "Обоянский район" Курской области

				Суджа»- Гридасово- Чекмаревка							кв.42
5	344	Обоянь- Павловка	Обоянь – с.Трубеж –пов. д. Анахино- с.Усланка – с.Павловка	ул. Ленина, ул. Курская, ул. Мирная г. Обоянь «Обоянь- Суджа»- Павловка	30	только на остановоч ных пунктах	регулярные перевозки по регулируемым тарифам	Автобус малый, средний класс, 1 ед	Евро-2	05.03. 2019	ИП Горлов Н.В.Курская область, г. Обоянь, ул. Ленина, д.92 кв.42
6	341	Обоянь- Бегичево	Обоянь – с. Трубеж-пов. д. Анахино-с. Усланка- пов. Воробьёвка-пов. с. Каменка-с. Каменка-пов. д. Гремячка- пов. с. Каргамышево – с.Бушмено –с.Бегичево	ул. Ленина, ул. Курская, ул. Мирная г. Обоянь «Обоянь- Суджа»- Бушмено- Бегичево	70	только на остановоч ных пунктах	регулярные перевозки по регулируемым тарифам	Автобус малый, средний класс, 1 ед.	Евро-2	05.03. 2019	ИП Горлов Н.В.Курская область, г. Обоянь, ул. Ленина, д.92 кв.42
7	339	Обоянь- Башкатово	Обоянь – с. Трубеж-пов. д. Анахино-с. Усланка- пов. Воробьёвка-пов. Каменка-с. Шелёво –с. Башкатово	ул. Ленина, ул. Курская, ул. Мирная г. Обоянь «Обоянь- Суджа»- Долженково- Филатово- Башкатово	60	только на остановоч ных пунктах	регулярные перевозки по регулируемым тарифам	Автобус малый, средний класс, 1 ед	Евро-2	05.03. 2019	ИП Горлов Н.В.Курская область, г. Обоянь, ул. Ленина, д.92 кв.42
8	345	Обоянь- Гридасово	Обоянь –с.Трубеж –пов. д. Анахино- с.Усланка – пов. д. Воробьёвка –с. Гридасово	ул. Ленина, ул. Курская, ул. Мирная г. Обоянь «Обоянь- Суджа»- Гридасово	36	только на остановоч ных пунктах	регулярные перевозки по регулируемым тарифам	регулярные перевозки по нерегулируе мым тарифам	Евро-2	05.03. 2019	ИП Горлов Н.В.Курская область, г. Обоянь, ул. Ленина, д.92 кв.42

КСОДД на территории муниципального образования "Обоянский район" Курской области

9	333	Обоянь- Долженково	Обоянь –с. Трубеж-пов. д. Анахино-с. Усланка- пов. с. Каменка- с.Каменка-сл. Рыб. Буды-с. Долженково	ул. Ленина, ул. Курская, ул. Мирная г. Обоянь «Обоянь- Суджа»- Долженково- Филатово	62	только на остановоч ных пунктах	регулярные перевозки по регулируемым тарифам	Автобус малый, средний класс, 1 ед	Евро-2	14.11. 2019	ИП Горлов Н.В. Курская область, г. Обоянь, ул. Ленина, д.92 кв.42
10	335	Обоянь- Пересыпь	Обоянь –п. Пригородный- с.Зорино – с.Шипы –х.Пересыпь	ул. Ленина, ул. Луначарского г. Обоянь М2 «Крым» - Зорино- Пересыпь	50	только на остановоч ных пунктах	регулярные перевозки по регулируемым тарифам	Автобус малый, средний класс, 1 ед	Евро-2	14.11. 2019	ИП Горлов Н.В.Курская область, г. Обоянь, ул. Ленина, д.92 кв.42
11	340	Обоянь- Знобиловка	Обоянь –д. Бавыкино – с.Афанасьево – с.Камынино – д.Знобиловка	ул. Ленина, ул. Луначарского г. Обоянь М2 «Крым» - Камынино- Знобиловка	32	только на остановоч ных пунктах	регулярные перевозки по регулируемым тарифам	Автобус малый, средний класс, 1 ед	Евро-2	14.11. 2019	ИП Горлов Н.В.Курская область, г. Обоянь, ул. Ленина, д.92 кв.42
12	334	Обоянь-Н. Солотино	Обоянь – д.Бавыкино – с.Нижнее Солотино	ул. Ленина, ул. Луначарского г. Обоянь «Крым» –Н. Солотино	18	только на остановоч ных пунктах	регулярные перевозки по регулируемым тарифам	Автобус малый, средний класс, 1 ед	Евро-2	14.11. 2019	ИП Горлов Н.В.Курская область, г. Обоянь, ул. Ленина, д.92 кв.42
13	342	13	Обоянь - Дачи	ул. Ленина, г.Обоянь, «Обоянь- Солнцево- Мантурово»	18	только на остановоч ных пунктах	регулярные перевозки по регулируемым тарифам	Автобус малый, средний класс, 1 ед	Евро-2	14.11. 2019	ИП Горлов Н.В.Курская область, г. Обоянь, ул. Ленина, д.92 кв.42

### Приложение У – Карта ДТП Обоянского района



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

№ ДТП	Дата	Время	Широта	Долгота	Вид ДТП	Дорога (местоположение)	Объект УДС	Наличие опьянения	Количество погибших / раненых	Примечание
1	26.01.2018	15:55	51.1244	36.2825	Опрокидывание	М-2 Крым Москва - Тула - Орел - Курск - Белгород - граница с Украиной 600KM 650M	Перегон	Нет	0 / 1	–
2	02.02.2018	20:10	51.1139	36.2806	Наезд на пешехода	М-2 Крым Москва - Тула - Орел - Курск - Белгород - граница с Украиной 602KM 620M	Перегон	Нет	0 / 1	Движение вдоль проезжей части попутного направления вне населенного пункта при удовлетворительном состоянии обочины
3	16.03.2018	19:10	51.192982	36.283501	Наезд на пешехода	М-2 Крым Москва - Тула - Орел - Курск - Белгород - граница с Украиной 593KM 100M	–	Да	0 / 1	Нахождение на проезжей части без цели её перехода Пешеход в состоянии алкогольного опьянения
4	25.03.2018	20:40	51.1733	36.2731	Столкновение	М-2 Крым Москва -	Перегон	Нет	1 / 0	Выезд на

КСОДД на территории муниципального образования "Обоянский район" Курской области

						Тула - Орел - Курск - Белгород - граница с Украиной 593КМ 342М				полосу встречного движения
5	09.04.2018	16:35	51.21511	36.249785	Наезд на велосипедиста	ОБОЯНЬ- СОЛНЦЕВО- МАНГУРОВО- МАЛЫЕ КРЮКИ- ПОТОПАХИНО 2КМ 500М	Нерегулиру емый перекрёсток неравнознач ных дорог	Нет	0 / 1	Неудовлетвор ительное состояние обочин Несоблюдение очередности проезда перекрестков
6	16.05.2018	03:00	51.336189	36.25042	Опрокидывание	-	Перегон	Нет	0 / 2	Управление ТС лицом, не имеющим права на управление ТС
7	23.05.2018	15:30	51.211071	36.287735	Наезд на велосипедиста	ОБОЯНЬ-СУДЖА 1КМ 0М	АЗС	Нет	0 / 1	Несоблюдение очередности проезда перекрестков
8	24.05.2018	02:45	51.184938	36.256943	Опрокидывание	М-2 Крым Москва - Тула - Орел - Курск - Белгород - граница с Украиной 594КМ 400М	Нерегулиру емый перекрёсток неравнознач ных дорог	Да	0 / 2	Управление ТС лицом, не имеющим права на управление ТС
9	14.06.2018	22:30	51.193008	36.28355	Столкновение	М-2 Крым Москва - Тула - Орел - Курск - Белгород - граница с Украиной	Перегон	Да	0 / 1	Управление ТС лицом, не имеющим права на

КСОДД на территории муниципального образования "Обоянский район" Курской области

						592KM 850M				управление ТС
10	17.06.2018	14:50	51.2661	36.0169	Опрокидывание	ОБОЯНЬ-СУДЖА-ДОЛЖЕНКОВО-БАШКАТОВО 28KM 800M	Перегон	Да	0 / 1	Управление ТС лицом, лишенным права управления
11	22.06.2018	19:20	51.276307	36.091161	Наезд на пешехода	с. Чекмаревка	Перегон	Нет	0 / 1	Управление ТС лицом, не имеющим права на управление ТС Движение вдоль проезжей части попутного направления вне населенного пункта при удовлетворительном состоянии обочины
12	28.06.2018	17:10	51.14476	36.282821	Столкновение	М-2 Крым Москва - Тула - Орел - Курск - Белгород - граница с Украиной 598KM 490M	Перегон	Нет	1 / 5	Несоблюдение очередности проезда перекрестков
13	08.07.2018	19:55	51.23524	35.868516	Наезд на	с. Долженково,	Нерегулиру	Нет	0 / 1	Нарушение

КСОДД на территории муниципального образования "Обоянский район" Курской области

					велосипедиста	ул. Кировка, 3	емый перекрёсток равнозначн ых дорог			правил расположения ТС на проезжей части
14	14.07.2018	17:50	51.267218	36.294826	Наезд на пешехода	с. Кулига, ул. Поповка, 21	Перегон	Нет	0 / 1	Нарушение правил расположения ТС на проезжей части
15	20.07.2018	22:10	51.306123	36.186604	Наезд на препятствие	М-2 Крым Москва - Тула - Орел - Курск - Белгород - граница с Украиной 577KM 410M	Перегон	Нет	0 / 1	Несоблюдение бокового интервала
16	26.08.2018	09:35	51.15865	36.107941	Наезд на пешехода	с. Павловка, ул. Садовая, 21	-	Да	0 / 1	Управление ТС в состоянии алкогольного опьянения
17	05.09.2018	22:00	51.124496	36.28252	Столкновение	М-2 Крым Москва - Тула - Орел - Курск - Белгород - граница с Украиной 599KM 900M	Перегон	Нет	0 / 2	Неправильный выбор дистанции
18	07.09.2018	14:50	51.1481	36.4444	Наезд на препятствие	-	-	Нет	1 / 1	Нарушение правил расположения ТС на проезжей части

КСОДД на территории муниципального образования "Обоянский район" Курской области

										Управление ТС лицом, не имеющим права на управление ТС
19	07.09.2018	20:28	51.291573	36.194329	Столкновение	М-2 Крым Москва - Тула - Орел - Курск - Белгород - граница с Украиной 578КМ 950М	Нерегулируемый перекрёсток неравнозначных дорог	Нет	0 / 2	Неправильный выбор дистанции
20	11.09.2018	23:00	51.175361	36.314836	Опрокидывание	д. Горайново	Перегон	Нет	0 / 1	Нарушение правил расположения ТС на проезжей части Управление ТС лицом, не имеющим права на управление ТС
21	14.09.2018	20:20	51.174379	36.016016	Наезд на препятствие	ОБОЯНЬ-СУДЖА 18КМ 400М	Перегон	Нет	0 / 1	Нарушение правил расположения ТС на проезжей части
22	28.09.2018	20:50	51.269004	36.206067	Столкновение	М-2 Крым Москва - Тула - Орел - Курск - Белгород - граница	Перегон	Нет	0 / 1	Нарушение правил обгона

КСОДД на территории муниципального образования "Обоянский район" Курской области

						с Украиной 581KM 636M				
23	02.10.2018	17:12	51.256342	36.212654	Столкновение	М-2 Крым Москва - Тула - Орел - Курск - Белгород - граница с Украиной 583KM 108M	Выезд с прилежаще й территории	Нет	3 / 0	Несоблюдение очередности проезда перекрестков
24	05.10.2018	01:40	51.130279	36.282606	Столкновение	М-2 Крым Москва - Тула - Орел - Курск - Белгород - граница с Украиной 599KM 850M	Перегон	Нет	0 / 9	Неправильный выбор дистанции
25	22.10.2018	18:10	51.19639	36.159621	Столкновение	ОБОЯНЬ-СУДЖА 6KM 700M	Перегон	Нет	0 / 2	Неправильный выбор дистанции
26	08.11.2018	07:35	51.195267	36.283582	Столкновение	М-2 Крым Москва - Тула - Орел - Курск - Белгород - граница с Украиной 592KM 840M	Мост, эстакада, путепровод	Нет	0 / 4	Нарушение правил расположения ТС на проезжей части
27	08.11.2018	09:00	51.193976	36.249046	Столкновение	М-2 Крым Москва - Тула - Орел - Курск - Белгород - граница с Украиной 590KM 440M	Перегон	Нет	0 / 2	Нарушение правил расположения ТС на проезжей части
28	14.11.2018	22:55	51.14764	36.134484	Наезд на лицо, не являющееся участником ДД, осуществляюще е производство	с. Павловка	-	Да	0 / 1	Пешеход в состоянии алкогольного опьянения

КСОДД на территории муниципального образования "Обоянский район" Курской области

					работ					
29	21.11.2018	13:25	51.257121	36.212268	Столкновение	М-2 Крым Москва - Тула - Орел - Курск - Белгород - граница с Украиной 583КМ 8М	Нерегулируемый перекрёсток неравнозначных дорог	Нет	1 / 2	Неправильный выбор дистанции
30	28.11.2018	07:45	51.174238	36.272961	Столкновение	М-2 Крым Москва - Тула - Орел - Курск - Белгород - граница с Украиной 593КМ 215М	Нерегулируемый перекрёсток неравнозначных дорог	Нет	0 / 1	Несоблюдение очередности проезда перекрестков

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

№ п/п	Наименование мероприятия	Годы реализации	Объем финансирования, млн руб.	Источники финансирования	Эффективность мероприятия
1	Вырубка деревьев вдоль дороги "Обоянь – Суджа" – Анахино, 0,2 км	2019-2020	0,2	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
2	Строительство линий наружного электроосвещения дороги "Обоянь – Солнцево – Мантурово" – Малые Крюки – Потопахино (п. Рудавский) от 51.245987, 36.314318 до 51.253035, 36.310340, 0,9 км	2020-2021	2,25	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для всех участников ДД. Снижение риска возникновения ДТП
3	Строительство линий наружного электроосвещения дороги "Обоянь – Суджа" – Долженково – Филатово (сл. Рыбинские Буды) от 51.199870, 35.965905 до 51.208941, 35.942632, 2,0 км	2020-2021	5,0	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для всех участников ДД. Снижение риска возникновения ДТП
4	Строительство линий наружного электроосвещения дороги "Обоянь – Суджа" – Долженково – Филатово" – Вышнее Бабино – Нижнее Бабино (с. Косиново) от 51.252583, 35.929383 до 51.266082, 35.922297, 1,6 км	2020-2021	4,0	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для всех участников ДД. Снижение риска возникновения ДТП
5	Строительство тротуара на дороге "Крым" – Зорино – Пересыпь (с. Зорино) от 51.187738, 36.350984 до 51.168407, 36.366582, 2,6 км	2020-2021	2,6	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных условий для движения пешеходов.
6	Строительство тротуара на дороге "Крым" – Зорино – Пересыпь (с. Шипы) от 51.141407, 36.395103 до 51.131092, 36.417804, 2,0 км	2020-2021	2,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных условий для

КСОДД на территории муниципального образования "Обоянский район" Курской области

					движения пешеходов.
7	Строительство тротуара на дороге "Обоянь – Солнцево – Мантурово" – Малые Крюки – Потопахино (п. Рудавский) от 51.245987, 36.314318 до 51.253035, 36.310340, 0,9 км	2020-2021	0,9	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных условий для движения пешеходов.
8	Строительство тротуара на дороге "Обоянь – Суджа" – Долженково – Филатово (сл. Рыбинские Буды) от 51.199870, 35.965905 до 51.208941, 35.942632, 2,0 км	2021-2022	2,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных условий для движения пешеходов.
9	Строительство тротуара на дороге "Обоянь – Суджа" – Долженково – Филатово" – Вышнее Бабино – Нижнее Бабино (с. Косиново) от 51.252583, 35.929383 до 51.266082, 35.922297, 1,6 км	2021-2022	1,6	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных условий для движения пешеходов.
10	Строительство ОП ОПТ на дороге "Крым" – Камынино – Знобиловка (2 шт.): - с. Камынино, справа (51.152244, 36.344975); - д. Знобиловка. конечная (51.132491, 36.373641)	2020-2021	0,4	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для пассажиров ОПТ
11	Строительство ОП ОПТ на дороге "Крым" – Зорино – Пересыпь (9 шт.): - п. Пригородный, справа (51.200620, 36.305883); - с. Зорино, слева (51.188071, 36.350809); - с. Зорино, слева (51.182541, 36.350796); - с. Зорино, справа (51.182091, 36.350452); - с. Зорино, справа (51.172330, 36.360059); - с. Зорино, слева (51.168872, 36.365948); - с. Шипы, справа (51.133871, 36.413562); - с. Шипы, справа (51.131261, 36.417265); - д. Семеновка, слева (51.118514, 36.450105).	2020-2021	1,8	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для пассажиров ОПТ
12	Строительство ОП ОПТ на дороге "Обоянь –	2020-2021	0,4	Средства бюджетов	Создание комфортных

КСОДД на территории муниципального образования "Обоянский район" Курской области

	Солнцево – Мантурово" – Малые Крюки – Потопахино (2 шт.): - п. Рудавский, слева (51.247972, 36.313106); - с. Кулига, справа (51.268740, 36.303258)			всех уровней	условий для пассажиров ОПТ
13	Строительство ОП ОПТ на дороге "Крым" – Котельниково – Полукотельниково – Потопахино (3 шт.): - с. Котельниково, справа (51.320667, 36.306408); - х. Точилина Пасека, слева (51.303444, 36.235995); - х. Точилина Пасека, справа (51.303299, 36.237173)	2020-2021	0,6	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для пассажиров ОПТ
14	Строительство ОП ОПТ на дороге "Крым" – Чекмаревка – Садовая Роща (4 шт.): - д. Знаменка, слева (51.270618, 36.173108); - д. Знаменка, справа (51.270938, 36.172249); - с. Быканово, слева (51.275904, 36.161943); - с. Быканово, справа (51.276126, 36.161372)	2021-2022	0,8	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для пассажиров ОПТ
15	Строительство ОП ОПТ на дороге Обоянь – Суджа (15 шт.): - пов. на д. Анахино, слева (51.199855, 36.180588); - пов. на д. Анахино, справа (51.199916, 36.179365); - пов. на д. Лунино, слева (51.195137, 36.154661); - пов. на д. Лунино, справа (51.194887, 36.153524); - пов. на с. Гридасово, справа (51.191833, 36.096878); - пов. на с. Каменка, справа (51.186689, 36.050543); - с. Каменка, слева (51.183235, 36.027443); - пов. на д. Коптево, слева (51.178690, 36.020477); - пов. на д. Коптево, справа (51.178119, 36.019806); - пов. на д. Гремячка, справа (51.173981, 35.993984); - пов. на с. Картамышево, справа (51.164879, 35.962754); - пов. на д. Шмырево, слева (51.152942, 35.922759); - пов. на д. Шмырево, справа (51.153186, 35.921739); - пов. на с. Гочево, слева (51.159221, 35.854459);	2022-2023	3,0	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для пассажиров ОПТ

КСОДД на территории муниципального образования "Обоянский район" Курской области

	- пов. на с. Гочево, справа (51.160004, 35.852109)				
16	Строительство ОП ОПТ на дороге "Обоянь – Суджа" – Бушмено – Бегичево (1 шт.): - с. Бушмено, справа (51.160230, 35.912046)	2022-2023	0,2	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для пассажиров ОПТ
17	Строительство ОП ОПТ на дороге "Обоянь – Суджа" – Долженково – Филатово (3 шт.): - сл. Рыбинские Буды, слева (51.205078, 35.954643); - сл. Рыбинские Буды, слева (51.206273, 35.947393); - сл. Рыбинские Буды, справа (51.206485, 35.947106)	2022-2023	0,6	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для пассажиров ОПТ
18	Строительство ОП ОПТ на дороге "Обоянь – Суджа" – Долженково – Филатово" – Вышнее Бабино – Нижнее Бабино (4 шт.): - с. Косиново, слева (51.257936, 35.927491); - с. Косиново, справа (51.258345, 35.927537); - с. Косиново, слева (51.265732, 35.922402); - с. Косиново, справа (51.266001, 35.922458)	2022-2023	0,8	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для пассажиров ОПТ
19	Установка павильонов на ОП ОПТ на дороге Обоянь – Солнцево – Мантурово (2 шт.): - справа (51.234583, 36.358526); - справа (51.241993, 36.376883)	2020-2021	0,2	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для пассажиров ОПТ
20	Установка павильона на ОП ОПТ на дороге "Обоянь – Солнцево – Мантурово" – Малые Крюки – Потопахино (1 шт.): - с. Котельниково, слева (51.331816, 36.318363)	2020-2021	0,1	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для пассажиров ОПТ
21	Установка павильона на ОП ОПТ на дороге Обоянь – Суджа (1 шт.): - с. Бушмено, слева (51.154562, 35.913043)	2022-2023	0,1	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для пассажиров ОПТ
22	Обустройство пешеходного перехода на дороге "Крым" – Камынино – Знобилровка (1 шт.): - с. Камынино (51.152411, 36.344792)	2020-2021	0,05	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных условий для движения пешеходов

КСОДД на территории муниципального образования "Обоянский район" Курской области

23	Обустройство пешеходных переходов на дороге "Крым" – Зорино – Пересыпь (7 шт.): - п. Пригородный (51.200721, 36.305542); - с. Зорино (51.187277, 36.351074); - с. Зорино (51.182263, 36.350618); - с. Зорино (51.172612, 36.359770); - с. Шипы (51.133993, 36.413377); - с. Шипы (51.131197, 36.417592); - д. Семеновка (51.118324, 36.450089)	2020-2021	0,35	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных условий для движения пешеходов
24	Обустройство пешеходных переходов на дороге Обоянь – Солнцево – Мантурово (2 шт.): - 51.234330, 36.357630; - 51.234330, 36.357630	2020-2021	0,1	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных условий для движения пешеходов
25	Обустройство пешеходных переходов на дороге "Обоянь – Солнцево – Мантурово" – Малые Крюки – Потопахино (2 шт.): - с. Кулига (51.268440, 36.303113); - с. Котельниково (51.332028, 36.318394)	2020-2021	0,1	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных условий для движения пешеходов
26	Обустройство пешеходных переходов на дороге "Крым" – Котельниково – Полукотельниково – Потопахино (2 шт.): - с. Котельниково (51.320676, 36.305832); - х. Точилина Пасека (51.303360, 36.236862)	2021-2022	0,1	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных условий для движения пешеходов
27	Обустройство пешеходных переходов на дороге "Крым" – Чекмаревка – Садовая Роща (2 шт.): - д. Знаменка (51.270743, 36.172877); - с. Быканово (51.275988, 36.161721)	2021-2022	0,1	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных условий для движения пешеходов
28	Обустройство пешеходных переходов на дороге Обоянь – Суджа (11 шт.): - пов. на д. Анахино (51.199899, 36.179875);	2022-2023	0,55	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП, создание

КСОДД на территории муниципального образования "Обоянский район" Курской области

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- пов. на д. Лунино (51.194965, 36.153980);</li> <li>- пов. на с. Гридасово (51.191917, 36.097787);</li> <li>- пов. на с. Каменка (51.186628, 36.050944);</li> <li>- с. Каменка (51.183117, 36.027121);</li> <li>- пов. на д. Коптево (51.178335, 36.020045);</li> <li>- пов. на д. Гремячка (51.173885, 35.994302);</li> <li>- пов. на с. Картамышево (51.165024, 35.963041);</li> <li>- пов. на д. Шмырево (51.153098, 35.922023);</li> <li>- с. Бушмено (51.154749, 35.912544);</li> <li>- пов. на с. Гочево (51.159657, 35.852998)</li> </ul>				комфортных условий для движения пешеходов
29	Обустройство пешеходных переходов на дороге "Обоянь – Суджа" – Бушмено – Бегичево (1 шт.): - с. Бушмено (51.159906, 35.912008)	2022-2023	0,05	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных условий для движения пешеходов
30	Обустройство пешеходных переходов на дороге "Обоянь – Суджа" – Долженково – Филатово (2 шт.): - сл. Рыбинские Буды (51.204654, 35.956523); - сл. Рыбинские Буды (51.206155, 35.947938)	2022-2023	0,1	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных условий для движения пешеходов
31	Обустройство пешеходных переходов на дороге "Обоянь – Суджа" – Долженково – Филатово" – Вышнее Бабино – Нижнее Бабино (2 шт.): - с. Косиново (51.258247, 35.927456); - с. Косиново (51.265929, 35.922402)	2022-2023	0,1	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных условий для движения пешеходов
32	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
33	Строительство специализированной стоянки для задержанных ТС	2020-2021	1,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Пресечение нарушений правил эксплуатации, использования и управления

КСОДД на территории муниципального образования "Обоянский район" Курской области

					ТС
34	Реконструкция перекрестка дорог Обоянь – Суджа и "Обоянь – Суджа" – Анахино (51.199907, 36.180038)	2022–2023	0,5	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
35	Реконструкция перекрестка дорог Обоянь – Суджа и "Обоянь – Суджа" – Лунино (51.195064, 36.154232)	2022–2023	0,5	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
36	Реконструкция перекрестка дорог Обоянь – Суджа и "Обоянь – Суджа" – Гридасово (51.191865, 36.097445)	2022–2023	0,5	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
37	Реконструкция перекрестка дорог Обоянь – Суджа и "Обоянь – Суджа" – Долженково – Филатово (51.181313, 36.023421)	2022–2023	0,5	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
38	Реконструкция перекрестка дорог Обоянь – Суджа и "Обоянь – Суджа" – Коптево (51.178477, 36.020174)	2022–2023	0,5	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
39	Реконструкция перекрестка дорог Обоянь – Суджа и "Обоянь – Суджа" – Гремячка (51.173860, 35.994531)	2022–2023	0,5	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
40	Реконструкция перекрестка дорог Обоянь – Суджа и "Обоянь – Суджа" – Картамышево (51.165121, 35.963202)	2022–2023	0,5	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
41	Реконструкция перекрестка дорог Обоянь – Суджа и "Обоянь – Суджа" – Шмырево (51.153045, 35.922264)	2022–2023	0,5	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
42	Реконструкция перекрестка дорог Обоянь – Суджа и "Обоянь – Суджа" – Бушмено – Бегичево (51.154833, 35.912130)	2022–2023	0,5	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
43	Реконструкция перекрестка дорог Обоянь – Суджа и Бобрава – Гочево – "Обоянь – Суджа" (51.159542, 35.853355)	2022–2023	0,5	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
44	Реконструкция перекрестка дорог Обоянь – Суджа и	2022–2023	0,5	Средства бюджетов	Улучшение ТЭКАД,

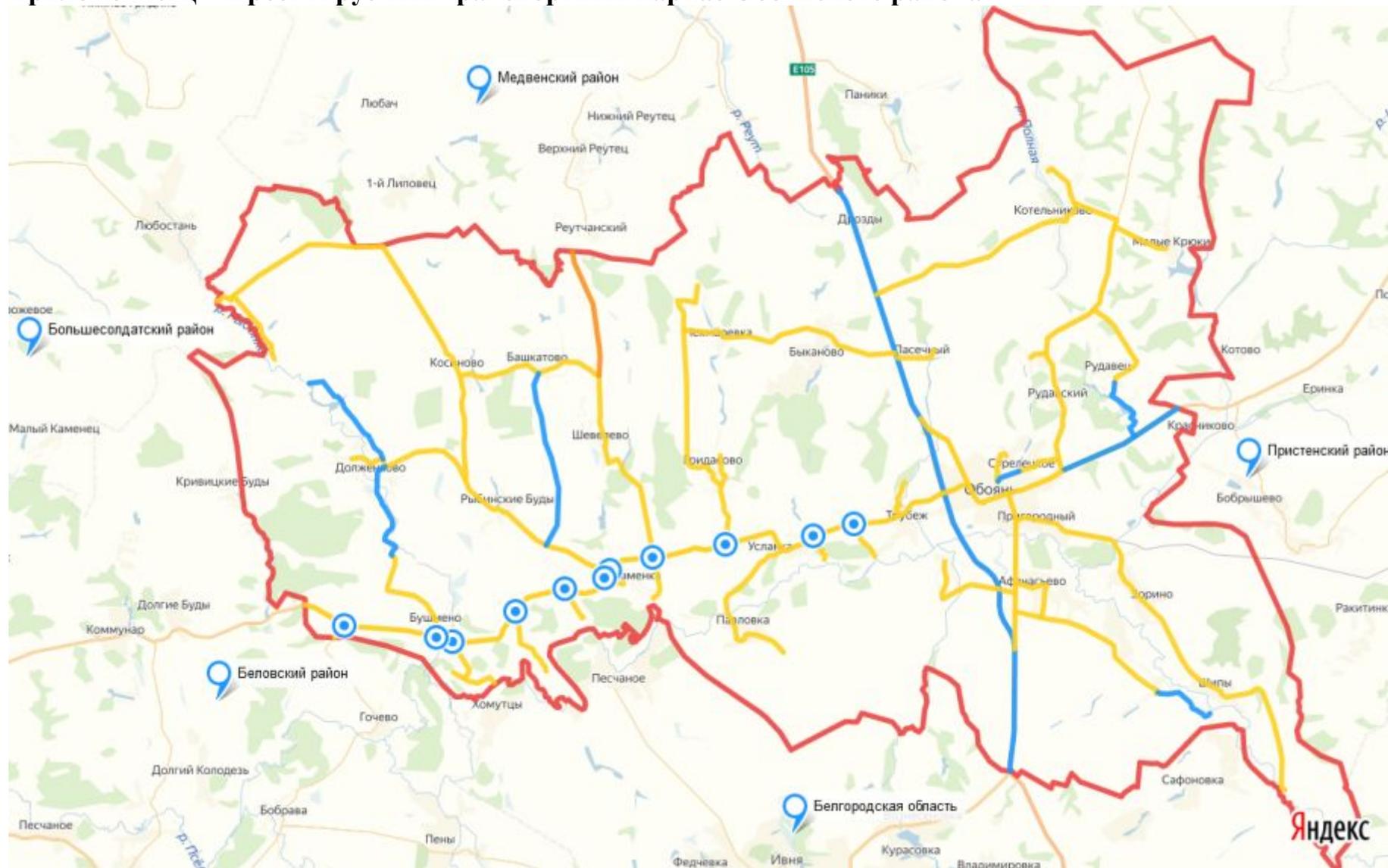
КСОДД на территории муниципального образования "Обоянский район" Курской области

	"Обоянь – Суджа" – Долженково – Филатово" – Вышнее Бабино – Нижнее Бабино" – Каменка (51.186606, 36.051235)			всех уровней	снижение риска возникновения ДТП
45	Строительство разворотной площадки в с. Гридасово	2022-2023	2,5	Средства бюджетов всех уровней	Развитие инфраструктуры ОПТ
46	Строительство туалетов на ОП ОПТ на дороге "Крым" Москва – Тула – Орел – Курск – Белгород – граница с Украиной (2 шт.): - пов. на с. Котельниково, слева (51.293105, 36.193688); - пов. на с. Котельниково, справа (51.290144, 36.194858)	2022-2023	0,4	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для пассажиров ОПТ
47	Строительство туалетов на ОП ОПТ на дороге Обоянь – Солнцево – Мантурово (2 шт.): - слева 51.234349, 36.357448; - справа 51.234583, 36.358526	2024-2028	0,4	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для пассажиров ОПТ
48	Строительство туалетов на ОП ОПТ на дороге Обоянь – Суджа (6 шт.): - пов. на с. Гридасово, слева (51.191943, 36.098362); - пов. на с. Гридасово, справа (51.191833, 36.096878); - пов. на д. Гремячка, слева (51.173727, 35.995274); - пов. на д. Гремячка, справа (51.173981, 35.993984); - пов. на с. Гочево, слева (51.159221, 35.854459); - пов. на с. Гочево, справа (51.160004, 35.852109)	2024-2028	1,2	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для пассажиров ОПТ
49	Реконструкция дороги "Обоянь – Суджа" – Долженково – Филатово" – Башкатово, 8,0 км	2024-2028	120,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
50	Строительство дороги, связывающей дорогу "Крым" – Камынино – Знобиловка и дорогу "Крым" – Зорино – Пересыпь от д. Знобиловка до с. Шипы, 2,9 км	2024-2028	45,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Обеспечение транспортной связанности территорий
51	Строительство дороги, связывающей дорогу Обоянь – Пушкарное и дорогу "Обоянь – Солнцево –	2024-2028	7,2	Средства бюджетов всех уровней,	Обеспечение транспортной связанности территорий

КСОДД на территории муниципального образования "Обоянский район" Курской области

	Мантурово" – Малые Крюки – Потопахино" – Стрелецкое, 1,2 км			инвестиции	
52	Строительство дороги Долженково – Нижнее Бабино, 5,1 км	2024-2028	76,5	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Обеспечение транспортной связанности территорий
53	Строительство дороги Долженково – Бегичево, 4,8 км	2024-2028	72,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Обеспечение транспортной связанности территорий
54	Строительство дороги "Обоянь – Солнцево – Мантурово" – Рудавец, 3,2 км	2024-2028	48,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Обеспечение транспортной связанности территорий
55	Содержание дорог (очистка от снега, посыпка песко-соляной смесью, окашивание обочин, нанесение разметки)	2019-2035	510,0	Средства местных бюджетов	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
56	Ремонт дорог местного значения	2019-2035	340,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД, обеспечение транспортной связанности территорий
57	Разработка ПОДД	2019-2035	1,7	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
58	Установка ТСОДД в соответствии с ПОДД	2019-2035	8,5	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
59	Реконструкция (приведение ко II категории) дороги Обоянь – Солнцево – Мантурово, 5,7 км	2029-2035	120,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД
60	Реконструкция (приведение к I категории) дороги "Крым" Москва – Тула – Орел – Курск – Белгород – граница с Украиной, 28,0 км	2029-2035	900,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД

### Приложение Ц – Проектируемый транспортный каркас Обоянского района



— существующие дороги,

— проектируемые или реконструируемые дороги