



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

Щигры 2019

Заказчик: Администрация Щигровского района
Курской области

Исполнитель: Проектная группа «Градо» Курск

Утверждена
Постановлением
администрации
Щигровского района
Курской области
от « ____ » декабря 2019 г.
№ _____

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

Руководитель: _____



Щигры 2019

**Лист
согласований и заключений согласующих органов и
организаций**

1. Управление государственной инспекции безопасности дорожного движения Управления внутренних дел Российской Федерации по Курской области (УГИБДД УМВД России по Курской области) – согласование от 30 августа 2019 г. №1217310, приложение 2.

2. Территориальный отдел автотранспортного и автодорожного надзора по Курской области Юго-Западного межрегионального управления государственного автодорожного надзора Центрального федерального округа Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (ТО АТ и АДН по Курской области МУГАДН ЦФО) - согласование от 02 сентября 2019 г. №46.8-0725/Э, приложение 3.

3. Комитет транспорта и автомобильных дорог Курской области - согласование от 18 декабря 2019 г. №06.8-01-13-01/4640, приложение 4.

СОДЕРЖАНИЕ

ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ	20
1.1 Описание используемых методов и средств получения исходной информации	31
1.2 Содержание организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по организации дорожного движения.....	31
1.3 Реализация региональной и муниципальной политики в области организации дорожного движения на территории муниципального образования	32
1.4 Организация и мониторинг дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, а также местного значения, расположенных в границах муниципальных образований, за исключением автомобильных дорог федерального значения	36
1.5 Ведение учета основных параметров дорожного движения на территории муниципальных образований.....	37
1.6 Ведение реестра парковок общего пользования на территориях муниципальных образований.....	37
1.7 Анализ организационной деятельности органов местного самоуправления по организации дорожного движения.....	38
1.8 Результаты анализа нормативного, правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД	39
1.9 Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования	43
1.10 Анализ имеющихся документов территориального планирования.....	44
1.12 Анализ документов стратегического планирования	45
1.13 Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дороги, транспортно-эксплуатационные характеристики.....	50
1.14 Автомобильные дороги общего пользования регионального и межмуниципального значения.....	56

1.15 Автомобильные дорог общего пользования местного значения и площадей муниципального образования «Щигровского района» Курской области	56
1.18 Результаты анализа параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных транспортных средств и параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств.....	61
1.19 Результаты исследования пассажиропотоков и грузопотоков.....	62
1.20 Результаты анализа условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием	62
1.21 Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД.	63
1.22 Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД.....	65
1.23 Результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий.....	66
1.24 Анализ аварийности на территории Щигровского района по годам..	67
1.25 Места концентрации ДТП на территории Щигровского района распределились следующим образом:	68
1.26 Анализ параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных ТС и параметров размещения мест для стоянки и остановки ТС	69
2. ОПИСАНИЕ И ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ И РЕШЕНИЯ ПО ОСНОВНЫМ МЕРОПРИЯТИЯМ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	76
3. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРЕДЛАГАЕМЫХ ВАРИАНТОВ ПРОЕКТИРОВАНИЯ С ПОСЛЕДУЮЩИМ ВЫБОРОМ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА НА ТЕРРИТОРИИ ЩИГРОВСКОГО РАЙОНА.....	79
3.1 Предложения по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий Щигровского района	80
3.2 Предложения по категорированию Щигровского района с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству	80
3.3 Предложения по разработке, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением, ее функциям и этапам внедрения на территории Щигровского района.....	80

3.5	Предложения по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения Щигровского района	84
3.6	Предложения по применению реверсивного движения на территории Щигровского района	86
3.8	Предложения по организации пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств на территории Щигровского района	87
3.9	Предложения по ограничению доступа транспортных средств на определенные территории Щигровского района Курской области.....	88
3.10	Предложения по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах Щигровского района	88
3.11	Предложения по формированию единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений) на территории Щигровского района.....	88
3. 12	Предложения по организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах Щигровского района области или их участках	88
3.13	Предложения по перечню пересечений, примыканий и участков дорог Щигровского района, требующих введения светофорного регулирования	89
3.14	Предложения по режимам работы светофорного регулирования на территории Щигровского района	89
3.15	Предложения по устранению помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями на территории Щигровского района.....	89
3.16	Предложения по организации движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории Щигровского района.....	89
3. 17	Предложения по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов на территории Щигровского района	90
3.18	Предложения по обеспечению маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям на территории Щигровского района	90

3.19 Предложения по организации велосипедного движения на территории Щигровского района	91
3.20 Предложения по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог Щигровского района, в целом	91
3. 21 Предложения по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения на территории Щигровского района	91
3.22 Предложения по размещению специализированных стоянок для задержанных транспортных средств на территории Щигровского района	92
3. 23 Предложения по решению иных задач, определяемых спецификой разработки комплексных схем организации дорожного движения на территории Щигровского района	93
3.24 Предложения по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов на территории Щигровского района	93
4. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ОЧЕРЕДНОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ ЩИГРОВСКОГО РАЙОНА КУРСКОЙ ОБЛАСТИ.....	108
4.1 Предложения по этапам внедрения мероприятий по организации дорожного движения на территории Щигровского района.....	109
5. РЕЗУЛЬТАТЫ РАСЧЕТОВ ОБЪЕМОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ, ИХ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ ЩИГРОВСКОГО РАЙОНА КУРСКОЙ ОБЛАСТИ	109
Заключение	116
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ	116
ПРИЛОЖЕНИЯ	120

ВВЕДЕНИЕ

Комплексная схема организации дорожного движения (КСОДД) представляет собой совокупность инженерно-планировочных и организационно-регулирующих мероприятий, позволяющих оптимальным образом распределять транспортные потоки по дорогам и улицам поселения.

Объектом исследования является организация дорожного движения на территории Щигровского района Курской области.

Цель работы – разработка комплексной схемы организации дорожного движения, в частности, программы мероприятий, направленных на увеличение пропускной способности улично-дорожной сети Щигровского района, предупреждения заторовых ситуаций с учетом изменения транспортных потребностей главных транспортных магистралей Щигровского района, снижения аварийности.

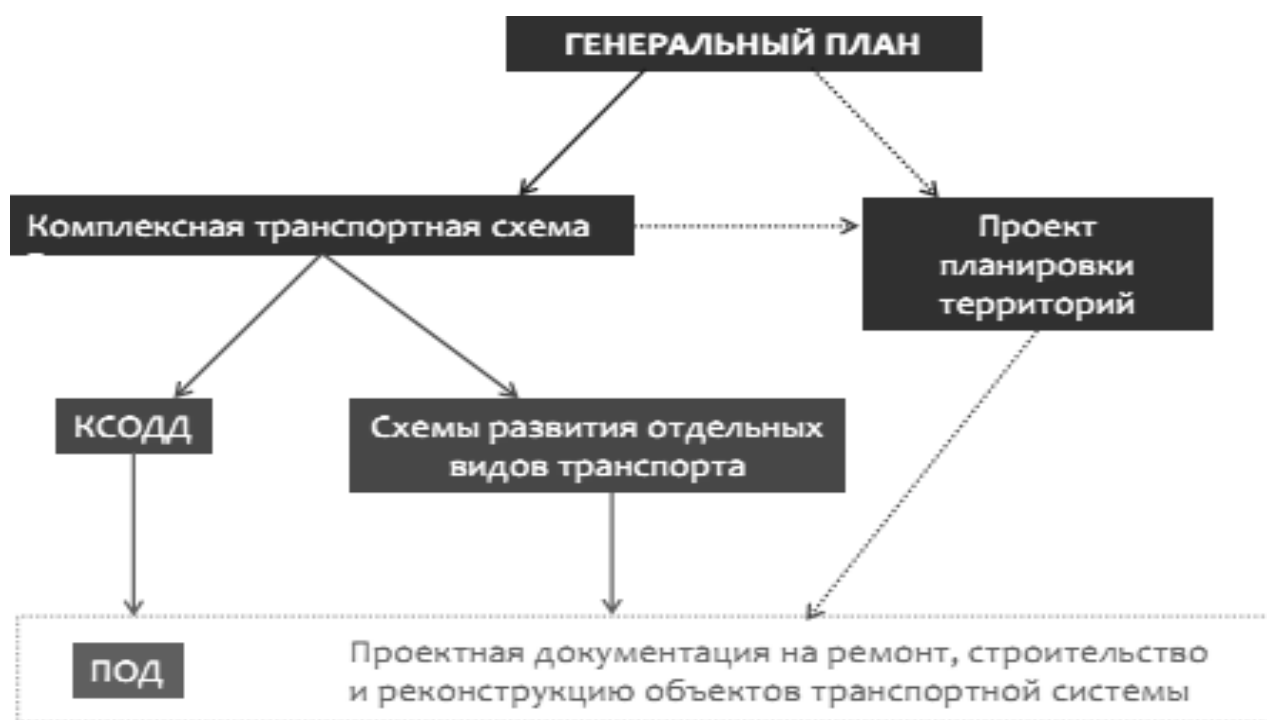
Основанием для разработки комплексной схемы организации дорожного движения являются:

- Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
- Градостроительный Кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 г.;
- Схема организации дорожного движения разработана до 2030 года.

Основные задачи разработки комплексной схемы организации дорожного движения:

- 1) обеспечение безопасности дорожного движения;
- 2) упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов;
- 3) организация пропуска прогнозируемого потока транспортных средств и пешеходов;
- 4) повышение пропускной способности дорог и эффективность их использования;
- 5) организация транспортного обслуживания новых или реконструируемых объектов капитального строительства различного функционального назначения;
- 6) снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов;
- 7) снижение негативного воздействия от автомобильного транспорта на окружающую среду.

Место КСОДД в системе документов территориального и транспортного планирования



ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

ГИБДД - государственная инспекция безопасности дорожного движения

ОДД- организация дорожного движения

УДС - улично-дорожная сеть

ТП - транспортный поток

КСОДД - комплексная схема организации дорожного движения ТС - транспортное средство

ДТП - дорожно-транспортное происшествие

ПДД - правила дорожного движения

ТСОДД - технические средства организации дорожного движения БДД - безопасность дорожного движения

ИДН - искусственная дорожная неровность

ПООД - проект организации дорожного движения

Техническое задание

на проектную работу «Разработка комплексной схемы организации дорожного движения на территории Щигровского района Курской области»

№ п/п	Перечень основных данных и требований	Основные данные и требования
1	Объект проектирования	Комплексная схема организации дорожного движения (КСОДД) Щигровского района Курской области
2	Заказчик	Администрация Щигровского района Курской области
3	Состав исходных данных необходимых для выполнения работы	<p>Состав исходных данных необходимых для выполнения работы:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Документы территориального планирования, документация по планировке территории, документы стратегического планирования на федеральном уровне, на уровне субъектов Российской Федерации и на уровне муниципальных образований, программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений.2. Материалы инженерных изысканий, результаты исследования существующих и прогнозируемых параметров дорожного движения.3. Общие сведения о территории, в отношении которой осуществляется разработка документации по ОДД:<ol style="list-style-type: none">1) размер территории, функциональное зонирование;2) транспортная значимость территории, ее связанность с прилегающими территориями;3) численность населения с динамикой за последние пять лет;4) основные топографические данные (максимальный перепад высот, предельные уклоны на дорогах);5) климатические условия (продолжительность сохранения снежного покрова, среднее количество осадков в году, максимальные и минимальные температуры воздуха);6) основные экологические характеристики (уровень шума, концентрация вредных веществ в атмосфере).4. Классификация и характеристика дорог, дорожных сооружений:<ol style="list-style-type: none">1) планировочная организация сети дорог на текущий период и на расчетный срок разработки документации по ОДД;2) общая протяженность дорог, в том числе с твердым покрытием;3) плотность сети дорог;4) технические параметры дорог (тип дорожного покрытия, ширина проезжей части, наличие разделительных полос, защитных полос, велосипедных полос и дорожек, тротуаров, ширина в красных линиях, продольные уклоны, наличие и характеристика искусственного освещения);5) наличие и характеристика дорожных обходов территории, характеристика дорожных подходов к территории муниципального района;6) расположение и характеристика мостов, путепроводов, железнодорожных переездов, внеуличных пешеходных переходов;7) сведения о сетях инженерно-технического обеспечения (ливневая канализация, водопровод, канализация, электро- и

		<p>телефонные кабели, теплопроводы).</p> <p>5. Характеристика транспортной инфраструктуры:</p> <p>1) характеристика муниципального района (территории) как транспортного узла (внешние объекты тяготения транспортных потоков и размещение основных объектов тяготения транспортных средств на территории, в отношении которой осуществляется разработка документации по ОДД);</p> <p>2) численность парка автомобилей, отношение численности парка автомобилей к численности жителей за последние пять лет, в том числе по категориям транспортных средств (грузовые, легковые, автобусы);</p> <p>3) сведения по интенсивности дорожного движения, уровню загрузки дорог движением, скорости сообщения и доли транзитного движения;</p> <p>4) общие данные по движению маршрутных транспортных средств, включающие в себя: схему маршрутов, вид транспорта, вид подвижного состава, суточный выпуск транспортных средств на линию, минимальный интервал движения на маршруте, расположение станций пассажирского железнодорожного транспорта (при наличии);</p> <p>5) назначение, емкость и расположение парковок (парковочных мест).</p> <p>6. Организация дорожного движения:</p> <p>1) размещение и наименование ТСОДД (дорожные знаки и разметка, светофоры, дорожные и пешеходные ограждения, направляющие устройства, дорожные контроллеры, детекторы транспорта, островки безопасности, искусственные неровности);</p> <p>2) схемы ОДД на основных транспортных узлах (эскизы), на которых указываются: основные габаритные размеры узла; дислокация всех используемых ТСОДД; пофазные схемы движения (при наличии светофорного регулирования); интенсивность движения транспортных средств и пешеходов (с указанием даты замеров).</p> <p>7. Данные о ДТП в динамике за период не менее трех лет:</p> <p>1) общее количество ДТП, погибших, раненых;</p> <p>2) участки концентрации ДТП;</p> <p>3) анализ причин и условий, способствующих ДТП;</p> <p>4) распределение ДТП по видам;</p> <p>5) распределение ДТП по времени свершения: по месяцам, часам суток;</p> <p>6) распределение ДТП по местам свершения: на перекрестках, на перегонах.</p>
4	Тип объекта	Транспортный комплекс Щигровского района Курской области Курской области, включая улично-дорожную сеть (вне зависимости от вида собственности и ведомственной принадлежности) и объекты транспортной инфраструктуры
5	Цель и задачи проекта	<p>Целью проекта является формирование комплексных решений, на основе проведенных исследований и предложенных мероприятий, об организации дорожного движения на территории муниципального района, реализующих долгосрочные стратегические направления обеспечения эффективности организации дорожного движения и совершенствования деятельности в области организации дорожного движения.</p> <p>Задачи проекта:</p> <p>1) Исследование имеющейся ситуации в области безопасности дорожного движения;</p>

		<p>2) разработка научно-обоснованных предложений по обеспечению безопасности дорожного движения;</p> <p>3) упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов;</p> <p>4) организация пропуска прогнозируемого потока транспортных средств и пешеходов;</p> <p>5) повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования;</p> <p>6) организация транспортного обслуживания новых или реконструируемых объектов (отдельного объекта или группы объектов) капитального строительства различного функционального назначения;</p> <p>7) снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов;</p> <p>8) снижение негативного воздействия от автомобильного транспорта на окружающую среду.</p>
6	Состав работы	<p>1. Разработка и исследование характеристики сложившейся ситуации по ОДД на территории Щигровского района Курской области, которая включает в себя:</p> <p>1) описание используемых методов и средств получения исходной информации;</p> <p>2) результаты анализа организационной деятельности органов государственной власти Курской области и органов местного самоуправления Щигровского района Курской области по ОДД;</p> <p>3) результаты анализа нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД, в том числе в сравнении с передовым отечественным и зарубежным опытом;</p> <p>4) результаты анализа имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования;</p> <p>5) описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дороги, транспортно-эксплуатационные характеристики;</p> <p>6) описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов на территории Щигровского района Курской области, включая описание организации движения маршрутных транспортных средств, размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса;</p> <p>7) результаты анализа параметров дорожного движения (скорость, плотность и интенсивность движения транспортных и пешеходных потоков, уровень загрузки дорог движением, задержка в движении транспортных средств и пешеходов, иные параметры), а также параметров движения маршрутных транспортных средств (вид подвижного состава, частота движения, иные параметры) и параметров размещения (вид парковки, количество парковочных мест, их назначение, иные параметры) мест для стоянки и остановки транспортных средств;</p> <p>8) результаты исследования пассажиро- и грузопотоков;</p> <p>9) результаты анализа условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием;</p> <p>10) данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД (далее - ТСОДД);</p> <p>11) результаты оценки эффективности используемых методов ОДД;</p>

	<p>12) результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП);</p> <p>13) результаты изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств.</p> <p>14) Заполнение формализованных ведомостей (прилагаются) для сбора и обобщения данных в ходе разработки КСОДД, которые будут необходимы для формирования баз данных, содержащих сведения о:</p> <p>а) всей дорожной сети Курской области и её фактическом состоянии, в т.ч. единых геоинформационных данных дорожной сети Курской области.</p> <p>б) приоритетности в осуществлении дорожной деятельности в отношении автодорог общего пользования регионального, межмуниципального и местного значения и перспективах развития дорожной инфраструктуры;</p> <p>в) установленных маршрутах перевозки пассажиров общественным транспортом, детей школьным автобусом и перспективах развития общественного транспорта и перевозки пассажиров;</p> <p>г) о состоянии безопасности дорожного движения и принятия мер по ликвидации очагов аварийности, снижению тяжести последствий от ДТП.</p> <p>Перечень ведомостей и справочник по их заполнению прилагаются.</p> <p>2. Разработка принципиальных предложений и решений по основным мероприятиям ОДД, которые определяют варианты проектирования в увязке с документами территориального планирования и документации по планировке территории, документами стратегического планирования.</p> <p>3. Укрупненная оценка предлагаемых вариантов проектирования мероприятий по ОДД с последующим выбором оптимального варианта.</p> <p>Оценка, сравнение и выбор предлагаемого к реализации варианта осуществляются на основании результатов прогнозирования параметров дорожного движения, в том числе с использованием программных средств и математического моделирования.</p> <p>Выбор предлагаемого к реализации варианта осуществляется на основе сравнения показателей эффективности каждого варианта с базовым, за который могут быть приняты существующая ситуация по ОДД или состояние ОДД на расчетный срок без реализации предлагаемых в рамках КСОДД мероприятий.</p> <p>Оценка вариантов проектирования осуществляется на основе существующего и прогнозируемого уровней безопасности дорожного движения, затрат времени на передвижение транспортных средств и пешеходов, уровня загрузки дорог движением, перепробега транспортных средств, удобства пешеходного движения.</p> <p>4. Разработка и исследование мероприятий по ОДД для предлагаемого к реализации варианта, которые включают предложения по:</p> <p>1) обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий;</p> <p>2) категорированию дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству;</p> <p>3) распределению транспортных потоков по сети дорог (основная</p>
--	---

		<p>схема);</p> <ol style="list-style-type: none"> 4) разработке, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением (далее - АСУДД), ее функциям и этапам внедрения, в случае установления целесообразности внедрения данной системы; 5) организации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения документации по ОДД, принципам формирования и ведения баз данных, условиям доступа к информации, периодичности ее актуализации; 6) совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения; 7) применению реверсивного движения; 8) организации движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения; 9) организации пропуска транзитных транспортных потоков; 10) организации пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств; 11) ограничению доступа транспортных средств на определенные территории; 12) скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах; 13) формированию единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений); 14) организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках; 15) перечню пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования; 16) режимам работы светофорного регулирования; 17) устранению помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями; 18) организации движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории Щигровского района Курской области; 19) обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов; 20) обеспечению маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям; 21) организации велосипедного движения; 22) развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом; 23) расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения; 24) размещению специализированных стоянок для задержанных транспортных средств. <p>Схемы в составе КСОДД разрабатываются на подоснове (топосъемке или ортофотоплане высокого разрешения) в масштабе 1:2000, 1:5000, 1:10000, 1:20000 в зависимости от размеров территории, в отношении которой осуществляется</p>
--	--	--

		<p>разработка КСОДД, и которая должна характеризовать застройку территории и развитие транспортной инфраструктуры, ожидаемые на расчетный срок проектирования (в соответствии с утвержденными документами территориального планирования и документацией по планировке территории).</p> <p>5. Разработка цифровых векторных карт дорожной сети с прилегающими территориями.</p> <p>6. Определение очередности реализации мероприятий, включающей предложения по этапам внедрения мероприятий по ОДД, в том числе очередность разработки ПОДД на отдельных территориях.</p> <p>7. Проведение оценки требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по ОДД, которая включает: состояние безопасности дорожного движения, стоимость проектно-изыскательских и строительно-монтажных работ с указанием сроков проведения работ, их очередности, с разбивкой по предполагаемым источникам финансирования, стоимость оборудования, технико-экономические и экологические показатели КСОДД, ожидаемый эффект от внедрения мероприятий (предложений), разработанных в составе КСОДД.</p> <p>8. Разработка предложений по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового, нормативно-технического, методического и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД на территории Щигровского района Курской области.</p>
--	--	--

7	Требования нормативно-технической документации	<p>к</p> <p>Нормативно-техническая документация для проектирования:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Постановление Правительство Российской Федерации от 25 декабря 2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов». - Приказ Министерства транспорта и связи Российской Федерации от 17 марта 2015 № 43 «Об утверждении правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения». - ВСН 45-68 «Инструкция по учету движения транспортных средств на автомобильных дорогах» - ОДН 218.006-2002 «Правила диагностики и оценки состояния автомобильных дорог» - Рекомендации по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах» №ОС-557-р от 24.06.2002 г. - ГОСТ Р 50597-93. «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения» - ГОСТ Р 52398-2005. «Классификация автомобильных дорог. Параметры и требования» - ГОСТ Р 52399-2005. «Геометрические элементы автомобильных дорог» - 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» - ГОСТ Р 51256-99. «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Типы и основные параметры. Общие технические требования» - ГОСТ Р 52606-2006. «Технические средства организации дорожного движения. Классификация дорожных ограждений» - ГОСТ Р 52607-2006. «Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей» - 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. Типы, основные параметры, общие технические требования - ГОСТ Р 52290-2004 Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования <p>ГОСТ 7.32-2001 Отчет о научно-исследовательской работе</p> <ul style="list-style-type: none"> - ГОСТ Р 52289 – 2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» - Технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011)
8	Технические условия, согласования и разрешения	<p>Работа принимается по результатам рассмотрения КСОДД Заказчиком (проведение экспертизы в случае необходимости). После рассмотрения КСОДД Заказчиком в обязательном порядке проводится презентация КСОДД в Администрации в</p>

		<p>присутствии всех заинтересованных лиц. КСОДД подлежит согласованию:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) с органом местного самоуправления муниципального района; 2) с органом государственной власти субъекта Российской Федерации, уполномоченным в области организации дорожного движения; 3) с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере дорожного хозяйства, либо подведомственными ему федеральными государственными учреждениями при наличии на указанной территории автомобильных дорог федерального значения.
9	Требования к результатам работы	<p>Результаты работ предоставляются Заказчику в соответствии с условиями Контракта.</p> <p>Отчетные материалы должны включать:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Отчет о научно-исследовательской работе в соответствии с ГОСТ 7.32-2001. 2. КСОДД на бумажном (в 4-х экземплярах) и электронных носителях (в 2-х экземплярах на 2-х CD-дисках), содержащую информацию в текстовом и графическом форматах и их электронных версиях (в формате .pdf для текстовой и графической частей, в редактируемых форматах word, excel или их аналоги для текстовой и табличных частей, редактируемых графических форматах для графических частей) включающую: <ol style="list-style-type: none"> 1) характеристику сложившейся ситуации по ОДД на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД; 2) принципиальные предложения и решения по основным мероприятиям ОДД (варианты проектирования); 3) укрупненную оценку предлагаемых вариантов проектирования с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта; 4) мероприятия по ОДД для предлагаемого к реализации варианта проектирования; 5) очередность реализации мероприятий; 6) оценку требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по ОДД; 7) предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД. 8) заполненные формализованные ведомости для сбора и обобщения данных 3. Цифровая векторная карта дорожной сети с прилегающими территориями. 4. Презентационные материалы в формате MS PowerPoint.
10	Условия, согласования	<p>КСОДД принимается и утверждаются Администрацией муниципального района и согласовывается с дорожным управлением Курской области и органами и организациями, в соответствии с ч.9 ст.17 Федерального закона от 29.12.2017 г. №443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».</p>
11	Срок выполнения работ	60 рабочих дней

ПАСПОРТ

комплексной схемы организации дорожного движения на территории Щигровского района Курской области

Основания для разработки КСОДД	Постановление администрации Щигровского района Курской области «О подготовке «Комплексной схемы организации дорожного движения Щигровского района Курской области Курской области», далее КСОДД
Наименование заказчика КСОДД	Администрации Щигровского района Курской области, 306530, Курская область, г. Щигры, ул. Октябрьская, 35.
Наименование разработчика КСОДД	Проектная группа «Градо» (ИП Крюкова М.Г.), 305029 Курск, ул. К. Маркса, 59/а офис №16.
Цели и задачи КСОДД	Разработка комплексной схемы организации дорожного движения, в частности, программы мероприятий, направленных на увеличение пропускной способности улично-дорожной сети Щигровского района, предупреждения заторовых ситуаций с учетом изменения транспортных потребностей главных транспортных магистралей Щигровского района, снижения аварийности.
Показатели оценки эффективности организации дорожного движения	сокращение случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий, в том числе детей, к 2035 году на 28,82 процента по сравнению с 2020 годом; сокращение социального риска к 2035 году на 30,5 процента по сравнению с 2020 годом; сокращение транспортного риска к 2035 году на 36,7 процента по сравнению с 2020 годом.
Сроки и этапы реализации КСОДД	2020 – 2035 годы, в том числе: I этап 2020-2024 годы; II этап 2025-2029 годы; III этап 2030-2035 годы.
Запланированные мероприятия по организации дорожного движения	- Организация дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог местного значения вне границ населенных пунктов в границах муниципального района; - осуществление муниципального контроля за сохранностью автомобильных дорог местного значения вне границ населенных пунктов в границах муниципального района и обеспечение безопасности дорожного движения на них;

- осуществление иных полномочий в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности в соответствии с законодательством РФ.

Объемы и
источники
финансирования
мероприятий по
организации
дорожного
движения

Всего – 103 729,77тыс. руб., в том числе:
- за счет средств бюджета Щигровского района –
158 217,49 тыс. руб.,
- в том числе по годам:
2020-2024 годы – 111 393,69 тыс. руб.
2025-2029 годы – 38 742,73тыс. руб
2030-2035 годы – 8 081,07тыс. руб

ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

Щигровский район расположен в северо-восточной части области. Он граничит с Тимским, Черемисиновским, Солнцевским и Курским районами и Орловской областью. Территория района – 1,23 тыс.кв.км или 4,3% территории области.

Поверхность района – равнинная, местами холмистая, изрезанная оврагами и балками.

В районе протекают реки: Тускарь, протяженностью по территории района 27 км, Рать - 31 км, Щигор - 15 км, Косоржа - 20 км, Красная и Теребуж по 20 км.

На территории района преобладающие почвы черноземные – 80,7%, почвы балок занимают 6,5 %, серые лесные - 3,2%, пойменные – 3,4 %, почвы водоразделов - 3,3 %. По механическому составу наибольшее распространение получили тяжелосуглинистые почвы – 99,9 %. Содержание гумуса колеблется от 0,8 до 8 %.

Климат умеренный. Средняя годовая температура + 4,9°C, минимальная – минус 37°C, максимальная + 40°C.

Повторяемость направления ветра (средняя многолетняя роза ветров): юго-западное – 22%, западное - 14%, восточное, юго-восточное, южное, северо-западное по 12%, северо-восточное – 21% и северное – 15%. Штиль - 16%. В сумме не 100%

По характеру растительности район входит в лесостепную зону. Площадь, занятая лесом составляет 5,15 тыс.га. Древесная растительность в основном лиственная, с преобладанием дуба, частично береза, клен, осина, ясень.

Полезные ископаемые – фосфориты, мел и глина. Добыча фосфоритов велась до 70-х годов. Имеются месторождения строительного песка. Район входит в зону Курской магнитной аномалии.

Большую часть земель района составляют земли сельскохозяйственного назначения – 89%, земли сельских населенных пунктов – 6,4%.

Климат Щигровского района, как и всей Курской области, умеренно-континентальный с четко выраженными сезонами года. Характеризуется теплым летом, умеренно холодной с устойчивым снежным покровом зимой и хорошо выраженными, но менее длительными переходными периодами – весной и осенью.

Среднемесячная температура самого теплого месяца (июля) колеблется в пределах +19,3 градусов, самых холодных (январь-февраль) от -9 до -8,6 градусов. В 90% абсолютный максимум температуры воздуха в пределах +30 - +32 градусов (абсолютный максимум +37 градусов), абсолютный минимум бывает в пределах -22 -26 градусов (абсолютный минимум -38 градусов). Теплый период длится 220-235 дней. Продолжительность солнечного сияния за год 1775 часов, что составляет 44% от возможной. Среднегодовое количество осадков составляет 650 мм. Две трети годовой суммы осадков выпадает в виде дождя, остальное - в виде снега. Зимой снеговой покров составляет 15-40 см, грунт промерзает до 60 см. Ледостав – ноябрь-декабрь, вскрытие рек происходит во второй половине марта – первой половине апреля. Ветровой режим меняется мало. В теплый период (апрель-сентябрь) преобладают западные, северо-западные и северо-восточные ветры. В холодный период (октябрь-март) – юго-западные, восточные и юго-восточные. Среднемесячная скорость ветра от 2,7 до 6,3 м/с.

Основные климатические характеристики и их изменение определяются влиянием общих и местных факторов: солнечной радиации, циркуляции атмосферы и подстилающей поверхности. Рассматриваемая территория находится под воздействием воздушных масс Атлантики, Арктического бассейна, а также масс, сформировавшихся над территорией Европы.

В конце лета – начале осени, нередко во второй половине зимы и весной, преобладает западный тип атмосферной циркуляции, сопровождающийся активной циклонической деятельностью, значительными осадками, положительными аномалиями температуры воздуха зимой и отрицательным летом. С октября по май в результате воздействия сибирского максимума западная циркуляция нередко сменяется восточной, что сопровождается малооблачной погодой, большими отрицательными аномалиями температуры воздуха зимой и положительными летом.

Зима (декабрь - февраль) умеренно-холодная, с преобладанием облачной погоды. Характерны устойчивые морозы в пределах от -5 до -12 градусов. В январе и феврале морозы в отдельные периоды достигают -25, -30 градусов. Ежемесячно от 3 до 6 раз бывают кратковременные оттепели, нередко сопровождаемые гололедом. Осадки выпадают в виде снега (от 12 до 16 снегопадов ежемесячно). Устойчивый снежный покров образуется в конце ноября, мощность его к концу зимы достигает 0,2 - 0,6 м. Метели бывают от 2 до 7 раз в месяц. Количество дней с туманом 6 - 10 в месяц. Грунты к концу зимы промерзают на глубину 0,6 - 0,8 м.

Весна (март - май) прохладная, с неустойчивой погодой. Характерны периодические похолодания, во время которых температура воздуха ночью, даже в мае, иногда опускается до 0 градусов и ниже. Осадки выпадают преимущественно в виде дождей. В первой половине апреля еще возможны снегопады. Снежный покров обычно сходит к середине апреля.

Лето (май - август) умеренно-теплое около половины дней за сезон - ясные и малооблачные. Температура воздуха днем 16 – 20 градусов (в июле иногда повышается до 28 - 30°), ночью 10 – 15 градусов. Летом выпадает наибольшее в году количество осадков (дней с дождем 13 - 15 ежемесячно). Характерны кратковременные ливни, иногда с грозами, но бывают также и затяжные морозящие дожди, особенно во второй половине лета.

Осень (сентябрь-ноябрь) до конца сентября сравнительно теплая, с преобладанием малооблачной погоды. В октябре погода становится прохладной, пасмурной; по ночам в это время бывают регулярные заморозки. В ноябре наступает резкое похолодание. Осадки в сентябре и октябре выпадают главным образом в виде затяжных морозящих дождей; в ноябре - дожди чередуются со снегопадами. Дней с туманом 4 - 8 ежемесячно.

Щигровский муниципальный район – административно-территориальная единица (район) в северо-восточной части Курской области Российской Федерации.

В административном отношении Щигровский район разделен на 18 муниципальных образований (сельские советы). Районный административный центр – город Щигры. Всего в районе насчитывается 167 сельских населённых пунктов.

Таблица 1

Муниципальные образования Щигровского района

Наименование	Общая площадь, га	Расстояние от райцентра, км.	Число населенных пунктов, ед.	Численность населения (на начало года), чел.
Большезмеинский	44,09	29	6	441
Вишневский	48,39	5	7	733
Вышнеольховатский	65,44	13	10	489
Вязовский	55,58	4	1	234
Защитенский	105,35	27	10	723
Знаменский	75,59	27	17	760
Касиновский	39,63	20	4	336
Косоржанский	57,54	29	6	834
Кривцовский	75,03	13	14	586
Крутовский	53,59	13	7	577
Мелехинский	66,81	18	11	587

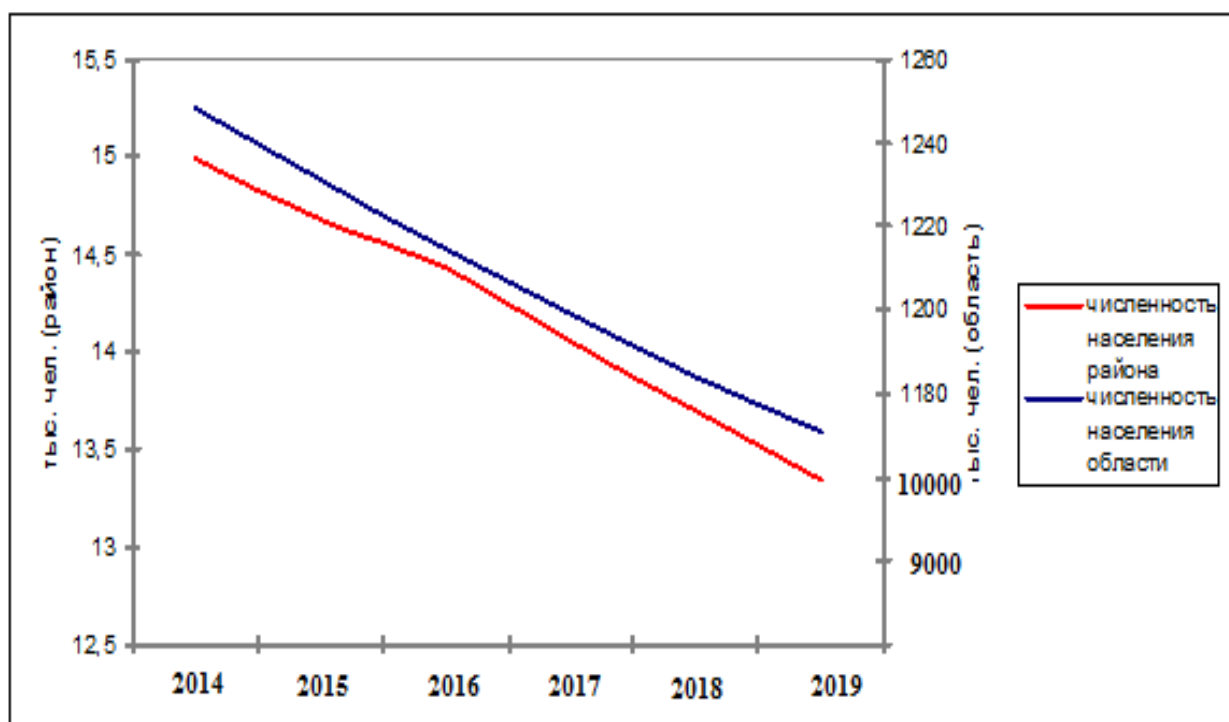
Никольский	76,02	27	9	633
Озерский	64,35	11	6	589
Охочевский	139,52	13	23	3119
Пригородненский	90,09	2	6	1768
Теребужский	58,76	30	12	579
Титовский	85,2	25	12	747
Троицкокраснянский	65,43	27	6	408

Демографическая ситуация, трудовые ресурсы и занятость населения

В Щигровском районе на начало 2018 г. проживали **9 975** тыс.чел., что составляет 1,14% населения Курской области. Всё население района является сельским населением.

На протяжении последних 6 лет численность населения стабильно сокращается и с 2002 г. уменьшилась на 3372 тыс.чел. (11%). В период с 1990 по 1995 г. население района сокращалось умеренными темпами, но в последующем, динамика резко ухудшилась и в настоящее время темпы убыли населения составляют 1,6-2,6% в год (330 чел. в год). При этом темпы снижения численности населения выше, чем в целом по области (с 2002 г. по 2007 г. население района сократилось на 11%, а в целом в Курской области на 6,3%).

Рисунок 1 Динамика численности населения Щигровского района и Курской области



Численность населения района сокращалась как в результате естественной убыли (превышения смертности над рождаемостью), так и в результате миграционного оттока. В отдельные годы соотношение этих факторов существенно менялась, при достаточно стабильной общей динамике. Доля миграционной убыли населения в общем сокращении численности населения колебалась с 8,2% в 2014 г. до 42,7% в 2018 г.

Основу транспортной сети района составляют автомобильные дороги, формирующие внутрирайонные связи между населенными пунктами, а также связывающие с областным центром и соседними районами. Протяженность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием составляет 232,35 км, не имеют твердого покрытия еще 19,77 км дорог. Автодорог первой и второй категории на территории района нет, к III категории относятся дороги регионального значения, большая часть автодорог с твердым покрытием имеет IV категорию.

Плотность автодорог общего пользования в районе в целом соответствует среднеобластной и составляет 197,6 км/1000 км² (в целом по области – 207,6).

Рисунок 2 Структура автодорог по категориям

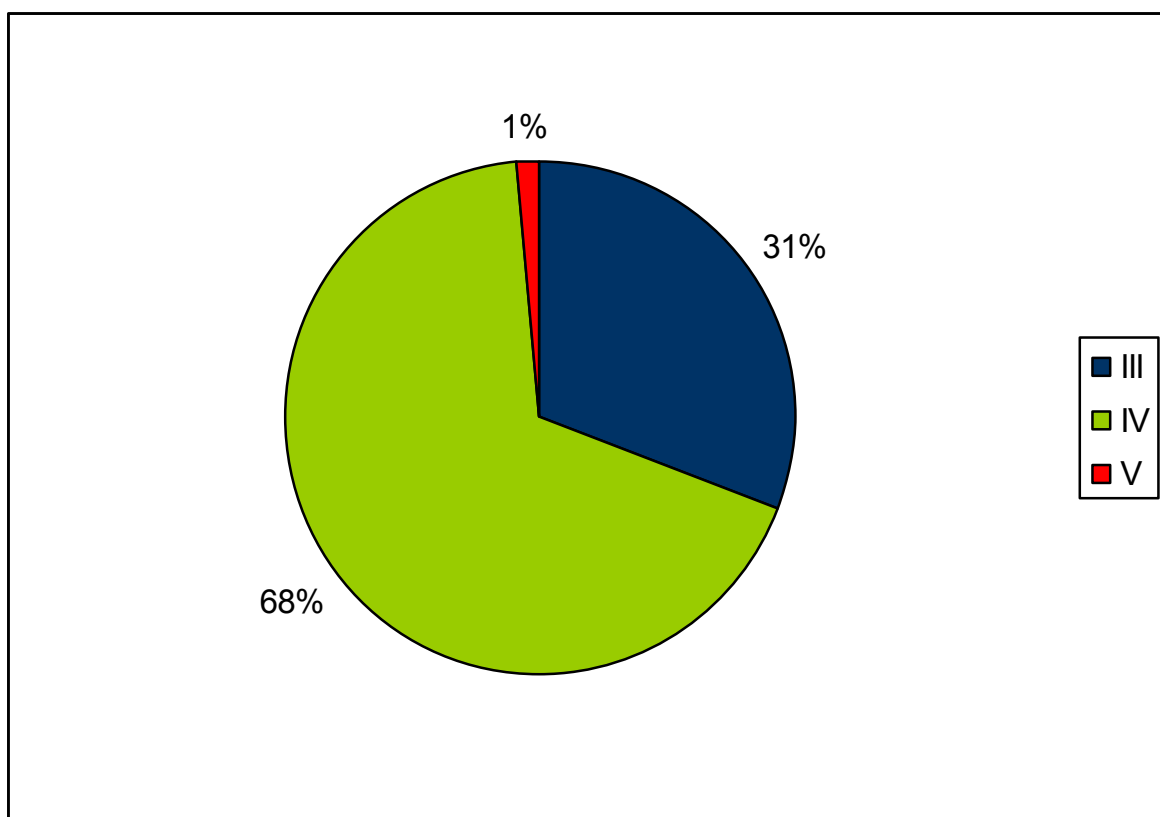


Таблица 2**Перечень автодорог регионального и межмуниципального значения Щигровского района**

№ п/п	Наименование автомобильных дорог	ДОРОГИ, км				
		Протя- женность, всего	в т.ч. по типам покрытий			
			а/б	категория		
				III	IV	V
1	Курск-Касторное	39,092	39,092	34,602	4,49	
2	Тим-Щигры	12,255	12,255	12,255		
3	Солнцево-Дубовец	1,445	1,445	1,445		
4	"Курск-Касторное"-Кривцовка	6,817	6,817		6,817	
5	"Курск-Касторное"-Кривцовка"- Верхняя Гремячка	3,3	3,3		3,3	
6	«Курск-Касторное»-Крутое	9	9		9	
7	"Курск-Касторное"-Струковка	13,987	13,987		13,987	
8	"Курск-Касторное"-Струковка"- Сидоровка	4,523	4,523		4,523	
9	"Леженьки-Косоржа-Пересуха"- Нижний Теробуж	4,449	4,449		4,449	
10	Леженьки-Косоржа-Пересуха	25,601	25,601		22,201	3,4
11	Никольский-Большой Змеинец- Касиновка	16,012	16,012		16,012	
12	Охочевка-Защитное-"Курск- Борисоглебск"	27,733	27,733	16	11,733	
13	ст.Охочевка-с-з Щигровский	2,142	2,142		2,142	
14	"Тим-Щигры"-Вишневка	0,825	0,825		0,825	
15	Щигры-Защитное	11,3	11,3		11,3	
16	"Щигры-Защитное"-Озерки-Матвеевка	7,287	7,287		7,287	
17	Щигры-Никольский-Рождественское	24,505	24,505		24,505	
18	"Щигры-Никольский-Рождественское"- граница Орловской области	2,852	2,852		2,852	
19	Щигры-Рудка	4,358	4,358		4,358	
20	Сидоровка-Демякино	2,118	2,118		2,118	
21	Сидоровка-Нижнекрасное	3,104	3,104		3,104	
22	"Леженьки-Косоржа-Пересуха"-Шпили	1,06	1,06		1,06	
23	"Леженьки-Косоржа-Пересуха"- Логачевка	1,1	1,1		1,1	
24	"Охочевка-Защитное-"Курск- Борисоглебск"-Нижняя Озерна	2,9	2,9		2,9	
25	"Солнцево-Дубовец"-Разумово	0,531	0,531		0,531	
	ИТОГО:	228,296	228,296	64,302	160,594	3,4

Таблица 3**Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения.**

№ п/п	Идентификационный номер	Наименование <u>автомобильной дороги</u>	Протяженность	Покрытие
1.	38 250 ОП МР – 001	Апухтина – Рудка	3,952	Асфальт
2.	38 250 ОП МР – 002	«Леженьки-Косоржа-Пересуха» -Малый Змеинец	3,34	Асфальт
3.	38 250 ОП МР – 003	Малая Романовка-Илларионовка	2,327	Асфальт
4.	38 250 ОП МР – 004	«ст. Охочевка-с-з <u>Щигровский</u> »-МАУ «Детский оздоровительный лагерь им.В.Терещенко»	2,383	Асфальт
5.	38 250 ОП МР – 005	Пригородная-Куликовка	5,2	Асфальт
6.	38 250 ОП МР - 006	Нижний Теребуж-Алехина	4,411	Асфальт
7.	38 250 ОП МР - 007	Р- 298 Курск-Воронеж-автомобильная дорога Р-22 « <u>Каспий</u> »-В.Озерна	2,2	Асфальт
8.	38 250 800 ОП МП – 001	« <u>Никольский-Большой Змеинец-Касиновка</u> »-Большой Змеинец	1,578	Асфальт
9.	38 250 848 ОП МП – 001	п.Вишневка ул. Ушакова	0,260	Асфальт
10.	38 250 848 ОП МП – 002	п.Вишневка ул. Садовая	0,135	Асфальт
11.	38 250 848 ОП МП – 003	п.Вишневка ул.Школьная	0,366	Асфальт
12.	38 250 848 ОП МП – 004	п.Вишневка ул. Мичурина	0,302	Асфальт
13.	38 250 848 ОП МП – 005	« <u>Тим-Щигры</u> »-Сергеевка	1,266	Асфальт
14.	38 250 804 ОП МП – 001	Щигры-Никольский- <u>Рождественское</u> »-Апухтина	2,1	Асфальт
15.	38 250 804 ОП МП – 002	Рудка	1,0	Асфальт
16.	38 250 808 ОП МП – 001	«Щигры-Рудка» Вязовое	0,225	Асфальт
17.	38 250 812 ОП МП – 001	Вышняя Озерна	1,078	Асфальт
18.	38 250 812 ОП МП – 002	Нижняя Озерна	1,047	Асфальт
19.	38 250 816 ОП МП – 001	«Курск-Касторное- <u>Струковка</u> »-Пожидаевка	2,292	Асфальт

20.	38 250 816 ОП МП – 002	<u>Пожидаевка-Струковка</u>	1,0	Асфальт
21.	38 250 818 ОП МП – 001	<u>Малый Змеинец</u>	0,517	Асфальт
22.	38 250 820 ОП МП – 001	<u>с Косоржа ул. Лесная</u>	0,310	Асфальт
23.	38 250 820 ОП МП – 002	<u>с Косоржа ул. Школьная</u>	0,340	Асфальт
24.	38 250 824 ОП МП – 001	<u>Большая Романовка</u>	2,837	Асфальт
25.	38 250 824 ОП МП – 002	<u>Малая Романовка</u>	1,038	Асфальт
26.	38 250 824 ОП МП – 003	<u>Илларионовка</u>	1,130	Асфальт
27.	38 250 828 ОП МП – 001	<u>«Охочевка-Защитное-«Курск-Борисоглебск»-1-й Патешник</u>	1,061	Асфальт
28.	38 250 828 ОП МП – 002	<u>«Курск-Касторное»-Крутое»- Кунач</u>	1,487	Асфальт
29.	38 250 832 ОП МП – 001	<u>«Охочевка-Защитное-«Курск-Борисоглебск»-2-е Мелехино</u>	1,146	Асфальт
30.	38 250 832 ОП МП – 002	<u>Новоспасовка-Новоселовка</u>	4,3	Асфальт
31.		<u>«Щигры-Никольский-Рождественское» Длинная</u>	1,185	Асфальт
32.		<u>Длинная</u>	0,314	Асфальт
33.		<u>Длинная</u>	0,370	Асфальт
34.	38 250 840 ОП МП – 001	<u>Д. Чернявка</u>	1,005	Асфальт
35.	38 250 840 ОП МП – 002	<u>П. Зелёная Роща, пер. Цветочный</u>	0,130	Асфальт
36.	38 250 840 ОП МП – 003	<u>П. Зелёная Роща, ул. Молодёжная</u>	0,154	Асфальт
37.	38 250 840 ОП МП – 004	<u>Д. Верхняя Гремячка</u>	1,012	Асфальт
38.	38 250 840 ОП МП – 005	<u>П. Грот</u>	0,676	Асфальт
39.	38 250 840 ОП МП – 006	<u>П. Льва Толстого</u>	3,117	Асфальт
40.	38 250 840 ОП МП – 007	<u>Д. 1-я Семёновка</u>	0,258	Асфальт
41.	38 250 840 ОП МП – 008	<u>Д. Шаталовка</u>	2,347	Асфальт
42.	38 250 840 ОП МП – 009	<u>Д. Секачевка</u>	0,613	Асфальт
43.	38 250 840 ОП МП – 010	<u>Д. Верхняя Гремячка</u>	0,298	Асфальт
44.	38 250 840 ОП МП – 011	<u>Д. 1-я Семёновка</u>	0,227	Асфальт
45.	38 250 840 ОП МП – 012	<u>Д. 1-я Семёновка</u>	0,185	Асфальт
46.	38 250 840 ОП МП – 013	<u>Д. Шаталовка</u>	0,337	Асфальт
47.	38 250 840 ОП МП – 014	<u>С. Охочевка</u>	0,195	Асфальт
48.	38 250 840 ОП МП – 015	<u>С. Охочевка</u>	0,226	Асфальт
49.	38 250 840 ОП МП – 016	<u>С. Охочевка</u>	0,359	Асфальт

50.	38 250 838 ОП МП – 001	«Щигры- Защитное» Озерки- Матвеевка»- Плодовый	0,655	Асфальт
51.	38 250 838 ОП МП – 002	«Щигры- Защитное» Озерки- Матвеевка»- Интернациональная	1,659	Асфальт
52.	38 250 844 ОП МП – 001	сл. Пригородная	2,202	Асфальт
53.	38 250 844 ОП МП – 002	сл. Пригородная ул. Комарова	2,395	Асфальт
54.	38 250 844 ОП МП – 003	сл. Пригородная ул. Новая Комарова	0,997	Асфальт
55.	38 250 844 ОП МП – 004	сл. Пригородная ул. Гагарина	1,251	Асфальт
56.	38 250 844 ОП МП – 005	сл. Пригородная ул. Малиновского	0,323	Асфальт
57.	38 250 844 ОП МП – 006	сл. Пригородная ул. Ленина	1,158	Асфальт
58.	38 250 844 ОП МП – 007	д. Козловка	2,005	Асфальт
59.	38 250 852 ОП МП – 001	Нижний Теребуж- Моисеевка	2,896	Асфальт
60.	38 250 852 ОП МП – 002	Алекина	0,971	Асфальт
61.	38 250 852 ОП МП – 003	Вышний Теребуж	0,850	Асфальт
62.	38 250 856 ОП МП – 001	«Охочевка- Защитное-«Курск- Борисоглебск»- Басово	2,920	Асфальт
63.	38 250 856 ОП МП – 002	Тестово	2,889	Асфальт
64.	38 250 856 ОП МП – 003	Титово	2,211	Асфальт
65.	38 250 856 ОП МП – 004	«Охочевка- Защитное-«Курск- Борисоглебск»- Есенки	1,087	Асфальт
66.	38 250 856 ОП МП – 005	Новосергиевка	1,022	Асфальт
67.	38 250 860 ОП МП – 002	Сидоровка	0,458	Асфальт
68.	38 250 832 ОП МП – 003	Д. Кунач ул. Нижняя Молодежная	1,4	Асфальт
			92,99	

Таблица 4
Перечень мостов Щигровского района

№ п/п	Наименование дорог	Протяженность мостов		Габарит	Материал
		п/м	км		
1	Курск-Касторное	30,8	69+100	Г9,95+2*0,9	ж/б
2	Тим-Щигры	53,3	22+800	Г10,1+2*1	ж/б
3	Курск-Касторное-Струковка	58,6	13+300	Г8+2*1	ж/б
4	Курск-Касторное-Струковка»- Сидоровка	40,85	3+750	Г8.1+0,75+0,8	ж/б

5	Охочевка-Защитное-«Курск-Борисоглебск»	12,65	15+080	Г8,4+2*0,9	ж/б
6	Щигры-Защитное	17	8+700	Г3,6	ж/б
7	Щигры-Защитное	16,6	23+510	Г7+1*1,0	ж/б

Транспортная и инженерная инфраструктура

По территории района находится 83 км железнодорожных путей:

Железная дорога, проходящая по территории района, входит в состав «Москва-Курск-Воронеж» отделения Московской железной дороги – филиал ОАО "Российские железные дороги" (Курский регион). На территории района расположены железнодорожные станции – Охочевка, Щигры, Удобрительная.

Железнодорожные ветки пересекают район с востока на запад, приходя в район из города Курск и уходя на Черемисиновский район и с юга на север в направлении Охочевка-Колпны. Ширина железнодорожной колеи – 1,52 м. Использование железнодорожной сети в рамках района привязано к основному экономическому центру – г. Щигры. 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.

Санитарно-защитные зоны для железных дорог устанавливаются в соответствии со следующими требованиями:

а) от оси крайнего железнодорожного пути до жилой застройки – не менее 100 м в случае примыкания жилой застройки к железной дороге. При невозможности обеспечить 100-метровую санитарно-защитную зону она может быть уменьшена до 50 м при условии разработки и осуществления мероприятий по обеспечению допустимого уровня шума в жилых помещениях в течение суток;

б) дезинфекционно-промывочные станции (пункты) следует размещать изолированно от других железнодорожных объектов и населенных пунктов на расстоянии не менее:

- 250 м – от технических и служебных зданий;

- 500 м – от населенных пунктов;

в) от оси крайнего железнодорожного пути до границ садовых участков – не менее 100 м.

В санитарно-защитной зоне вне полосы отвода допускается размещать автомобильные дороги, стоянки автомобилей, склады, учреждения коммунального назначения. Не менее 50 % площади санитарно-защитной зоны должно быть озеленено

Таблица 5
Транспортная освоенность территории

1	Протяженность железнодорожных путей, всего, км	83
2	Протяженность автомобильных дорог, всего, км, в том числе общего пользования, км/% от общей протяженности из них с твердым покрытием	246 215/87%
3	Количество населенных пунктов, не обеспеченных телефонной связью, ед./% от общего количества	-
4	Административные районы, в пределах которых расположены участки железных дорог, подверженных размыву, затоплению, лавиноопасные, оползневые и др.	-
5	Административные районы, в пределах которых расположены участки автомагистралей, подверженных размыву, затоплению,	-
6	Количество автомобильных мостов по направлениям, единиц	6
7	Количество железнодорожных мостов по направлениям, ед.	
8	Протяженность водных путей, км	-
9	Количество аэропортов и посадочных площадок и их местоположение, единиц	1 км с-з г. Щигры
10	Протяженность магистральных трубопроводов, км, в том числе нефтепроводов, нефтепродуктопроводов, газопроводов и др.	446 км
11	Протяженность линий электропередачи, км	1425 км

1.ОЦЕНКА И ХАРАКТЕРИСТИКА СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ ЩИГРОВСКОГО РАЙОНА КУРСКОЙ ОБЛАСТИ

1.1 Описание используемых методов и средств получения исходной информации

Исходная информация для разработки комплексной схемы организации дорожного движения на территории Щигровского района получена из следующих источников:

- Схема территориального планирования Курской области;
- Генеральный план муниципального образования «Щигровский район» Курской области;
- Генеральные планы сельских поселений Щигровского района Курской области;
- Данные полученные из общедоступных официальных интернет источников.

1.2 Содержание организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по организации дорожного движения

Согласно Концепции проекта Федерального закона «Об организации дорожного движения о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (разработчик Проекта – Министерство транспорта РФ), организационная деятельность органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по организации дорожного движения должна включать в себя:

- реализацию региональной и муниципальной политики в области организации дорожного движения на территории муниципального образования;

- организацию и мониторинг дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, а также местного значения, расположенных в границах муниципальных образований, за исключением автомобильных дорог федерального значения;
- ведение учета основных параметров дорожного движения на территории муниципальных образований;
- содержание технических средств организации дорожного движения (ТСОДД) на автомобильных дорогах;
- ведение реестра парковок общего пользования на территориях муниципальных образований.

1.3 Реализация региональной и муниципальной политики в области организации дорожного движения на территории муниципального образования

Целью государственной политики в сфере организации дорожного движения (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 организации дорожного движения и развития территориальных транспортных систем является создание правовых, экономических и технических условий для обеспечения надежного и безопасного движения транспортных средств и пешеходов.

Государственная политика в сфере организации дорожного движения включает в себя следующие направления:

- совершенствование территориального и территориально-транспортного планирования;
- развитие улично-дорожных сетей;
- модернизация общественного пассажирского транспорта;
- 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 организации дорожного движения принадлежит Федеральному закону от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 26.07.2017) «О безопасности дорожного движения», который определяет понятие «организация дорожного движения» как комплекс организационно-правовых, организационно-технических мероприятий и распорядительных действий по управлению движением на дорогах. Этот закон не регулирует всего круга вопросов, связанных с организацией дорожного движения в предложенном толковании, а ограничивается вопросами обеспечения безопасности дорожного движения без установления целевых ориентиров этой деятельности.

Действующее законодательство, в том числе Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ (ред. от 18.04.2018) «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Градостроительный кодекс и Земельный кодекс, не позволяют четко распределять обязанности и ответственность субъектов организации дорожного движения 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 «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, порождёнными перегруженностью улично-дорожных сетей. При этом, за редким исключением, они не располагают ни правовыми, ни институциональными, ни финансовыми, ни методическими, ни кадровыми ресурсами.

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 организации дорожного движения;

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

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

б) региональный уровень:

- обеспечение и регулирование взаимодействия властей муниципальных образований, входящих в состав региона, при разработке и реализации планов и программ управления транспортным спросом и организации дорожного движения местного уровня;

- согласование конкретных мероприятий по управлению транспортным спросом и организации дорожного движения, проводимых местными властями, в случае

- если эти мероприятия затрагивают дорожную сеть регионального значения; в) местный уровень:

- разработка программ комплексного развития транспортной инфраструктуры (ПКРТИ) и комплексных схем организации дорожного движения (КСОДД) в составе документов территориального планирования, на основе принципов государственной политики в данной сфере;

- разработка и реализация программ мероприятий по управлению транспортным спросом и организации дорожного движения на основе принятых документов территориального планирования и планировки территории.

Для проведения современной политики в области ОДД используются следующие принципы.

Отношение к пропускной способности дорожных сетей как к ограниченному, но жизненно необходимому ресурсу, пользующемуся повышенным спросом. Его дефицит приводит к транспортным заторам, что эквивалентно очередям за дефицитным товаром. С дефицитом борются двумя путями – либо увеличением уровня предложения (наращивание пропускной способности УДС), либо уменьшением уровня спроса (ограничением доступа на дороги или введением платы за пользование).

Таким образом, решение проблемы перегруженности УДС заключается в выборе методов, которые позволят регулировать транспортный спрос, влиять на его величину и структуру.

Максимально полное использование имеющейся пропускной способности дорожных сетей.

Комплексность принимаемых решений, под которой подразумевается координация деятельности в сфере ОДД с деятельностью в сфере градостроительства, дорожного строительства, развития общественного пассажирского и грузового автотранспорта.

Непрерывность планирования, мониторинга реализации планов, и их корректировки. Как показывает мировой опыт, данные принципы могут быть реализованы следующими методами:

- совершенствованием существующих схем движения автотранспорта и методов регулирования движения на существующих дорожных сетях – реализуется с помощью традиционных средств организации дорожного движения (таких, как установка дорожных знаков, нанесение разметки на проезжую часть, светофорное регулирование, введение одностороннего движения и т.д.);

- введением прямых и косвенных ограничений на пользование УДС некоторыми типами транспортных средств (ограничения парковки в зонах с перегруженной УДС, постоянные или временные запреты на въезд, платный въезд и парковку);

- информационным обеспечением участников дорожного движения через специализированные радиоканалы, услуги сети Интернет и сотовой связи, электронные табло и т.п., (оповещение водителей о состоянии дорожной сети, оптимальном маршруте, ДТП, пробках и т.д.);

- развитием общественного пассажирского транспорта как главного, и зачастую и единственного конкурента личного легкового автомобиля (открытие новых маршрутов, строительство пересадочных узлов и пассажирских терминалов, предоставление наземному общественному пассажирскому транспорту приоритета в дорожном движении, устройство «перехватывающих парковок», прогрессивная тарифная политика, развитие новых видов внеуличного транспорта и т.п.);

- учетом транспортной составляющей при градостроительной деятельности (снижение уровня транспортного спроса средствами градостроительного планирования, обеспечение сбалансированного транспортного и социально-экономического развития территории, проектирование «самодостаточных» с точки зрения занятости населения районов, обязательная разработка ПКРТИ, КСОДД и т.п.).

1.4 Организация и мониторинг дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, а также местного значения, расположенных в границах муниципальных образований, за исключением автомобильных дорог федерального значения

Министерство транспорта Российской Федерации определяет организацию дорожного движения как деятельность по упорядочиванию движения транспортных средств и (или) пешеходов на дорогах, направленную на снижение потерь времени (задержек) при их передвижении, при условии обеспечения безопасности дорожного движения.

Под мониторингом дорожного движения понимается сбор, обработка и накопление данных о параметрах движения транспортных средств (скорости движения, интенсивности, уровня загрузки, интервалов движения, дислокации и состояния технических средств организации дорожного движения) на автомобильных дорогах, улицах, отдельных их участках, транспортных узлах, характерных участках улично-дорожной сети городских округов и поселений с целью контроля соответствия транспортно-эксплуатационных характеристик улично-дорожной сети потребностям транспортной системы. Постановление Правительства РФ от 11.06.2004 № 274 (ред. от 05.08.2015) «Вопросы Министерства транспорта Российской Федерации» пунктом 1 устанавливает, что Министерство транспорта Российской Федерации является федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере автомобильного транспорта, дорожного хозяйства, а также организации дорожного движения в части организационно-правовых мероприятий по управлению движением на автомобильных дорогах.

В целях эффективного разграничения полномочий в области организации дорожного движения 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 организации дорожного движения.

Таким образом, полномочия по организации дорожного движения и мониторинга дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, а также местного значения, расположенных в границах муниципальных образований, за исключением автомобильных дорог федерального значения, находятся у исполнительных органов государственной власти федерального и регионального уровня. На местном уровне участие в данной деятельности сведено к разработке и реализации ПКРТИ, КСОДД и проектов организации дорожного движения (ПОДД).

1.5 Ведение учета основных параметров дорожного движения на территории муниципальных образований

К основным параметрам дорожного движения относятся параметры дорожного движения, характеризующие среднюю скорость передвижения транспортных средств по дорогам, потерю времени (задержку) в передвижении транспортных средств или пешеходов, среднее количество транспортных средств в движении, приходящиеся на один километр полосы для движения (плотность движения), а также ведение учета интенсивности движения транспортных средств.

Порядок определения основных параметров дорожного движения, порядок ведения их учета, использования учетных сведений и формирования отчетных данных в области организации дорожного движения устанавливается Правительством Российской Федерации. Учет основных параметров предназначен для организации и проведения федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления работ по подготовке и реализации государственной и муниципальной политики в области организации дорожного движения.

1.6 Ведение реестра парковок общего пользования на территориях муниципальных образований

Министерство Транспорта Российской Федерации определяет:

- парковку общего пользования, как парковку (парковочное место), предназначенную для использования неограниченным кругом лиц;

- владельца парковки, как уполномоченный орган субъекта Российской Федерации, уполномоченный орган местного самоуправления, юридическое лицо или индивидуального предпринимателя, во владении которого находится парковка.

Реестр парковок общего пользования представляет собой информационный ресурс, содержащий сведения о парковках общего пользования, расположенных на территориях муниципальных образований, вне зависимости от их назначения и формы собственности. Ведение реестра парковок общего пользования осуществляется уполномоченным органом местного самоуправления в порядке, установленном уполномоченным органом государственной власти субъекта Российской Федерации.

Контроль за соблюдением правил использования парковок общего пользования осуществляется владельцами парковок.

1.7 Анализ организационной деятельности органов местного самоуправления по организации дорожного движения

Уставом муниципального образования «Щигровский район», к вопросам местного значения муниципального образования относятся содержание и строительство автомобильных дорог общего пользования, мостов и иных транспортных инженерных сооружений в границах населенных пунктов поселения, за исключением автомобильных дорог общего пользования, мостов и иных транспортных инженерных сооружений федерального и регионального значения, а так же создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения в границах поселения.

Федеральным законом от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 05.12.2017) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» работы по организации дорожного движения отнесены к содержанию автомобильных дорог, т.е. рассматривается как часть исключительно дорожной деятельности. В то же время, вопросы обеспечения пропускной способности дорог этим законом не регулируются и соответствующие цели не ставятся.

Таким образом, задачи деятельности по ОДД на территории Щигровского района фактически решают органы местного самоуправления муниципального образования.

Во исполнение Поручения Президента РФ (пункт 4 "б" перечня поручений Президента Российской Федерации № Пр-637 от 11.04.2016), данного на заседании Президиума Госсовета РФ по вопросам безопасности дорожного движения, состоявшегося 14 марта 2016 года в г. Ярославле, согласно которому органам местного самоуправления РФ предписано в срок до 1 декабря 2018 года разработать КСОДД на территориях муниципальных образований, Администрацией Щигровского района была инициирована разработка настоящего проекта.

1.8 Результаты анализа нормативного, правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД

В настоящее время в Российской Федерации основным и единственным специальным законодательным актом в сфере регулирования организации дорожного движения является Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 26.07.2017) «О безопасности дорожного движения» (далее – Федеральный закон № 196-ФЗ), который определяет правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации и обеспечивает правовую охрану жизни, здоровья и имущества граждан, защиту их прав и законных интересов, а также защиту интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий. В то же время положения Федерального закона № 196-ФЗ нацелены исключительно на обеспечение безопасности дорожного движения и не создают необходимой правовой основы для организации эффективного и бесперебойного движения транспортных и пешеходных потоков по дорогам. Данный закон являясь, по сути, основным законодательным актом, регулирующим вопросы организации дорожного движения, тем не менее, не определяет организацию дорожного движения как самостоятельный объект правового регулирования, не закрепляет и основную цель этой деятельности – обеспечение условий для безопасного, эффективного (бесперебойного) дорожного движения.

Федеральным законом от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 05.12.2017) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Федеральный закон № 257-ФЗ) работы по организации дорожного движения отнесены к содержанию автомобильных дорог, т.е. рассматривается как часть исключительно дорожной деятельности. В тоже

время, вопросы обеспечения пропускной способности дорог этим законом не регулируются и соответствующие цели не ставятся.

На подзаконном уровне дорожное движение регулируется Правилами дорожного движения Российской Федерации (утверждены постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 (ред. От 30.05.2018)) (далее – Правила дорожного движения), а также иными нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации, Минтранса России, МВД России, других органов государственной власти, которые в той или иной степени затрагивают вопросы правового регулирования движения по дорогам.

Проведенный анализ российского законодательства показывает, что на федеральном уровне организация дорожного движения в настоящее время регулируется, в первую очередь, как составная часть деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. При этом и организация дорожного движения, и сама деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения, Федеральным законом № 257-ФЗ включены в дорожную деятельность.

Таким образом, если правовое регулирование в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации достаточно детализировано и в основном соответствует международным правовым принципам в сфере дорожного движения, то отношения в сфере организации дорожного движения остаются без надлежащей законодательной основы, уступают по степени детализации и кругу регулируемых вопросов законам иных государств, регулирующих дорожное движение.

На основании анализа статьи 5 и части первой статьи 6 Федерального закона № 196-ФЗ с учетом иных его положений и других действующих законодательных актов, регламентирующих вопросы обеспечения безопасности дорожного движения, следует сделать вывод, что Федеральный закон № 196-ФЗ не устанавливает четких границ компетенции Российской Федерации в сфере осуществления деятельности по организации дорожного движения.

Определяя предметы ведения Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения, Федеральный закон № 196-ФЗ прямо не указывает среди них осуществление деятельности по организации дорожного движения.

Федеральным законом № 196-ФЗ (ред. от 27.12.2018) "О безопасности дорожного движения" (с изм. и доп., вступ. в силу с 30.12.2018) определена

общая норма, относящая к полномочиям органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения осуществление мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения при осуществлении дорожной деятельности.

В целях эффективного разграничения полномочий в области организации дорожного движения 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 организации дорожного движения. В настоящее время за выработку государственной политики и нормативное правовое регулирование в сфере организации дорожного движения 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 безопасности дорожного движения. В соответствии с Федеральным законом от 07.02.2011 № 3-ФЗ (ред. от 07.03.2018) «О полиции» на полицию возложены прямые обязанности по обеспечению безопасности дорожного движения и регулированию дорожного движения. Указом Президента РФ от 15.06.1998 № 711 (ред. от 02.03.2018) установлены следующие обязанности ГИБДД МВД России: регулирование дорожного движения, в том числе с использованием технических средств и автоматизированных систем, обеспечение организации движения транспортных средств 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 организации дорожного движения в целях повышения пропускной способности дорог. Кроме того, анализ законодательства в смежных областях деятельности показал, что недостаточно урегулирован вопрос планирования в сфере организации дорожного движения на стадиях градостроительного проектирования, что представляется весьма важным с точки зрения

эффективности обеспечения бесперебойного и безопасного дорожного движения, особенно, в крупных населенных пунктах.

Таким образом, действующая в Российской Федерации правовая база в сфере организации дорожного движения и смежных областях деятельности не позволяет чётко распределить обязанности и ответственность субъектов организации дорожного движения 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 организации дорожного движения, в последнее время был издан ряд подзаконных актов:

- Поручение Президента РФ № Пр-637, данное на заседании Президиума Госсовета РФ по вопросам безопасности дорожного движения, состоявшегося 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 муниципальных образований;

- 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».

Информационное обеспечение деятельности местных органов власти в сфере организации дорожного движения условно можно разделить на два блока:

- организационно-технический, предназначенный для информирования участников дорожного движения об изменениях в установленной схеме организации дорожного движения на территории Щигровского района, вводимых на временной основе в целях обеспечения безопасного проведения различных мероприятий;

- общеинформационный, предназначенный для ознакомления населения о состоянии, проблемах и перспективах развития транспортной системы Щигровского района, 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 города. Примером может являться проект «Активный гражданин», запущенный несколько лет назад 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, Android и WindowsPhone.

В качестве инструментов информационного обеспечения деятельности местных органов власти Щигровского района в сфере организации дорожного движения используются следующие ресурсы.

Использование средств теле- и радиовещания Курской области, что позволяет своевременно оповещать граждан об изменениях в организации дорожного движения и иных действиях органов местного самоуправления в сфере ОДД. Данный способ информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД характеризуется наибольшим охватом по сравнению с другими информационными ресурсами.

Также обо всех изменениях существующих положений можно узнать на официальном сайте Администрации Щигровского района.

Теме организации дорожного движения, а также повышения безопасности на дорогах органами власти региона и муниципальных образований уделяется постоянное и пристальное внимание. Также эта тема находит отражение и в ежегодных докладах главы Администрации Щигровского района о результатах деятельности.

Таким образом, система информационного обеспечения деятельности органов местного самоуправления в сфере организации дорожного движения отвечает общепринятым нормам информирования населения. Однако возможно стоит предусмотреть создание единого регионального информационного портала Курской области, в том числе и в виде мобильного приложения.

1.9 Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования

В соответствии с передовыми тенденциями в области организации дорожного движения документацией по организации дорожного движения являются комплексные схемы организации дорожного движения и (или) проекты организации дорожного движения. Документация по организации дорожного движения разрабатывается на основе документов территориального планирования, документации по планировке территорий, подготовка и утверждение которых осуществляются в соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, планов и программ комплексного социально-экономического развития муниципальных образований (при их наличии), долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов, поселений, материалов инженерных изысканий, результатов исследования существующих и прогнозируемых параметров дорожного движения, статистической информации.

1.10 Анализ имеющихся документов территориального планирования

Согласно Градостроительному кодексу Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. от 23.04.2018) документами территориального планирования муниципальных образований являются:

- генеральные планы поселений; муниципальных районов;
- схемы территориального планирования (СТП).

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

1.11 Анализ СТП муниципального образования «Щигровский район»

Схема территориального планирования Щигровского района является основополагающим документом территориального планирования.

Разработанная проектом генерального плана планировочная структура основана на принципах развития Щигровского района:

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

- определение необходимых исходных условий развития, прежде всего за счет площади земель, занимаемых населенным пунктом;

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

Для улучшения состояния транспортной инфраструктуры Щигровского района нормативными документами предлагаются следующие мероприятия:

- разработка проектов планировки автомобильных дорог общего пользования местного значения с применением технических средств организации дорожного движения в полосах отвода автомобильных дорог.

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

Миссией создания схемы территориального планирования Щигровского 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 социально-культурной среды в местах их функционирования и проживания сотрудников;

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

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

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

Факторы внешней среды:

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

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

развитие субурбанизационных процессов в Курской области.

Факторы внутренней среды:

уровень развития транспортной системы района.

демографическая ситуация и социальный фон в районе.

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

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

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

проект планировки территории;

проект межевания территории.

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

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

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

К полномочиям органов местного самоуправления в сфере стратегического планирования относятся:

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

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

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

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

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

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

Цели Транспортной стратегии:

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

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

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

интеграция в мировое транспортное пространство, реализация транзитного потенциала страны;

повышение уровня безопасности транспортной системы;

снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду.

1.13 Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дороги, транспортно-эксплуатационные характеристики

Таблица 6

Перечень автодорог регионального и межмуниципального значения

№ п/п	Наименование автомобильных дорог	ДОРОГИ, км				
		Протяженность, всего	а/б	в т.ч. по типам покрытий		
				категория		
			III	IV	V	
1	Курск-Касторное	39,092	39,092	34,602	4,49	
2	Тим-Щигры	12,255	12,255	12,255		
3	Солнцево-Дубовец	1,445	1,445	1,445		
4	"Курск-Касторное"-Кривцовка	6,817	6,817		6,817	
5	"Курск-Касторное"-Кривцовка"- Верхняя Гремячка	3,3	3,3		3,3	
6	«Курск-Касторное»-Крутое	9	9		9	
7	"Курск-Касторное"-Струковка	13,987	13,987		13,987	
8	"Курск-Касторное"-Струковка"-Сидоровка	4,523	4,523		4,523	
9	"Леженьки-Косоржа-Пересуха"-Нижний Теребуж	4,449	4,449		4,449	
10	Леженьки-Косоржа-Пересуха	25,601	25,601		22,201	3,4
11	Никольский-Большой Змеинец-Касиновка	16,012	16,012		16,012	

12	Охочевка-Защитное- "Курск-Борисоглебск"	27,733	27,733	16	11,733	
13	ст.Охочевка-с-з Щигровский	2,142	2,142		2,142	
14	"Тим-Щигры"- Вишневка	0,825	0,825		0,825	
15	Щигры-Защитное	11,3	11,3		11,3	
16	"Щигры-Защитное"- Озерки-Матвеевка	7,287	7,287		7,287	
17	Щигры-Никольский- Рождественское	24,505	24,505		24,505	
18	"Щигры-Никольский- Рождественское"- граница Орловской области	2,852	2,852		2,852	
19	Щигры-Рудка	4,358	4,358		4,358	
20	Сидоровка-Демякино	2,118	2,118		2,118	
21	Сидоровка- Нижнекрасное	3,104	3,104		3,104	
22	"Леженьки-Косоржа- Пересуха"-Шпили	1,06	1,06		1,06	
23	"Леженьки-Косоржа- Пересуха"-Логачевка	1,1	1,1		1,1	
24	"Охочевка-Защитное- "Курск- Борисоглебск"- Нижняя Озерна	2,9	2,9		2,9	
25	"Солнцево-Дубовец"- Разумово	0,531	0,531		0,531	
	ИТОГО:	228,296	228,296	64,302	160,594	3,4

Таблица 7

Перечень сооружений автодорог регионального и межмуниципального значения

№ п/п	Наименование автомобильных дорог	МОСТЫ, шт/п.м.		ТРУБЫ, шт/п.м.					
		Всего железобет.		Всего		железобет.		металлич.	
		шт	п.м.	шт	п.м.	шт	п.м.	шт	п.м.
1	Курск-Касторное	1	30,8	21	343,8	20	331,8	1	12
2	Тим-Щигры	1	53,3	10	203,85	10	203,85		
3	Солнцево-Дубовец			1	15	1	15		
4	"Курск-Касторное"- Кривцовка			9	160,19	9	160,19		

5	"Курск-Касторное"- Кривцовка"- Верхняя Гремячка			4	46,92	4	46,92		
6	«Курск-Касторное»- Крутое			4	71,16	4	71,16		
7	"Курск-Касторное"- Струковка	1	58,6	9	149,28	9	149,28		
8	"Курск-Касторное"- Струковка"- Сидоровка	1	40,85	2	37,76	2	37,76		
9	"Леженьки-Косоржа- Пересуха"-Нижний Теребуж			2	31,21	2	31,21		
10	Леженьки-Косоржа- Пересуха			22	378,63	22	378,63		
11	Никольский-Большой Змеинец-Касиновка			11	277	11	277		
12	Охочевка-Защитное- "Курск-Борисоглебск"	1	12,65	20	329,11	20	329,11		
13	ст.Охочевка-с-з Щигровский								
14	"Тим-Щигры"- Вишневка								
15	Щигры-Защитное	2	33,6	6	97,2	6	97,2		
16	"Щигры-Защитное"- Озерки-Матвеевка			8	137	8	137		
17	Щигры-Никольский- Рождественское			16	235,8	16	235,8		
18	"Щигры-Никольский- Рождественское"- граница Орловской области			3	40	3	40		
19	Щигры-Рудка			3	45	3	45		
20	Сидоровка-Демякино			2	35,89	2	35,89		
21	Сидоровка- Нижнекрасное			3	50	3	50		
22	"Леженьки-Косоржа- Пересуха"-Шпили			1	15	1	15		
23	"Леженьки-Косоржа- Пересуха"-Логачевка								
24	"Охочевка-Защитное- "Курск- Борисоглебск"- Нижняя Озерна			2	38,26	2	38,26		
25	"Солнцево-Дубовец"- Разумово								
	ИТОГО:	7	229,8	159	2738,06	158	2726,06	1	12

Таблица 8**Перечень автодорог общего пользования местного значения**

№ п/п	Идентификационный номер	Наименование автомобильной дороги	Протяженность	Покрытие
1	38 250 ОП МР – 001	Апухтина – Рудка	3,952	Асфальт
2	38 250 ОП МР – 002	«Леженьки-Косоржа-Пересуха» -Малый Змеинец	3,34	Асфальт
3	38 250 ОП МР – 003	Малая Романовка-Илларионовка	2,327	Асфальт
4	38 250 ОП МР – 004	«ст. Охочевка-с-з Щигровский»-МАУ «Детский оздоровительный лагерь им.В.Терещенко»	2,383	Асфальт
5	38 250 ОП МР – 005	Пригородняя-Куликовка	5,2	Асфальт
6	38 250 ОП МР - 006	Нижний Теребуж-Алехина	4,411	Асфальт
7	38 250 ОП МР - 007	Р- 298 Курск-Воронеж-автомобильная дорога Р-22 «Каспий»-В.Озерна	2,2	Асфальт
8	38 250 800 ОП МП – 001	«Никольский-Большой Змеинец-Касиновка»-Большой Змеинец	1,578	Асфальт
9	38 250 848 ОП МП – 001	п.Вишневка ул.Ушакова	0,260	Асфальт
10	38 250 848 ОП МП – 002	п.Вишневка ул. Садовая	0,135	Асфальт
11	38 250 848 ОП МП – 003	п.Вишневка ул.Школьная	0,366	Асфальт
12	38 250 848 ОП МП – 004	п.Вишневка ул. Мичурина	0,302	Асфальт
13	38 250 848 ОП МП – 005	«Тим-Щигры»-Сергеевка	1,266	Асфальт
14	38 250 804 ОП МП – 001	Щигры-Никольский-Рождественское»-Апухтина	2,1	Асфальт
15	38 250 804 ОП МП – 002	Рудка	1,0	Асфальт
16	38 250 808 ОП МП – 001	«Щигры-Рудка» Вязовое	0,225	Асфальт
17	38 250 812 ОП МП – 001	Вышняя Озерна	1,078	Асфальт
18	38 250 812 ОП МП – 002	Нижняя Озерна	1,047	Асфальт
19	38 250 816 ОП МП – 001	«Курск-Касторное-Струковка»-Пожидаевка	2,292	Асфальт
20	38 250 816 ОП МП – 002	Пожидаевка-Струковка	1,0	Асфальт
21	38 250 818 ОП МП – 001	Малый Змеинец	0,517	Асфальт
22	38 250 820 ОП МП –	с.Косоржа	0,310	Асфальт

	001	ул.Лесная		
23	38 250 820 ОП МП – 002	с.Косоржа ул.Школьная	0,340	Асфальт
24	38 250 824 ОП МП – 001	Большая Романовка	2,837	Асфальт
25	38 250 824 ОП МП – 002	Малая Романовка	1,038	Асфальт
26	38 250 824 ОП МП – 003	Илларионовка	1,130	Асфальт
27	38 250 828 ОП МП – 001	«Охочевка-Защитное- «Курск-Борисоглебск»- 1-й Патепник	1,061	Асфальт
28	38 250 828 ОП МП – 002	«Курск-Касторное»- Крутое»- Кунач	1,487	Асфальт
29	38 250 832 ОП МП – 001	«Охочевка-Защитное- «Курск-Борисоглебск»- 2-е Мелехино	1,146	Асфальт
30	38 250 832 ОП МП – 002	Новоспасовка-Новоселовка	4,3	Асфальт
31		«Щигры-Никольский- Рождественское» Длинная	1,185	Асфальт
32		Длинная	0,314	Асфальт
33		Длинная	0,370	Асфальт
34	38 250 840 ОП МП – 001	Д. Чернявка	1,005	Асфальт
35	38 250 840 ОП МП – 002	П. Зелёная Роща, пер. Цветочный	0,130	Асфальт
36	38 250 840 ОП МП – 003	П. Зелёная Роща, ул. Молодёжная	0,154	Асфальт
37	38 250 840 ОП МП – 004	Д. Верхняя Гремячка	1,012	Асфальт
38	38 250 840 ОП МП – 005	П. Грот	0,676	Асфальт
39	38 250 840 ОП МП – 006	П. Льва Толстого	3,117	Асфальт
40	38 250 840 ОП МП – 007	Д. 1-я Семёновка	0,258	Асфальт
41	38 250 840 ОП МП – 008	Д. Шаталовка	2,347	Асфальт
42	38 250 840 ОП МП – 009	Д. Секачевка	0,613	Асфальт
43	38 250 840 ОП МП – 010	Д. Верхняя Гремячка	0,298	Асфальт
44	38 250 840 ОП МП – 011	Д. 1-я Семёновка	0,227	Асфальт
45	38 250 840 ОП МП – 012	Д. 1-я Семёновка	0,185	Асфальт
46	38 250 840 ОП МП – 013	Д. Шаталовка	0,337	Асфальт
47	38 250 840 ОП МП –	С. Охочевка	0,195	Асфальт

	014			
48	38 250 840 ОП МП – 015	С. Охочевка	0,226	Асфальт
49	38 250 840 ОП МП – 016	С. Охочевка	0,359	Асфальт
50	38 250 838 ОП МП – 001	«Щигры-Защитное» Озерки-Матвеевка»-Плодовый	0,655	Асфальт
51	38 250 838 ОП МП – 002	«Щигры-Защитное» Озерки-Матвеевка»-Интернациональная	1,659	Асфальт
52	38 250 844 ОП МП – 001	сл.Пригородная	2,202	Асфальт
53	38 250 844 ОП МП – 002	сл.Пригородная ул. Комарова	2,395	Асфальт
54	38 250 844 ОП МП – 003	сл.Пригородная ул.Новая Комарова	0,997	Асфальт
55	38 250 844 ОП МП – 004	сл.Пригородная ул. Гагарина	1,251	Асфальт
56	38 250 844 ОП МП – 005	сл.Пригородная ул.Малиновского	0,323	Асфальт
57	38 250 844 ОП МП – 006	сл.Пригородная ул.Ленина	1,158	Асфальт
58	38 250 844 ОП МП – 007	д.Козловка	2,005	Асфальт
59	38 250 852 ОП МП – 001	Нижний Теребуж-Моисеевка	2,896	Асфальт
60	38 250 852 ОП МП – 002	Алехина	0,971	Асфальт
61	38 250 852 ОП МП – 003	Вышний Теребуж	0,850	Асфальт
62	38 250 856 ОП МП – 001	«Охочевка-Защитное-«Курск-Борисоглебск»-Басово	2,920	Асфальт
63	38 250 856 ОП МП – 002	Тестово	2,889	Асфальт
64	38 250 856 ОП МП – 003	Титово	2,211	Асфальт
65	38 250 856 ОП МП – 004	«Охочевка-Защитное-«Курск-Борисоглебск»-Есенки	1,087	Асфальт
66	38 250 856 ОП МП – 005	Новосергиевка	1,022	Асфальт
67	38 250 860 ОП МП – 002	Сидоровка	0,458	Асфальт
68	38 250 832 ОП МП – 003	Д. Кунач ул. Нижняя Молодежная	1,4	Асфальт
			92,99	

1.14 Автомобильные дороги общего пользования регионального и межмуниципального значения

Приложение 1. Схема автомобильных дорог Щигровского района
Курской области

1.15 Автомобильные дорог общего пользования местного значения и площадей муниципального образования «Щигровского района» Курской области

Приложение 1. Схема автомобильных дорог Щигровского района
Курской области

1.16 Описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД, включая описание организации движения маршрутных транспортных средств, размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса

Пассажирыские перевозки на территории района осуществляются как железнодорожным (дальнего следования и пригородное сообщение), так и автомобильным транспортом. На протяжении последних 3 лет в районе наблюдается рост количества перевезенных пассажиров и рост пассажирооборота. Однако этот рост не равномерен по годам.

Рисунок 3 - Показатели работы пассажирского транспорта по Щигровскому району

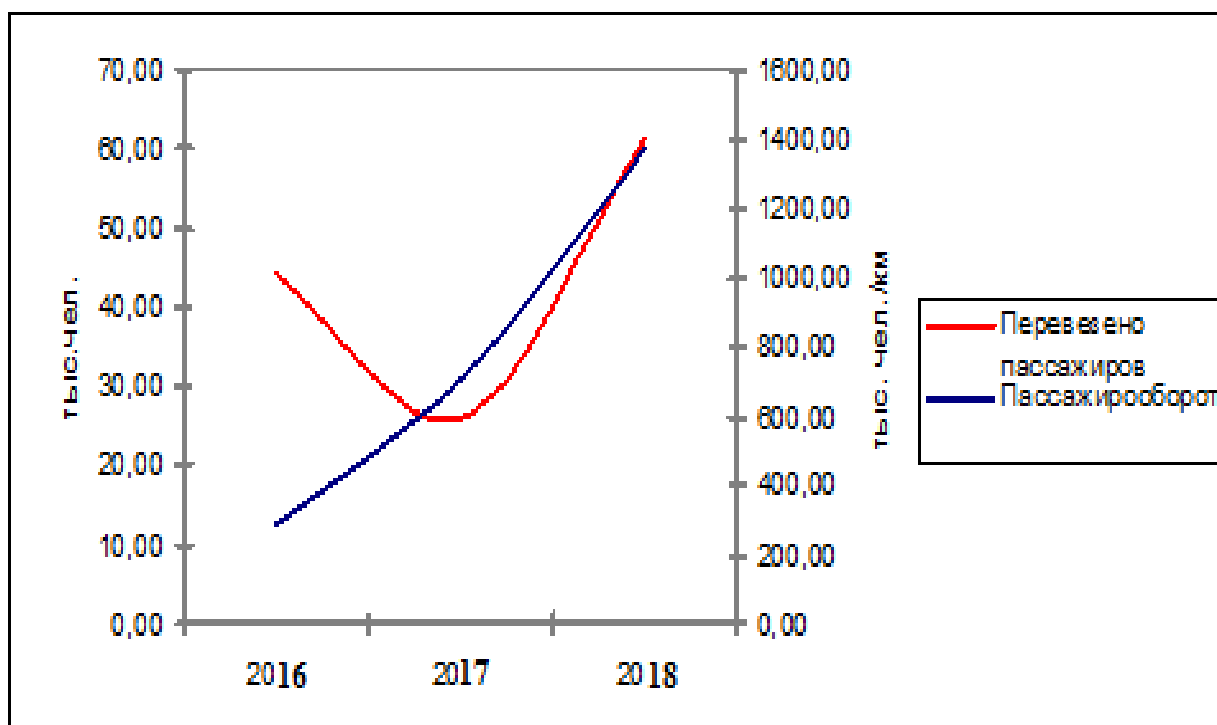


Таблица 9 Число перевезенных пассажиров (тыс. чел.) и пассажирооборот (тыс.чел./км)

	2016	2017	2018
Перевезено пассажиров	44.1	26.1	61.5
Пассажирооборот	290.4	711.7	1370.8

Таблица 10 Численность парка автомобилей на территории Щигровского района

№ п/п	Наименование транспорта	2019г.	
		Общ. кол-во	На 1000 чел.
1	Легковые автомобили	1735	87%
2	Грузовые автомобили	200	10%
3	Мототранспорт	60	3%

Таблица 11 Основные показатели работы всех видов транспорта муниципального образования «Щигровский район» Курской области

Показатели	Годы			
	2016	2017	2018	2019
Перевезено пассажиров, тыс. чел.	102,000	103,000	109,000	117,283
Обеспеченность населения пассажирским транспортом (автобусами), ед./1000 чел.	0,003	0,003	0,003	0,003
Капитальный ремонт дорог, км.	5,018	6,983	1,210	11,075
Инвестиции в строительство и капитальный ремонт дорог, тыс. руб. городской бюджет	11886	10224	7398,9	11456,6
Инвестиции в строительство и капитальный ремонт дорог, тыс. руб. областной бюджет	57000	20000	10000	49993

Таблица 12 Перечень тротуаров

Необходимо строительство тротуаров на протяжении всей дорожной сети местных автодорог. Необходимо строительство 92, 22 км тротуаров.

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Протяженность
1.	Апухтина – Рудка	3,952
2.	«Леженьки-Косоржа-Пересуха» -Малый Змеинец	3,34
3.	Малая Романовка-Илларионовка	2,327
4.	«ст. Охочевка-с-з Щигровский»-МАУ «Детский оздоровительный лагерь им.В.Терещенко»	2,383
5.	Пригородняя-Куликовка	5,2
6.	Нижний Теробуж-Алехина	4,411
7.	Р- 298 Курск-Воронеж-автомобильная дорога Р-22 «Каспий»-В.Озерна	2,2
8.	«Никольский-Большой Змеинец-Касиновка»-Большой Змеинец	1,578
9.	п.Вишневка ул.Ушакова	0,260
10.	п.Вишневка ул. Садовая	0,135
11.	п.Вишневка ул.Школьная	0,366
12.	п.Вишневка ул. Мичурина	0,302
13.	«Тим-Щигры»-Сергеевка	1,266
14.	Щигры-Никольский-Рождественское»-Апухтина	2,1
15.	Рудка	1,0
16.	«Щигры-Рудка» Вязовое	0,225
17.	Вышняя Озерна	1,078
18.	Нижняя Озерна	1,047
19.	«Курск-Касторное-Струковка»-Пожидаевка	2,292
20.	Пожидаевка-Струковка	1,0
21.	Малый Змеинец	0,517

22.	с.Косоржа ул.Лесная	0,310
23.	с.Косоржа ул.Школьная	0,340
24.	Большая Романовка	2,837
25.	Малая Романовка	1,038
26.	Илларионовка	1,130
27.	«Охочевка-Защитное-«Курск-Борисоглебск»- 1-й Патепник	1,061
28.	«Курск-Касторное»-Крутое»- Кунач	1,487
29.	«Охочевка-Защитное-«Курск-Борисоглебск»- 2-е Мелехино	1,146
30.	Новоспасовка-Новоселовка	4,3
31.	«Щигры-Никольский-Рождественское» Длинная	1,185
32.	Длинная	0,314
33.	Длинная	0,370
34.	Д. Чернявка	1,005
35.	П. Зелёная Роща, пер. Цветочный	0,130
36.	П. Зелёная Роща, ул. Молодёжная	0,154
37.	Д. Верхняя Гремячка	1,012
38.	П. Грот	0,676
39.	П. Льва Толстого	3,117
40.	Д. 1-я Семёновка	0,258
41.	Д. Шаталовка	2,347
42.	Д. Секачевка	0,613
43.	Д. Верхняя Гремячка	0,298
44.	Д. 1-я Семёновка	0,227
45.	Д. 1-я Семёновка	0,185
46.	Д. Шаталовка	0,337
47.	С. Охочевка	0,195
48.	С. Охочевка	0,226
49.	С. Охочевка	0,359
50.	«Щигры-Защитное» Озерки-Матвеевка»-Плодовый	0,655

51.	«Щигры-Защитное» Озерки-Матвеевка»-Интернациональная	1,659
52.	сл.Пригородняя	2,202
53.	сл.Пригородняя ул. Комарова	2,395
54.	сл.Пригородняя ул.Новая Комарова	0,997
55.	сл.Пригородняя ул. Гагарина	1,251
56.	сл.Пригородняя ул.Малиновского	0,323
57.	сл.Пригородняя ул.Ленина	1,158
58.	д.Козловка	2,005
59.	Нижний Теребуж-Моисеевка	2,896
60.	Алехина	0,971
61.	Вышний Теребуж	0,850
62.	«Охочевка-Защитное-«Курск-Борисоглебск»-Басово	2,920
63.	Тестово	2,889
64.	Титово	2,211
65.	«Охочевка-Защитное-«Курск-Борисоглебск»-Есенки	1,087
66.	Новосергиевка	1,022
67.	Сидоровка	0,458
68.	Д. Кунач ул. Нижняя Молодежная	1,4
		92,99

1.17 Пешеходное и велосипедное сообщение

Для передвижения пешеходов предусмотрены тротуары с асфальтовым покрытием. В местах пересечения тротуаров с проезжей частью оборудованы нерегулируемые и регулируемые пешеходные переходы.

Специализированные дорожки для велосипедного движения на территории Щигровского района отсутствуют. Велосипедное движение осуществляется по тротуарам или по проезжей части в соответствии с Правилами дорожного движения Российской Федерации.

1.18 Результаты анализа параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных транспортных средств и параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств

В целом обстановка в области параметров дорожного движения характеризуется как благоприятная. На территории муниципального образования «Щигровского района» скорость движения в населенных пунктах ограничена 60 и 40 км/час.

Большая интенсивность дорожного движения наблюдается только 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. Маршрутные такси и автобусы по территории Щигровского района передвигаются в общем потоке транспортных средств согласно расписанию по установленным маршрутам без задержек.

В соответствии с нормами СП 42.13330.2011 обеспеченность парковочными местами легкового индивидуального автотранспорта должна быть 25 машино-мест на 1000 жителей.

Недостаточное количество организованного парковочного пространства вынуждает граждан устраивать бесконтрольную хаотичную парковку транспортных средств, при этом пропускная способность большинства улиц, проходящих в местах тяготения, уменьшается до 50%. Кроме того, бесконтрольные парковки снижают безопасность дорожного движения, причиняют вред элементам организации дорожной сети и прилегающим территориям.

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

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

В целом по результатам анализа парковочного пространства на территории сельского поселения, можно сделать вывод о том, что парковочных мест у объектов притяжения (здравоохранения, образования, культуры, спорта, магазинов и промышленных объектов) и вдоль улично-дорожной сети достаточно.

1.19 Результаты исследования пассажиропотоков и грузопотоков

Отправление и прием прибывших пассажиров осуществляется на остановочных пунктах.

Таблица 13 Характеристика работы пригородных маршрутов

Показатель	Пригородные маршруты
Протяженность, км	374
Коэффициент выпуска на линию	0,95
Перевезено пассажиров, тыс. чел.	-
Выполнено пасс. км тыс. пасс/км	Сведений нет
Количество рейсов в сутки	-

Грузовые транспортные средства, принадлежащие собственникам всех видов собственности на территории поселения, составляют малую долю от общего количества автомобилей в поселении.

Транспортные средства, занятые в жилищно-коммунальном хозяйстве, осуществляют механическую уборку дорог Щигровского района, вывоз ТБО, обработку противогололедными материалами.

На территории Щигровского района не предусмотрена инфраструктура для грузовых транспортных средств.

1.20 Результаты анализа условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием

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

Дорожная сеть Щигровского района преимущественно выполнена по прямоугольной системе планировки. Для данного вида характерно удобство для застройки территории при рассредотачивании транспортного движения по всей сети дорог, с затруднением выделения магистралей и проблемами в сообщении по диагональным направлениям.

Свободные условия проезда транспорта, отсутствие заторов, ограничений движения транспорта, разделения населенных пунктов преградами создают удовлетворительные условия дорожного движения для индивидуального транспорта.

На территории муниципальных образований Щигровского района светофорные объекты отсутствуют. Анализ интенсивности транспортных потоков, не выявил необходимости дополнительного введения светофорного регулирования на улицах населенных пунктов.

Основные велосипедные потоки двигаются по наиболее оживленным улицам, как по проезжей части, так и по тротуарам. Одновременное движение велосипедистов и автомобильного транспорта с высокой интенсивностью и скоростью повышает риск возникновения ДТП. Движение велосипедистов по тротуарам и пешеходным дорожкам с высокой интенсивностью пешеходных потоков также увеличивает риск возникновения ДТП с участием пешехода и велосипедиста.

В российской практике к настоящему времени отмечено множество случаев подобных столкновений, приведших к гибели их участников.

Поэтому в целях повышения уровня безопасности дорожного движения необходимо создание велосипедной инфраструктуры: составление схемы основных велосипедных маршрутов, строительство велодорожек, выделение вело-полос, организация вело-парковок и т.д.

1.21 Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД

Министерство транспорта РФ определяет технические средства организации дорожного движения, как сооружения и устройства, являющиеся элементами обустройства дорог и предназначенные для упорядочивания движения транспортных средств и (или) пешеходов (дорожные знаки, разметка, светофоры, дорожные ограждения,

направляющие устройства иные сооружения и устройства, необходимые для технического обеспечения организации дорожного движения).

Установка, замена, демонтаж и содержание технических средств организации дорожного движения осуществляются в соответствии с законодательством Российской Федерации об автомобильных дорогах и дорожной деятельности, законодательством Российской Федерации по безопасности дорожного движения и законодательством Российской Федерации о техническом регулировании и стандартизации.

Согласно Федеральному закону от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 05.12.2017) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», деятельность по организации дорожного движения, включающая работы по содержанию и ремонту технических средств организации дорожного движения, отнесена в Российской Федерации к дорожной деятельности.

Согласно Федеральному закону 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 26.07.2017) «О безопасности дорожного движения», деятельность по организации дорожного движения должна осуществляться на основе комплексного использования технических средств и конструкций, применение которых регламентировано действующими в Российской Федерации техническими регламентами и предусмотрено проектами и схемами организации дорожного движения.

К законодательным актам в сфере использования и обслуживания технических средств организации дорожного движения относят также следующие Государственные стандарты:

ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» (утв. Приказом Ростехрегулирования от 15.12.2004 № 120-ст) (ред. от 09.12.2013);

ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 15.12.2004 № 121-ст) (ред. от 09.12.2013);

ГОСТ Р 52605-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 11.12.2006 № 295-ст) (ред. от 09.12.2013);

ГОСТ Р 52765-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 23.10.2007 № 269-ст) (ред. от 09.12.2013);

ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования» (утв. Приказом Ростехрегулирования от 23.10.2007 № 270-ст) (ред. от 09.12.2013);

ГОСТ Р 52282-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 15.12.2004 № 109-ст);

ГОСТ Р 52607-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей. Общие технические требования» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 11.12.2006 № 297-ст).

По полученным данным, дорожные знаки находятся в удовлетворительном состоянии, а дорожная разметка требует обновления.

Таким образом, большая часть применяемых ТСОДД на УДС Щигровского района, находится в нормативном состоянии.

1.22 Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД

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

Организация дорожного движения в Щигровском районе осуществляется с помощью следующих основных методов:

1. Разделение движения в пространстве (разделение транспортных, а также пешеходных потоков по направлениям по наиболее благоприятной и безопасной траектории)
2. Разделение движения во времени (регулирование движения на пересечениях...регулирование перевозочных процессов для снижения пиковой интенсивности движения)
3. Формирование однородных транспортных потоков

4. Оптимизация скоростного режима (воздействие на скоростной режим транспортных средств с целью повышения БДД, пропускной способности или скорости сообщения)

5. Организация пешеходного движения

6. Организация временных стоянок

Ограничение скоростного режима способствует повышению уровня безопасности дорожного движения, но наряду с этим повышает время совершения транспортных корреспонденций, снижая транспортную доступность территории муниципального образования.

Данный метод может осуществляться при помощи следующих технических средств ОДД: дорожными знаками, средствами фото/видеофиксации нарушений, искусственными дорожными неровностями.

В целом можно сделать вывод о том, что метод ограничения скоростного режима соблюдается.

Автобусные остановки выполнены в соответствии с требованиями нормативных документов в части расположения остановочных пунктов в населенных пунктах. Остановки оборудованы необходимыми дорожными знаками, на них выполнены заездные карманы, выполнена необходимая дорожная разметка, обозначающая остановочные пункты. Места заезда и выезда с остановочных пунктов отлично видны для других участников дорожного движения.

На основе анализа утвержденного ПОДД необходимо оборудовать автомобильные дороги местного значения дорожными знаками, барьерными ограждениями, также необходимо нанесение дорожной разметки в соответствии с утверждённым ПОДД.

Имеющиеся дорожные знаки необходимо привести в нормативное состояние.

1.23 Результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий

Основной проблемой транспортной системы Курской области является проблема аварийности. Проблема аварийности, связанная с автомобильным транспортом, в последнее десятилетие приобрела особую остроту в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении, недостаточной

эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения и крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения. С каждым годом растет число дорожно-транспортных происшествий, в которых гибнут люди.

Дорожно-транспортные происшествия наносят экономике значительный ущерб. Основными видами дорожно-транспортных происшествий являются наезд на препятствие и на стоящее транспортное средство, наезд на пешеходов, а также столкновение и опрокидывание. Свыше трех четвертей всех дорожно-транспортных происшествий связаны с нарушениями Правил дорожного движения водителями транспортных средств. Около трети всех происшествий связаны с неправильным выбором скорости движения. Определяющее влияние на аварийность оказывают водители транспортных средств, принадлежащих физическим лицам. Удельный вес этих происшествий превышает 80% всех происшествий, связанных с несоблюдением водителями требований безопасности дорожного движения. Наиболее многочисленной и самой уязвимой группой участников дорожного движения являются пешеходы. Отсутствие тротуаров, пешеходных дорожек, технических средств ОДД на улицах населенных пунктов приводит к увеличению нарушений ПДД среди пешеходов. Сложная обстановка с аварийностью и наличие тенденций к дальнейшему ухудшению ситуации во многом объясняются следующими причинами:

- постоянно возрастающая мобильность населения;
- увеличение автопарка личных транспортных средств;
- низкая доля перевозок общественным транспортом и увеличение перевозок личным транспортом;
- нарастающая диспропорция между увеличением количества автомобилей и протяженностью улично-дорожной сети, не рассчитанной на современные транспортные потоки.

1.24 Анализ аварийности на территории Щигровского района по годам.

Таблица 14 Анализ аварийности на территории Щигровского района по годам.

Количество ДТП			Погибло			Травмировано		
2017	2018	2019	2017	2018	2019	2017	2018	2019
191	173	41	4	6	1	57	44	10

1.25 Места концентрации ДТП на территории Щигровского района распределились следующим образом:

На автомобильных дорогах местного значения Щигровского района мест концентрации ДТП нет. Основное количество ДТП по статистике происходит на улично-дорожной сети г. Щигры.

Основными причинами ДТП в местах их концентрации являются:

- несоблюдение водителями транспортных средств скоростного режима;
- несоблюдение дистанции между транспортными средствами;
- нарушение Правил дорожного движения Российской Федерации (далее по тексту –ПДД) пешеходами;
- непредоставление преимущества пешеходам и транспортным средствам, пользующимся таким правом.

В ОГИБДД МО МВД России Щигровского района в соответствии с требованиями Приказа МВД России № 186-дсп от 02.03.2009 года широко применяется практика осуществления контроля за дорожным движением на конкретных участках улично-дорожной сети (согласно служебным заданиям) нарядами дорожно-патрульной службы (далее по тексту – ДПС) с целью формирования у водителей устойчивых навыков дисциплинированного поведения, целенаправленной профилактической отработки отдельных видов нарушений ПДД, способствующих совершению ДТП (превышение скорости, переход дороги в неустановленном месте, непредставление преимущества в движении пешеходам на пешеходных переходах).

В отделении ГИБДД МО МВД России Щигровского района имеется и постоянно ведется анализ ДТП. В соответствие с данным анализом производится расстановка и использование сил и средств ДПС.

В целях повышения уровня безопасности дорожного движения сотрудниками отделения ГИБДД МО МВД России «Щигровский»

еженедельно в наиболее аварийные дни проводятся профилактические мероприятия, направленные на предупреждение аварийности, пресечение наиболее грубых нарушений ПДД, которые приводят к ДТП.

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

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

Интенсивности движения ТП и уровень загрузки дорог регионального и межмуниципального значения представлены в таблицах 5, 6.

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

Реестр межмуниципальных и внутренних маршрутов регулярных перевозок, проходящих по территории Щигровского района, представлен в таблицах 15 и 16.

Межмуниципальная сеть Щигровского района

№ маршрута	Маршрут пассажирского транспортного средства	Наименование маршрутов	Наименование промежуточных остановочных пунктов	Места высадки и посадки пассажиров	Частота совершаемых рейсов	Класс используемого транспортного средства	Количество ТС	Основание для осуществления пассажирских перевозок	Перевозчик
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
526	АВ Щигры – Защитное – АВ Курск	Щигры АВ Шаталовка Крутое Мелехино Титово Защитное Мещерские дворы Дубовец Бухреевская роща Беседино Клюква п. Жукова Курск (мосты) Дубровинского Курск АВ	г. Щигры (ул. Красная, ул. Лазарева, ул. Октябрьская) А/д «Курск – Касторное» А/д «Курск – Касторное» - Крутое А/д Охочевка – Защитное «Курск – Борисоглебск» г. Курск (ул. Агрегатная - 1я, ул.Союзная, ул.Станционная, ул.Маяковского. ул. Дубровинского, ул. Перекальского, ул. К. Маркса, ул. Димитрова, ул.Пушкарная 1я, ул, К.Октябрь, ул. Запольная, 50-лет Октября, ул. Межевая)	Только на остановочных пунктах	Регулярные перевозки по нерегулируемым тарифам	Автобус, средний класс, Евро-3	1 ед.	Свидетельство об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок серия 000046 №000076	АО "Щигравтотранс", 305000, Курская область, г. Щигры, ул. К. Маркса 2Б, ИНН 4628005978

Таблица 16 Внутримunicipальная сеть Щигровского района

№ маршрута	Маршрут пассажирского транспортного средства	Наименование маршрутов	Наименование промежуточных остановочных пунктов	Места высадки и посадки пассажи ров	Частота совершаемых рейсов	Класс используемого транспортного средства	Количество ТС	Основание для осуществления пассажирских перевозок	Перевозчик
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
102	Барановские дачи – МСО – завод «Пластмасс» – ДПМК	Барановские дачи, МСО, Барановские МСО ЖБИ, мясокомбинат, хлебозавод, больница, школа №5, рынок, КХП, северное кладбище, Крюковка, школа №3, завод Пластмасс, ДПМК, дачи	г.Щигры (ул.Лазарева, ул.Октябрьская, ул.Красная, ул.Черняховского, ул.Шкрылева, ул.Маяковского)	Только на остановочных пунктах	Регулярные перевозки по регулируемым тарифам	Малый, средний класс, Евро-3, Евро-2	2 ед.	Сезонные перевозки к садово-огородным участкам Контракт № 385 от 21.11.2012 г.	АО "Щигрыавтотранс", 305000, Курская область, г. Щигры, ул. К. Маркса 2Б, ИНН 4628005978 -

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
408	АВ Щигры – Защитное	Щигры АВ Шаталовка Кривцовский поворот Ст. Охочевка Крутое Мелехино Титово Защитное	г. Щигры (ул. Красная, ул. Лазарева, ул. Октябрьская) А/д «Курск – Касторное» А/д «Курск – Касторное» - Крутое А/д Охочевка – Защитное «Курск – Борисоглебск»	Только на остановочных пунктах	Регулярные перевозки по регулируемы м тарифам	Автобус, средний класс, Евро-3	1 ед.	Контракт № 385 от 21.11.2012 г.	АО "Щигрыавтотранс", 305000, Курская область, г. Щигры, ул. К. Маркса 2Б, ИНН 4628005978 -
409	АВ Щигры – Матвеевка	Щигры АВ Лозовка Суходол Озерки Матвеевка	г. Щигры (ул.Красная, ул.Черняховского, ул. Победы) А/д «Щигры – Защитное» - Озерки – Матвеевка	Только на остановочных пунктах	Регулярные перевозки по регулируемы м тарифам	Автобус, средний класс, не установлены	1 ед.	Контракт № 385 от 21.11.2012 г.	АО "Щигрыавтотранс", 305000, Курская область, г. Щигры, ул. К. Маркса 2Б, ИНН 4628005978 -

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
410	АВ Щигры – Пересуха, ч/з Косоржу	Щигры АВ Касиновка Косоржа Пересуха Теребуж	г. Щигры (ул. Красная, ул. Черняховского, Дзержинского, Ленина, ул. Свердлова, ул. Набережная, ул. Заречная) А/д «Игры - Никольский- Рождественское» А/д «Леженьки – Косоржа – Пересуха»- Н.Теребуж	Только на остановочных пунктах	Регулярные перевозки по регулируемы м тарифам	Автобус, средний класс, не установлены	1 ед.	Контракт № 385 от 21.11.2012 г.	АО "Щигрыавтотранс", 305000, Курская область, г. Щигры, ул. К. Маркса 2Б, ИНН 4628005978 -

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
411	АВ Щигры – Зел. Роша, ч/з Охочевку	Щигры АВ Шаталовка Кривцовский поворот Кривцовка Гремячка Ст. Охочевка З. Роша	г. Щигры (ул. Красная, ул. Лазарева, ул. Октябрьская) А/д «Курск – Касторное» А/д ст. Охочевка - с-з Щигровский А/д «Курск – Касторное» - Кривцовка А/д «Курск – Касторное» - Кривцовка»-Верхняя Гремячка	Только на остановочных пунктах	Регулярные перевозки по регулируемы м тарифам	Автобус, средний класс, Евро-2	1 ед.	Контракт № 385 от 21.11.2012 г.	АО "Щигрыавтотранс", 305000, Курская область, г. Щигры, ул. К. Маркса 2Б, ИНН 4628005978 -
412	АВ Щигры – Никольск ое – Б.Змеинец	Щигры АВ В.Ольховатое Курносовка Никольское Б. Змеинец	г. Щигры (ул. Красная, ул. Черняховского, ул. Дзержинского, ул. Ленина, ул. Свердлова, ул. Набережная, ул. Заречная) А/д «Игры - Никольский- Рождественское» А/д «Никольский – Б.Змеинец – Касиновка»	Только на остановочных пунктах	Регулярные перевозки по регулируемы м тарифам	Автобус, средний класс, не установлены	1 ед.	Контракт № 385 от 21.11.2012 г.	АО "Щигрыавтотранс", 305000, Курская область, г. Щигры, ул. К. Маркса 2Б, ИНН 4628005978 -

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
413	АВ Щигры – Знаменка	Щигры АВ Шаталовка Кривцовский поворот Ст. Охочевка Денисовка Знаменка	г. Щигры (ул. Красная, ул. Лазарева, ул. Октябрьская) А/д «Курск – Касторное» А/д «Курск – Касторное» - Струковка А/д «Курск- Касторное»- Струковка» - Сидоровка	Только на остановочных пунктах	Регулярные перевозки по регулируемы м тарифам	Автобус, средний класс, не установлены	1 ед.	Контракт № 385 от 21.11.2012 г.	АО "Щигрыавтотранс", 305000, Курская область, г. Щигры, ул. К. Маркса 2Б, ИНН 4628005978 -
447	АВ Щигры – Вишнёвое	Щигры АВ Вишневое Сергеевка	г. Щигры (ул. Красная, ул. Шкрылева, ул. Черняховского, ул. Маяковского, ул. Зеленая) А/д «Тим – Щигры»	Только на остановочных пунктах	Регулярные перевозки по регулируемы м тарифам	Автобус, средний класс, Евро-3	1 ед.	Контракт №385 от 21.11.2012 г.	АО "Щигрыавтотранс", 305000, Курская область, г. Щигры, ул. К. Маркса 2Б, ИНН 4628005978 -

2. ОПИСАНИЕ И ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ И РЕШЕНИЯ ПО ОСНОВНЫМ МЕРОПРИЯТИЯМ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В процессе разработки принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры в области организации дорожного движения Щигровского района принимались во внимание прогнозные значения численности населения, прогнозы социально-экономического и градостроительного развития, а также деловая активность на территории поселения. При разработке сценариев развития транспортного комплекса, помимо основных показателей социально-экономического развития, учитывались макроэкономические тенденции. Таким образом, были разработаны 2 сценария на вариантной основе в составе двух основных вариантов – вариант 1 (базовый) и вариант 2 (умеренно-оптимистический) предлагаемого к реализации с учетом всех перспектив развития города.

Варианты 1 и 2 прогноза разработаны на основе единой гипотезы внешних условий. Различие вариантов обусловлено отличием моделей поведения частного бизнеса, перспективами повышения его конкурентоспособности и эффективностью реализации государственной политики его развития.

Вариант 1 (базовый). Предполагается сохранение инерциальных трендов, сложившихся в последний период, консервативную политику частных компаний инфраструктурного сектора, при стагнации государственного спроса. Стимулирование деловой активности по развитию сельского хозяйства, промышленности, строительства и потребительской сферы.

Вариант 2 (умеренно-оптимистический). На территории Щигровского района предполагается проведение более активной политики и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала. Сценарий характеризуется ростом экономической активности грузовых и пассажирских перевозок, увеличение деловой активности, предполагает также привлечение инвестиций. Повышение качества жизни за счет улучшения системы здравоохранения, образования, обеспечения граждан жильем и прочих социальных аспектов.

Результаты реализации КСОДД определяются уровнем достижения запланированных целевых показателей (индикаторов), представленные в таблице 17.

№ п/п	Показатели и индикаторы	Ед. изм.	2020	2021	2022	2020-2035
1	Протяженность сети автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) и местного значения на территории Щигровского муниципального района, в том числе:	км	344,117	344,117	344,117	349,507
1.1	-сети автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) значения	км	228,296	228,296	228,296	228,296
1.2	-сети автомобильных дорог общего пользования местного значения	км	92,99	92,99	92,99	98,38
2	Объемы ввода в эксплуатацию после строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) и местного значения, в том числе:	км	-	-	-	26,87
2.1	-автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) значения	км	-	-	-	-
2.2	-автомобильных дорог общего пользования местного значения	км	-	-	-	26,87
3	Прирост протяженности сети автомобильных дорог регионального (межмуниципального) и местного значения на территории Щигровского муниципального района в результате строительства новых автомобильных дорог, в том числе:	км				5.39
3.1	-сети автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) значения	км	-	-	-	-
3.2	-сети автомобильных дорог общего пользования местного значения		-	-	-	5.39

4	Прирост протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) и местного значения на территории Щигровского муниципального района, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, в результате реконструкции автомобильных дорог, в том числе:	км	-	-	-	21,48
4.1	-сети автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) значения	км	-	-	-	-
4.2	-сети автомобильных дорог общего пользования местного значения	км	-	-	-	21,48
5	Прирост протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) и местного значения на территории Щигровского муниципального района, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, в результате капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог в том числе:	км	-	-	-	21,48
5.1	-сети автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) значения	км	-	-	-	-
5.2	-сети автомобильных дорог общего пользования местного значения	км	-	-	-	21,48
6	Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) и местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, на 31 декабря отчетного года, в том числе:	км	344,117	344,117	344,117	349,507

6.1	-автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) значения	км	228,296	228,296	228,296	228,296
6.2	-автомобильных дорог общего пользования местного значения	км	92,99	92,99	92,99	98,38
7	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) и местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, на 31 декабря отчетного года, в том числе:	%	344,117	-	-	-
7.1	-автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) значения	%	228,296	-	-	-
7.2	-автомобильных дорог общего пользования местного значения	%	92,99	-	-	-
8	Суммарный объем бюджетных ассигнований муниципальных дорожных фондов (без учета средств областного бюджета) необходимые финансовые средства	тыс. руб.	15 595,1	15 595,1	15 595,1	85 352,17

3. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРЕДЛАГАЕМЫХ ВАРИАНТОВ ПРОЕКТИРОВАНИЯ С ПОСЛЕДУЮЩИМ ВЫБОРОМ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА НА ТЕРРИТОРИИ ЩИГРОВСКОГО РАЙОНА

Основной целью разработки реконструктивно-планировочных и организационных мероприятий является обоснование предложений по ОДД в увязке с развитием УДС, обеспечивающих необходимую безопасность движения и пропускную способность на период до 2021 года и на перспективу до 2034 года. Данные мероприятия применяются в том случае, когда физический лимит пропускной способности существующей УДС полностью исчерпан и применение организационных мероприятий никакого положительного эффекта уже не приносит, либо в целях перспективного развития территории, когда планируется увеличение населения, рабочих мест и

мест тяготения населения, что в свою очередь может привести в будущем к дефициту дорожно-транспортной инфраструктуры.

На основании анализа существующей дорожно-транспортной ситуации Щигровского района были выявлены ключевые проблемы, связанные с ОДД:

- вывод транзитного транспорта из общественного центра,
- износ дорожного покрытия;
- наличие одноуровневых железнодорожных переездов.
- доступность и наличие объектов придорожного сервиса.

Мероприятия по организации дорожного движения для предлагаемого к реализации варианта проектирования на территории Щигровского района.

3.1 Предложения по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий Щигровского района

На территории Щигровского района мероприятий по обеспеченности транспортной и пешеходной связанности территории в рамках разработки КСОДД не предусматривается.

3.2 Предложения по категорированию Щигровского района с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству

Автомобильные дороги на территории Щигровского района подразделяются на автодороги местного значения и автодороги регионального и межмуниципального значения в пределах территории города.

Основные транспортные потоки в населённых пунктах проходят по автодороге «Курск-Касторное».

3.3 Предложения по разработке, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением, ее функциям и этапам внедрения на территории Щигровского района

Автоматизированные системы управления дорожным движением (далее – АСУДД) представляют собой сочетание программно-технических средств, а также мероприятий, которые направлены на обеспечение безопасности, снижение транспортных задержек, улучшение параметров УДС, улучшение

экологической обстановки. Предназначены АСУДД для обеспечения эффективного регулирования потоков транспорта с помощью средств световой сигнализации.

Структурно АСУДД представлено тремя основными элементами: центральный управленческий пункт (далее – ЦУП); каналы связи, в том числе специализированные контроллеры; периферийное оборудование.

Функция ЦУП состоит в координации управляющих воздействий, анализе данных и контроле. Каналы связи необходимы для передачи данных между центром автоматизированных систем управления дорожным движением и периферией. При этом осуществляется структурирование ее. Периферия в свою очередь осуществляет сбор данных, также реализацию управляющих воздействий. Основное периферийное оборудование автоматизированных систем управления представлено дорожными контроллерами движения различных типов и светофорными объектами. Подключаются контроллеры к ЦУП при помощи беспроводной связи, представленной CDMA, GPRS, GSM, проводной связи, представленной xDSL, Ethernet, АССУД, или же комбинированным способом. Последний способ сочетает в себе элементы беспроводной и проводной связи.

АСУДД обеспечивают ручное изменение режимов работы светофоров; диспетчерское изменение режимов работы светофоров из ЦУП при возникновении такой необходимости; режим «зеленой улицы»; координированное жесткое управление дорожным движением согласно командам ЦУП автоматизированных систем посредством заданных программ, при этом выбор программы производится автоматически или оператором, что зависит от времени суток; координированное гибкое управление дорожным движением, которое зависит от параметров транспортных потоков, которые измеряются специальными детекторами транспорта, учитывающими реальную транспортную ситуацию.

Итак, автоматизированные системы крайне важны в современном мире. Из вышесказанного понятно, что безопасность на дорогах обеспечивается главным образом АСУДД. В рамках разработки КСОДД для Щигровского района внедрение АССУД не является рациональным, ввиду малого количества ДТП и отсутствия образования заторов.

3.4 Предложения по организации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения документации по организации дорожного движения, принципам формирования и

ведения баз данных, условиям доступа к информации, периодичности ее актуализации на территории Щигровского района

Мониторинг (постоянное наблюдение) интересующих параметров имеет ряд особенностей. Прежде всего, это комплексность подхода, то есть сбор статистических и иных данных, имеющих отношение к оценке состояния безопасности дорожного движения (далее- БДД) в регионе(муниципальном образовании). Другая особенность мониторинга состоит в методе анализа, результаты которого должны быть строго подчинены основной цели и должны учитывать разнохарактерную информацию.

Представляется целесообразным расширить сферу анализа со стороны управляющих органов в силу следующих причин. В результате мониторинга появляется возможность оперативного реагирования со стороны органов МВД, региональных и местных органов исполнительной власти на изменение рисков и возможность своевременного корректирования политики в области обеспечения БДД. Кроме того, создается основа для проведения со стороны федеральных органов управления дифференцированной по регионам политики в части мер превентивного, стимулирующего или иного воздействия в области снижения дорожной аварийности. Органам управления предоставляется возможность отслеживать изменения в области БДД и увязывать ее с общей социально- экономической политикой региональных властей. Региональные органы власти могут использовать информацию, полученную в результате мониторинга, для оперативного управления экономикой региона и различными ее секторами. Еще один весомый аргумент - возможность организовать прогнозное управление системой обеспечения БДД, так как мониторинг, наряду с текущими статистическими данными, содержит аналитическую информацию о возможном развитии ситуации в сфере дорожной аварийности в перспективе. Обеспечивается большая реальность текущих и прогнозных оценок состояния БДД в регионе, в результате одновременного прогнозирования результатов деятельности субъектов управления, со стороны соответствующих контрольных органов и со стороны участников мониторинга. Кроме того, региональные органы управления могут определить по результатам мониторинга слабые места и принять необходимые управляющие воздействия, а участники дорожного движения могут оценить ситуацию и принять внутренние решения о возможном характере движения в том или ином территориальном образовании, а также оценить адекватность политики по обеспечению БДД в регионе (муниципальном образовании).

Главная цель мониторинга на региональном уровне - сохранение общей стабильности в области БДД, предотвращение кризисных ситуаций, снижение

уровня дорожной аварийности в целом. В ее основе - постоянное наблюдение за всеми участниками дорожного движения, состоянием дорожной инфраструктуры и принятие своевременных корректирующих воздействий, направленных на снижение уровня дорожной аварийности.

Не следует забывать, что в силу уникальности каждого российского региона, при наличии общероссийских тенденций в экономической политике могут существовать особенности политики в регионах, что находит отражение, в том числе в области обеспечения БДД.

Мониторинг системы БДД призван решать задачи:

системное непрерывное наблюдение за состоянием дорожной аварийности и обеспечения БДД; контроль воздействия макроэкономической среды на систему БДД; превентивное обнаружение (на самых ранних стадиях) проблем в области обеспечения БДД, оценка результатов принятых регулирующими органами мер; формирование позиции регулирующих органов относительно целесообразности и своевременности применения инструментов регулирования.

Можно сделать следующие выводы:

сформированная система анализа ситуации по дорожной аварийности играет принципиально важную роль в обеспечении БДД, однако еще далека от совершенства и нуждается в дальнейшем развитии;

в настоящий период времени за рамки существующего анализа ситуации в области дорожной аварийности выходит анализ стратегических целей обеспечения безопасности всех участников дорожного движения, с позиции воздействия на экономику региона. В то же время, как было показано выше, БДД напрямую влияет на рынок труда, а, следовательно, на характер развития экономики территории.

Недостаточный учет факторов внешней среды как на федеральном, так на региональном уровнях ведет к появлению современном и будущем состоянии внутренней и внешней среды дорожного движения, создаваемая регулирующими органами с целью эффективного функционирования и совершенствования системы БДД на основе регулирования и планирования развития ее отдельных элементов и их совокупности.

На основании этого определения можно предположить наличие 8 элементов мониторинга БДД, логически связанных между собой:

непрерывное наблюдение;

оценка текущего состояния внутренней среды БДД;

оценка текущего состояния внешней среды БДД;

прогноз состояния внутренней среды БДД на перспективу;

прогноз состояния внешней среды БДД на перспективу;
оценка прогнозируемого состояния внутренней среды дорожного движения;
оценка прогнозируемого состояния внешней среды дорожного движения;
принятие управленческих решений.

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

Мониторинг может осуществляться на федеральном, региональном и муниципальном уровнях.

В рамках разработки КСОДД для Щигровского района, предложение по внедрению систем мониторинга не является рациональным, ввиду низких показателей интенсивности транспортных потоков, и отсутствия систематических заторовых ситуаций на транспортной сети муниципальных образований.

3.5 Предложения по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения Щигровского района

Все инженерные разработки схем и режимов движения доводятся в современных условиях до водителей с помощью таких технических средств, как дорожные знаки, дорожная разметка, светофоры, направляющие устройства, которые по существу являются средствами информации. Правила применения технических средств организации дорожного движения определены ГОСТ Р 52289 - 2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

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, ухудшает условия работы водителя.

Существует ряд классификационных подходов к описанию информации в дорожном движении. Представляется целесообразным подразделять

информацию по дорожному движению на три группы: дорожную, внедорожную и обеспечиваемую на рабочем месте водителя.

К дорожной информации относится все, что доводится до сведения водителей (а также пешеходов) с помощью технических средств организации дорожного движения. Во внедорожную информацию входят периодические печатные издания (газеты, журналы), специальные карты-схемы и путеводители, информация по радио и телевидению, обращенная к участникам дорожного движения о типичных маршрутах следования, метеоусловиях, состоянии дорог, оперативных изменениях в схемах организации движения и так далее. Информация на рабочем месте водителя может складываться из визуальной и звуковой, которые обеспечиваются автоматически различными датчиками, контролирующими показатели режима движения: например, скорость движения, соответствие дистанции до впереди движущегося в потоке транспортного средства.

Особое место занимают получившие развитие навигационные системы, использующие бортовые компьютеры и спутниковую связь. Бортовые навигационные системы позволяют водителю, ориентируясь по изображению на дисплее и звуковым подсказкам, вести транспортное средство к намеченному пункту по кратчайшему пути за минимальное время или с наименьшими затратами (по расходу топлива и использованию платных дорог). По типу исполнения бортовые навигационные системы подразделяются:

на картографические - показывают местоположение и трассу маршрута на карте, отображаемой на относительно большом графическом дисплее;

маршрутные - указывают водителю направление движения в соответствии с местонахождением транспортных средств и выполняются в виде стандартной магнитолы с небольшим экраном.

По типу действия бортовые навигационные системы могут быть:

пассивные - планируют и отслеживают маршрут движения на основании записанной в память компьютера или на лазерный диск цифровой карты;

управляемые - могут вносить изменения в маршрут на основании информации, получаемой от систем управления дорожным движением.

Последний тип является наиболее перспективным, так как позволяет избежать попадания транспортных средств в зоны заторов, но требует развитой инфраструктуры управления движением с современными средствами телематики. Маршрутное ориентирование представляет собой систему информационного обеспечения водителей, которая помогает водителям четко ориентироваться на сложных транспортных развязках, избегать ошибок в выборе направления движения, дает возможность смягчать транспортную ситуацию на перегруженных направлениях. Маршрутное ориентирование

необходимо не только для индивидуальных владельцев транспортных средств. От его наличия весьма существенно зависят четкость и экономичность работы такси, автомобилей скорой медицинской помощи, пожарной охраны, связи, аварийных служб. Ошибки в ориентировании водителей на маршрутах следования вызывают потерю времени при выполнении той или иной транспортной задачи и экономические потери из-за перерасхода топлива. Действия водителей увеличивают опасность возникновения конфликтных ситуаций в случаях внезапных остановок при необходимости узнать о расположении нужного объекта и недозволенного маневрирования с нарушением правил для скорейшего выезда на правильное направление.

В рамках разработки КСОДД Щигровского района внедрение новых систем информационного обеспечения не предусматривается, так как используемые средства информирования являются достаточными.

3.6 Предложения по применению реверсивного движения на территории Щигровского района

Относительно дорожного движения реверс — это возможность передвигаться по полосе и в одном и в противоположном направлении. В большинстве случаев реверсивное движение используется временно, на период проведения дорожных работ. Регулируется оно либо временно устанавливаемыми светофорами, либо сотрудниками дорожной патрульной службы (далее – ДПС), либо самими дорожными рабочими.

Необходимость введение реверсивной полосы на дороге обусловлена повышенной интенсивностью движения, которое в различное время суток меняется с одного направления на другое. Утром из спальных районов все едут на работу, по вечерам — домой. Выделение полосы для направления с более интенсивным движением в данное время суток помогает избежать многочасовых пробок.

На территории Щигровского района нет необходимости организации реверсивного движения, это связано с малым транспортным парком поселений.

Предложения по организации движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения на территории Щигровского района

Пассажирские перевозки общественным автомобильным транспортом на территории района осуществляет ОАО «Щигрыавтотранс». В его владении находится 14 грузовых автомобилей со стопроцентной степенью износа, и 8

автобусов, степень износа которых 70% и 40% . Проблема изношенности парка очевидна.

Таблица 18

Автобусные маршруты, обслуживаемые ОАО «Щигрыавтотранс»

№ п/п	Конечные станции маршрутов
	Междугородные
1	Щигры-Курск
2	Щигры-Курск-Курская клиническая областная больница
3	Щигры-Колпна-Курск
4	Щигры-Защитное-Курск
	Пригородные
1	Щигры-Защитное
2	Щигры-Знаменка
3	Щигры-Матвеека
4	Щигры-Косоржа-Пересуха
5	Щигры-Б.Змеинец
6	Щигры-Вишневое
7	Щигры-Куликовка
8	Щигры-Зеленая роща-Охочевка (через Гремячку)
	Городские
1	МСО-Пластмасс
2	МСО-Рынок
3	МСО-Сныткино

В рамках разработки КСОДД Щигровского района ввод новых или изменение старых маршрутов не предусматривается, в виду полного удовлетворения спроса на перевозки существующими маршрутами.

3.7 Организация пропуска транзитных транспортных потоков

Мероприятия по организации движения транзитного транспорта:

- строительство обходной автодороги для вывода транзитного движения за пределы селитебной территории города Щигры.

3.8 Предложения по организации пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств на территории Щигровского района

Концентрация крупных промышленных объектов на окраине Щигровского района позволяет эффективно организовать движение грузового транспорта и исключить его заезд в центральную часть поселения и жилые районы. Существующая схема движения грузового транспорта близка к оптимальной схеме.

Существующая схема пропуска грузовых транспортных средств, включая транспортные средства, осуществляющие перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов в Щигровском районе является наиболее рациональной с точки зрения финансовых, экологических и функциональных параметров, поэтому отсутствует необходимость в ее изменении.

3.9 Предложения по ограничению доступа транспортных средств на определенные территории Щигровского района Курской области

В рамках разработки КСОДД Щигровского района предложений по ограничению доступа транспортных средств на определенные территории не предусматривается, в виду отсутствия таких территорий.

3.10 Предложения по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах Щигровского района

Существующая схема организации скоростного режима движения транспортных средств Щигровского района является рациональной и ее изменение не является необходимым.

3.11 Предложения по формированию единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений) на территории Щигровского района

В рамках разработки КСОДД Щигровского района предложений по формированию единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений) не предусматривается.

3.12 Предложения по организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах Щигровского района области

или их участках

Одностороннее движение организуется по двум параллельным улицам разные стороны с целью увеличения пропускной способности дорог. В рамках разработки КСОДД для Щигровского района предложений по организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках не предусматривается, по причине превышения пропускной способности дорог интенсивности транспортного потока, на одноименных участках.

3.13 Предложения по перечню пересечений, примыканий и участков дорог Щигровского района, требующих введения светофорного регулирования

На территории Щигровского района большая часть перекрестков является нерегулируемыми. И движение по ним осуществляется по п. 13 ПДД. Ввиду низкой загруженности дорог поселений, предложений по внедрению светофорного регулирования на пересечениях, не предусматривается.

Большинство пересечений оборудованы знаками приоритетного движения.

3.14 Предложения по режимам работы светофорного регулирования на территории Щигровского района

Введение новых светофорных объектов не планируется в связи с отсутствием на территории поселений проблемных участков.

3.15 Предложения по устранению помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями на территории Щигровского района

Анализ условий дорожного движения в Щигровском районе показал, что основным опасным фактором является неудовлетворительное состояние дорожного покрытия, в связи с чем основным направлением снижения помех движению и факторов опасности будет ремонт УДС.

3.16 Предложения по организации движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов,

формирование пешеходных и жилых зон на территории Щигровского района

В состав мероприятий, направленных на совершенствование условий пешеходного движения входят: мероприятия, направленные на снижение количества ДТП и тяжести их последствий с участием пешеходов; мероприятия по предупреждению травматизма на пешеходных переходах вблизи детских и общеобразовательных учреждений, а также в местах массового перехода пешеходов; мероприятия, направленные на обеспечение беспрепятственного перемещения пешеходных потоков.

Для вышеуказанных мероприятий требуется устройство тротуаров, необходимых для упорядочивания движения пешеходов и пешеходных ограждений.

3.17 Предложения по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов на территории Щигровского района

При формировании системы пешеходных связей и организации движения инвалидов следует предусматривать соответствующие планировочные, конструктивные и технические меры: избегать, по возможности, перепадов уровней и препятствий на пути движения; при перепадах уровней устраивать лестницы с поручнями, продублированные пандусами или подъемниками (у препятствий следует устанавливать ограждения; поверхность пути должна быть ровная, без швов и нескользкая, в том числе при увлажнении, не допускается применение полированного гранита и мрамора; рельефные изменения пути должны давать необходимую информацию пешеходам.

3.18 Предложения по обеспечению маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям на территории Щигровского района

Законодательство устанавливает жесткие требования к обустройству пешеходных зон, которые находятся в непосредственной близости от детских учебно-воспитательных учреждений:

- Каждый пешеходный переход вблизи детского образовательного учреждения должен быть обеспечен стационарным наружным освещением.
- Знаки «Пешеходный переход», «Дети» должны быть двухсторонними и размещены на щитах с флуоресцентной плёнкой жёлто-зелёного цвета; дополнительно знаки могут оснащаться мигающим сигналом жёлтого цвета.

- Дорожная разметка на пешеходном переходе должна читаться круглый год. Полосы «зебры» должны быть выполнены в бело-жёлтых тонах.
- Дорожные знаки «Дети» или «Школа» могут быть продублированы на асфальте.
- Если пешеходный переход расположен на дороге, проходящей вдоль территории детских учреждений, обязательно наличие светофора.
- Обязательно пешеходное ограждение перильного типа, которое устанавливается на расстоянии 50 м от пешеходного перехода в обе стороны, чтобы дети не могли выбежать на проезжую часть вне пешеходного перехода. За 10-15 м от перехода на проезжей части должны быть обустроены искусственные дорожные неровности («лежачий полицейский»).

Анализ маршрутов движения детей к образовательным учреждениям не выявил необходимости внесения в них изменений.

3.19 Предложения по организации велосипедного движения на территории Щигровского района

При осуществлении дорожной деятельности на автомобильных дорогах местного значения Щигровского района, в рамках планируемых работ по реконструкции и капитальному ремонту предусмотреть устройство велодорожек в границах полос отвода автомобильных дорог.

3.20 Предложения по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог Щигровского района, в целом

На территории Щигровского района предусматривается строительство и капитальный ремонт дорог (таблица).

3. 21 Предложения по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения на территории Щигровского района

Для борьбы с нарушениями ПДД на дорогах Щигровского района необходима установка мобильных средств фото- и видео-фиксации. Также необходимо привлечение органов ГИБДД, с целью обеспечения контроля за дорожным движением в аварийно-опасных местах.

При контроле за дорожным движением могут использоваться: стационарные средства автоматической фиксации, размещаемые на конструкциях дорожно-транспортной инфраструктуры или специальных конструкциях; мобильные средства автоматической фиксации, размещаемые на участках дорог в зоне ответственности постов, маршрутов патрулирования.

Так как значительное количество ДТП происходит на дорогах регионального и межмуниципального значения, то необходима установка камер с целью контроля за скоростью движения ТС.

3.22 Предложения по размещению специализированных стоянок для задержанных транспортных средств на территории Щигровского района

В рамках разработки настоящей КСОДД размещение специализированной стоянки для задержанных ТС предусматривается на территории МУП «ЖКХ Щигровского района» по адресу: п. Плодовый. Хранение рассчитано на 10 ТС.

Необходимость в организации специализированных (так называемых «Штрафных») стоянок для задержанных транспортных средств в настоящее время стала актуальной для населенных пунктов со статусом административного центра, т.е. обладающих дефицитом мест для парковки и стоянки автотранспорта. Зачастую только принудительная эвакуация транспортного средства является наиболее эффективным приемом воспитательного значения для недисциплинированных водителей.

Места организации «Штрафных» стоянок должны обеспечить равномерное распределение эвакуированных автомобилей по районам муниципального образования.

В настоящее время специальная техника для эвакуация транспортных средств и специализированные стоянки в Щигровском районе отсутствуют.

Эвакуация транспортных средств в Курской области осуществляется на основании Закона Курской области от 22.06.2012 N 71-ЗКО «О порядке перемещения транспортных средств на специализированную стоянку, их хранения и возврата, оплаты стоимости перемещения и хранения задержанных транспортных средств», при этом задержанное транспортное средство помещается в ближайшее специально отведенное охраняемое место (специализированную стоянку). Хранение задержанных транспортных средств в Щигровском районе осуществляется на парковке ОГИБДД ОМВД России по Щигровскому району.

Организация специализированной стоянки связи с отсутствием систематических нарушений правил стоянки и остановки ТС не требуется.

3.23 Предложения по решению иных задач, определяемых спецификой разработки комплексных схем организации дорожного движения на территории Щигровского района

Предложения по решению иных задач, определяемых КСОДД, отсутствуют.

3.24 Предложения по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов на территории Щигровского района

Согласно Конвенции Организации Объединенных наций о правах инвалидов, принятой резолюцией № 61/106 Генеральной Ассамблеи ООН от 13 декабря 2006 года, инвалиды должны иметь равные возможности для реализации своих прав и свобод во всех сферах жизнедеятельности, в том числе равное право на получение всех необходимых социальных услуг для удовлетворения своих нужд в различных сферах жизнедеятельности. При этом взаимодействие лиц с устойчивыми физическими, психическими, интеллектуальными или сенсорными нарушениями, с различными барьерами окружающей среды, может мешать их полному и эффективному участию в жизни общества наравне с другими. Поэтому среди основных принципов деятельности государств, правительств, всех институтов общества, Конвенцией определены принципы доступности, равенства возможностей, полного и эффективного вовлечения и включения в общество.

Российское законодательство о защите прав инвалидов на федеральном уровне включает в себя следующие основные документы:

Федеральный закон от 24 ноября 1995 года № 181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации»;

Федеральный закон от 3 мая 2012 года № 46-ФЗ «О ратификации Конвенции о правах инвалидов»;

Федеральный закон от 1 декабря 2014 года № 419-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам социальной защиты инвалидов в связи с ратификацией Конвенции о правах инвалидов»;

- Указ Президента РФ от 2 октября 1992 года № 1157 «О дополнительных мерах государственной поддержки инвалидов»;

Указ Президента РФ от 6 мая 2008 года № 685 «О некоторых мерах социальной поддержки инвалидов»;

Постановление Правительства Российской Федерации от 1 декабря 2015 года № 1297 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Доступная среда» на 2011-2020 годы»;

Постановление Правительства Российской Федерации от 17.06.2015 599 «О порядке и сроках разработки федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления мероприятий по повышению значений показателей доступности для инвалидов объектов и услуг в установленных сферах деятельности».

Правительство Российской Федерации, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления и организации независимо от организационно-правовых форм согласно действующему Федеральному закону [48] должны создать условия инвалидам для беспрепятственного доступа к объектам социальной инфраструктуры, а также для беспрепятственного пользования всеми видами транспорта, средствами связи и информации.

Во исполнение вышеперечисленных законодательных актов предусмотрен ряд мероприятий по развитию доступной среды для инвалидов других маломобильных групп населения на территории муниципального образования.

Для лиц с нарушением опорно-двигательного аппарата (в особенности передвигающихся на креслах-колясках) и инвалидов по зрению необходимо предусмотреть мероприятия по обустройству тротуаров и пешеходных дорожек бордюрными съездами и тактильно-контрастными наземными указателями у мест их жительства и на подходах к местам притяжения инвалидов. При реализации мероприятий особое внимание следует уделить улицам, на которых расположены социально значимые объекты, такие как объекты образования, здравоохранения, культуры, социального обслуживания, транспорта, связи, торговли, власти и управления и др.

Также, в соответствии с действующими нормативами, необходимо оборудовать парковки у объектов притяжения местами для транспортных средств, управляемых водителями-инвалидами или используемых для перевозки инвалидов.

Так, по результатам оценки существующего состояния парковочного пространства было выявлено, что места для временного хранения транспорта у значительной части объектов притяжения не обустроены знаками 6.4 «Место стоянки» совместно со знаком дополнительной информации 8.17 «Инвалиды». В связи с чем предлагается обустройство парковок местами для транспортных средств инвалидов согласно перечню, приведенному в таблице 46.

Реализация мероприятий должна производиться в соответствии с СП 59.13330.2016 Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения. Актуализированная редакция СНиП 35-01-2001. Детализация мероприятий производится на этапе разработки проектно-сметной документации и Проектов организации дорожного движения.

Таблица 19 – Перечень объектов притяжения, которые необходимо обустроить парковочными местами для транспортных средств инвалидов

№ п/п	Наименование объекта	Адрес	Необходимое количество машино-мест
1. Объекты приложения труда			
1.1 Административно-общественные учреждения, научные и проектные организации			
1	Администрация Большезмеинского сельсовета	с. Большой Змеинец	1
2	Администрация Вишневого сельсовета	п. Вишневка	1
3	Администрация Вышнеольховатского сельсовета	д. Апухтина	1
4	Администрация Вязовского сельсовета	с. Вязовое	1
5	Администрация Защищенного сельсовета	с. Защитное	1
6	Администрация Знаменского сельсовета	д. Пожилаевка	1
7	Администрация Касиновского сельсовета	д. Касиновка	1
8	Администрация Косоржанского сельсовета	с. Косоржа	1
9	Администрация Кривцовского сельсовета	д. Кривцовка, ул.Школьная 9	1
10	Администрация Крутовского сельсовета	д. Крутое, ул.Центральная	1
11	Администрация Мелехинского сельсовета	п. 2-е Мелехино, ул.Центральная 1	1
12	Администрация Никольского сельсовета	д. Длинная	1
13	Администрация Озерского сельсовета	п. Плодовый	1
14	Администрация Охочевского сельсовета	д. 1-я Семеновка	2
15	Администрация Пригородненского сельсовета	сл. Пригородняя	2
16	Администрация Тереховского сельсовета	с. Нижний Терехов	1
17	Администрация Титовского сельсовета	д. Басово	1
18	Администрация Троицко-Краснянского сельсовета	д. Сидоровка	1
2. Объекты торговли, общественного питания и сферы услуг			
2.1 Магазины с торговой площадью от 200 до 1000 кв. м			
19	Магазин ПО №25	Большезмеинский сельсовет, с. Большой Змеинец	1
20	Магазин	Вишнево-Косоржанский сельсовет, п. Вишневка	1
21	Магазин ПО №7	Вишнево-Косоржанский сельсовет, д.Сергеевка	1

22	Магазин ПО №1	Вышнеольховатский сельсовет, д.Апухтина	1
23	Магазин ПО №50	Защитенский сельсовет, с.Защитное	1
24	Магазин ПО №18	Касиновский сельсовет, д.Касиновка	1
25	Магазин ПО №21	Касиновский сельсовет, д.Касиновка	1
26	Магазин ПО	Косоржанский сельсовет с.Косоржа	1
27	Магазин ПО	Косоржанский сельсовет, д.Пересуха	1
28	Магазин ПО №6	Пригородненский сельсовет, сл.Пригородняя, ул. Комарова	1
29	Магазин ПО №9	Пригородненский сельсовет, сл.Пригородняя, ул. Комарова	1
30	Магазин ПО №10	Пригородненский сельсовет, д.Козловка	1
31	Магазин ПО №13	Пригородненский сельсовет, д.Куликовка	1
32	Магазин ПО №45	Титовский сельсовет, д.Басово	1
Почтовые отделения Щигровского Почтамта УФМС Курской области филиал ФГУП «Почта России»			
33	ОПС с.Большой Змеинец	Большезмеинский сельсовет, с.Большой Змеинец	1
34	ОПС п.Вишневка	Вишневский сельсовет, п.Вишневка	1
35	ОПС д.Сергеевка	Вишневский сельсовет, д.Сергеевка	1
36	ОПС д.Апухтина	Вышнеольховатский сельсовет, д.Апухтина	1
37	ОПС д.Касиновка	Касиновский сельсовет, д.Касиновка	1
38	ОПС с.Косоржа	Косоржанский сельсовет, с.Косоржа	1
39	ОПС д.Куликовка	Пригородненский сельсовет, д.Куликовка	1
3. Объекты культуры и досуга			
3.1 Театры, кинотеатры, цирки, Дома культуры, клубы, дискотеки			
40	МКУК «Большезмеинский СДК»	Большезмеинский сельсовет д.Новоселовка	2
41	МКУК «Вишневский СДК»	Вишневский сельсовет с.Вишневок	2
42	МКУК «Вышнеольховатский СДК»	Вышнеольховатский сельсовет с.В.Ольховатое	2
43	МКУК «Вязовский СДК»	Вязовский сельсовет с.Вязовое	2
44	МКУК «Защитенский СДК»	Защитенский сельсовет с.Защитное	2
45	МКУК «Знаменский СДК»	Знаменский сельсовет д.Пожидаевка	2
46	МКУК «Касиновский СДК»	Касиновский сельсовет д.Касиновка	2
47	МКУК «Косоржанский СДК»	Косоржанский сельсовет	2
48	МКУК «Кривцовский СДК»	Кривцовский сельсовет с.Кривцовка	2
49	МКУК «Крутовский СДК»	Крутовский сельсовет д.Куная	2
50	МКУК «Мелехинский СДК»	Мелехинский сельсовет с.Мелехино	2
51	МКУК «Никольский СДК»	Никольский сельсовет д.Длинное	2
52	МКУК «Озерский СДК»	Озерский сельсовет п.Плодовый	2
53	МКУК «Гремячинский филиал Зеленорощенского СДК»	Охочевский сельсовет д.Гремячка	2
54	МКУК «Зеленорощенский СДК»	Охочевский сельсовет п. Зеленая Роща	2
55	МКУК «Зеленорощенский СДК»	Охочевский сельсовет д.Бобровка	2
56	МУК «Пригородненский ЦСДК»	Пригородненский сл.Пригородняя ул.Комарова дом 6-а	3
57	МКУК «Куликовский клуб «Досуг»	Пригородненский сельсовет д.Куликовка	2
58	МКУК «Теребужский СДК»	Теребужский сельсовет д. Леоновка	2
59	МКУК «Титовский СДК»	Титовский сельсовет д.Басово	2
60	МКУК «Троицкокраснянский СДК»	Троицкокраснянский сельсовет д.Сидоровка	2

3.2 Музеи, выставки, библиотеки			
61	ФИЛИАЛ №1 МКРУК "Щигровской межпоселенческой районной библиотеки" Охочевская сельская библиотека	Охочевский сельсовет, д.1-я Семеновка, ул. Привокзальная, д. 40	1
62	ФИЛИАЛ № 2 МКРУК "Щигровской межпоселенческой районной библиотеки" Большеохочевская сельская библиотека	Охочевский сельсовет, д.Хитровка, д. 56	1
63	ФИЛИАЛ №3 МКРУК "Щигровской межпоселенческой районной библиотеки" Троицкокраснянская сельская библиотека	Троицкокраснянский сельсовет, д. Сидоровка, ул. Красная, д. 28	1
64	ФИЛИАЛ №4 МКРУК "Щигровской межпоселенческой районной библиотеки" Вишневская сельская библиотека	Вишневский сельсовет, п. Вишневка, ул. Парковая, д.2	1
65	ФИЛИАЛ №5 МКРУК "Щигровской межпоселенческой районной библиотеки" Знаменская сельская библиотека	Знаменский сельсовет, д. Пожидаевка, ул. Центральная, д. 5	1
66	ФИЛИАЛ №6 МКРУК "Щигровской межпоселенческой районной библиотеки" Теребужская сельская библиотека	Теребужский сельсовет, с. Нижний Теребуж	1
67	ФИЛИАЛ №7 МКРУК "Щигровской межпоселенческой районной библиотеки" Косоржанская сельская библиотека	Косоржанский сельсовет, с. Косоржа, ул. Молодежная, д. 1	1
68	ФИЛИАЛ №8 МКРУК "Щигровской межпоселенческой районной библиотеки" Кашиновская сельская библиотека	н,Кашиновский сельсовет, д. Кашиновка	1
69	ФИЛИАЛ №9 МКРУК "Щигровской межпоселенческой районной библиотеки" Кривцовская сельская библиотека	Кривцовский с/с сельсовет, д. Кривцовка, ул. Школьная, д.6	1
70	ФИЛИАЛ №10 МКРУК "Щигровской межпоселенческой районной библиотеки" Вышнеольховатская сельская библиотека	Вышнеольховатский сельсовет, д. Апухтина	1
71	ФИЛИАЛ №11 МКРУК "Щигровской межпоселенческой районной библиотеки" Вязовская сельская библиотека	Вязовской сельсовет, с. Вязовое, ул. Центральная, д. 13	1
72	ФИЛИАЛ №12 МКРУК "Щигровской межпоселенческой районной библиотеки" Никольская сельская библиотека	Никольский сельсовет, д. Длинная, ул. Молодежная, д. 2	1
73	ФИЛИАЛ №13 МКРУК "Щигровской межпоселенческой районной	Большезмеинский сельсовет, с. Большой Змеинец, ул. Центральная, д. 12	1

	библиотеки" Б. Змеинская сельская библиотека		
74	ФИЛИАЛ №14 МКРУК "Щигровской межпоселенческой районной библиотеки" Титовская сельская библиотека	Титовский сельсовет, д. Басово	1
75	ФИЛИАЛ №15 МКРУК "Щигровской межпоселенческой районной библиотеки" Мелехинская сельская библиотека	Мелехинский сельсовет, с. 2-е Мелехино, ул. Сергеева, д.6	1
76	ФИЛИАЛ №16 МКРУК "Щигровской межпоселенческой районной библиотеки" Крутовская сельская библиотека	Крутовский сельсовет, д. Крутое	1
77	ФИЛИАЛ №17 МКРУК "Щигровской межпоселенческой районной библиотеки" Озерская сельская библиотека	Озерский сельсовет, п. Плодовый	1
78	ФИЛИАЛ №18 МКРУК "Щигровской межпоселенческой районной библиотеки" Пригородненская сельская библиотека	Пригородненский сельсовет, сл. Пригородня	1
79	ФИЛИАЛ №19 МКРУК "Щигровской межпоселенческой районной библиотеки" Защитенская сельская библиотека	Защитенский сельсовет, с. Защитное	1
80	ФИЛИАЛ №20 МКРУК "Щигровской межпоселенческой районной библиотеки" Гремяченская сельская библиотека	Охочевский сельсовет, д. Верхняя Гремячка, ул. Ахтырская, д. 2	1
81	ФИЛИАЛ №21 МКРУК "Щигровской межпоселенческой районной библиотеки" Зеленорощинская сельская библиотека	Охочевский сельсовет, п. Зеленая Роща, ул. Садовая, д.2	1
82	ФИЛИАЛ №1 МКРУК "Щигровской межпоселенческой районной библиотеки" Охочевская сельская библиотека	Охочевский сельсовет, д.1-я Семеновка, ул. Привокзальная, д. 40	1
83	ФИЛИАЛ № 2 МКРУК "Щигровской межпоселенческой районной библиотеки" Большеохочевская сельская библиотека	Охочевский с/с сельсовет, д.Хитровка, д. 56	1
84	ФИЛИАЛ №3 МКРУК "Щигровской межпоселенческой районной библиотеки" Троицкокраснянская сельская библиотека	Троицкокраснянский сельсовет, д. Сидоровка, ул. Красная, д. 28	1
85	ФИЛИАЛ №4 МКРУК "Щигровской межпоселенческой районной библиотеки" Вишневская сельская библиотека	Вишневский сельсовет, п. Вишневка, ул. Парковая, д.2	1
86	ФИЛИАЛ №5 МКРУК "Щигровской	Знаменский сельсовет, д. Пожидаевка, ул. Центральная, д. 5	1

	межпоселенческой районной библиотеки" Знаменская сельская библиотека		
87	ФИЛИАЛ №6 МКРУК "Щигровской межпоселенческой районной библиотеки" Теребужская сельская библиотека	Теребужский сельсовет, с. Нижний Теребуж	1
88	ФИЛИАЛ №7 МКРУК "Щигровской межпоселенческой районной библиотеки" Косоржанская сельская библиотека	Косоржанский сельсовет, с. Косоржа, ул. Молодежная, д. 1	1
89	ФИЛИАЛ №8 МКРУК "Щигровской межпоселенческой районной библиотеки" Касиновская сельская библиотека	Касиновский сельсовет, д. Касиновка	1
90	ФИЛИАЛ №9 МКРУК "Щигровской межпоселенческой районной библиотеки" Кривцовская сельская библиотека	Кривцоский сельсовет, д. Кривцовка, ул. Школьная, д.6	1
91	ФИЛИАЛ №10 МКРУК "Щигровской межпоселенческой районной библиотеки" Вышнеольховатская сельская библиотека	Вышнеольховатский сельсовет, д. Апухтина	1
92	ФИЛИАЛ №11 МКРУК "Щигровской межпоселенческой районной библиотеки" Вязовская сельская библиотека	Вязовской сельсовет, с. Вязовое, ул. Центральная, д. 13	1
93	ФИЛИАЛ №12 МКРУК "Щигровской межпоселенческой районной библиотеки" Никольская сельская библиотека	Никольский сельсовет, д. Длинная, ул. Молодежная, д. 2	1
94	ФИЛИАЛ №13 МКРУК "Щигровской межпоселенческой районной библиотеки" Б. Змеинская сельская библиотека	Большезмеинский сельсовет, с. Большой Змеинец, ул. Центральная, д. 12	1
95	ФИЛИАЛ №14 МКРУК "Щигровской межпоселенческой районной библиотеки" Титовская сельская библиотека	Титовский сельсовет, д. Басово	1
96	ФИЛИАЛ №15 МКРУК "Щигровской межпоселенческой районной библиотеки" Мелехинская сельская библиотека	Мелехинский сельсовет, с. 2-е Мелехино, ул. Сергеева, д.6	1
97	ФИЛИАЛ №16 МКРУК "Щигровской межпоселенческой районной библиотеки" Крутовская сельская библиотека	Крутовский сельсовет, д. Крутое	1
98	ФИЛИАЛ №17 МКРУК "Щигровской межпоселенческой районной библиотеки" Озерская сельская библиотека	Озерский сельсовет, п. Плодовый	1

99	ФИЛИАЛ №18 МКРУК "Щигровской межпоселенческой районной библиотеки" Пригородненская сельская библиотека	Пригородненский сельсовет, сл. Пригородняя	1
100	ФИЛИАЛ №19 МКРУК "Щигровской межпоселенческой районной библиотеки" Защитенская сельская библиотека	Защитенский сельсовет, с. Защитное	1
101	ФИЛИАЛ №20 МКРУК "Щигровской межпоселенческой районной библиотеки" Гремяченская сельская библиотека	Охочевский сельсовет, д. Верхняя Гремячка, ул. Ахтырская, д. 2	1
102	ФИЛИАЛ №21 МКРУК "Щигровской межпоселенческой районной библиотеки" Зеленорощинская сельская библиотека	Охочевский сельсовет, п. Зеленая Роща, ул. Садовая, д.2	1
Лечебно-профилактические учреждения			
ФАПы			
103	Никольский ФАП	Никольский с/с, д. Длинная	1
104	Курносовский ФАП	Никольский с/с, д. Курносовка	1
105	Знаменский ФАП	Знаменский с/с, д. Пожидаевка	1
106	Щигровский ФАП	Охочевский с/с, пос «Зеленая Роща»	1
107	Гремяченский ФАП	Охочевский с/с, д. Верхняя Гремячка	1
108	Козловский ФАП	Пригородненский с/с, д. Козловка	1
109	Куликовский ФАП	Пригородненский с/с, д. Куликовка	1
110	Касиновский ФАП	Касиновский с/с, д. Касиновка	1
112	Вязовской ФАП	Вязовский с/с, с. Вязовое	1
113	Вышнеольховатский ФАП	Вышнеольховатский с/с, д. Алухтина	1
114	Большезмеинский ФАП	Большезмеинский с/с, с. Большой Змеинец	1
115	Теребужский ФАП	Теребужский с/с, с. Нижний Теребуж	1
116	Басовский ФАП	Титовский с/с, д. Басово	1
117	Новосергиевский ФАП	Титовский с/с, д. Новосергиевка	1
118	Мелехинский ФАП	Мелехинский с/с, с. 2-е Мелехино	1
119	Крутовский ФАП	Крутовский с/с, с. Крутое	1
120	Пересухинский ФАП	Косоржанский с/с, д. Пересуха	1
121	Косоржанский ФАП	Косоржанский с/с, с. Косоржа	1
122	Вишневский ФАП	Вишневский с/с, п. Вишневка	1
123	Семеновский ФАП	Вишневский с/с, д. Сергеевка	1
124	Кривцовский ФАП	Кривцовский с/с, д. Кривцовка	1
125	Озерский ФАП	Озерский с/с, п. Плодовый	1
126	Троицкокраснянский ФАП	Троицкокраснянский с/с, д. Сидоровка	1
127	Охочевский ФАП	Охочевский с/с, д.Хитровка	1
128	Пригородненский ФАП	Пригородненский с/с, сл. Пригородняя	1
Отделения общей врачебной практики			
129	Охочевское отделений врачебной практики	Охочевский с/с, д. 1-я Семеновка	1

130	Защитенское отделений общей врачебной практики	Защитенский с/с, с. Защитное	1
Итого			
Примечание – Необходимое количество парковочных мест для инвалидов рассчитывалось с учетом проектируемых парковок и выявленного дефицита парковочного пространства.			

Сводный перечень мероприятий по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов представлен в таблице 20.

Таблица 20 – Сводный перечень мероприятий по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов

№ п/п	Мероприятие	Единица измерения	Мощность
Федеральные и муниципальные объекты			
1.	Обустройство парковочных мест для транспортных средств инвалидов	м/м	139
Коммерческие объекты			
2.	Обустройство парковочных мест для транспортных средств инвалидов	м/м	14

3.25 Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям

Целью создания максимально безопасных и комфортных условий движения участников дорожного движения на участках улично-дорожной сети, примыкающих к образовательным организациям (ОО), является обеспечение безопасности движения транспортных и пешеходных потоков.

Основными задачами по достижению указанной цели являются:

- предотвращение дорожно-транспортных происшествий;
- устранение нарушений стандартов, норм и правил, действующих в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- обеспечение условий для соблюдения водителями Правил дорожного движения;
- информирование детей о безопасном пути к образовательной организации.

Поставленные задачи решаются с помощью применения технических средств организации движения, в том числе инновационных технических средств организации дорожного движения, создания Паспорта дорожной безопасности образовательного учреждения.

Основными принципами обеспечения безопасности дорожного движения на участках вблизи детских учреждений являются:

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

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

устройство ограждений перильного типа;

обустройство пешеходных переходов техническими средствами организации дорожного движения, повышающими видимость (светофоры типа Т.7, дорожные знаки на щитах со световозвращающей флуоресцентной пленкой желто-зеленого цвета);

ограничение скоростного режима;

устройство технических средств для принудительного снижения скорости (шумовые полосы, искусственные неровности).

По результатам оценки существующей организации дорожного движения была выявлена необходимость организации 4 новых пешеходных переходов на дорогах, проходящих вдоль детских учреждений:

- Муниципальное казенное дошкольное образовательное учреждение "Теребужский детский сад "Сказка" Теребужский сельсовет, с.Нижний Теребуж;
- Областное казенное учреждение социального обслуживания "Охочевский социальный приют для детей и подростков" Охочевский сельсовет, п.Зеленая Роща;
- Муниципальное казенное общеобразовательное учреждение «Никольская средняя общеобразовательная школа», Никольский сельсовет, д. Длинная;
- Муниципальное казенное общеобразовательное учреждение "Пригородненская средняя общеобразовательная школа» Вишневатский сельсовет, п. Вишневатка (Вишневатский филиал).

Проектируемые пешеходные переходы должны быть обустроены ТСОДД согласно нормативным требованиям [35, 36, 50].

Также необходимо дооснащение участков дорог, проходящих вдоль территорий детских учреждений знаками 1.23 «Дети» и повторных знаков 1.23 «Дети» с табличкой 8.2.1 «Зона действия» [35]:

Перечень мероприятий по обустройству ТСОДД существующих и проектируемых пешеходных переходов и участков дорог, находящихся в непосредственной близости от детских учреждений приведен в таблице 48.

Таблица 21 – Перечень мероприятий по обустройству ТСОДД существующих проектируемых пешеходных переходов и участков дорог, находящихся в непосредственной близости от детских учреждений.

№ п/п	Предлагаемое мероприятие	Наименование детского учреждения	Количество оборудуемых
-------	--------------------------	----------------------------------	------------------------

			участков
1	Установка знаков 1.23 «Дети» на щитах со световозвращающей флуоресцентной пленкой желто-зеленого цвета	"Теребужский детский сад "Сказка", ОКУСО "Охочевский социальный приют для детей и подростков", МКОУ «Никольская средняя общеобразовательная школа», МКОУ "Пригородненская средняя общеобразовательная школа» Вишневский сельсовет	4
2	Установка повторных знаков 1.23 «Дети» табличкой 8.2.1	"Теребужский детский сад "Сказка", ОКУСО "Охочевский социальный приют для детей и подростков", МКОУ «Никольская средняя общеобразовательная школа», МКОУ "Пригородненская средняя общеобразовательная школа» Вишневский сельсовет	4
3	Установка знаков 5.19.1(2) «Пешеходный переход» на щитах со световозвращающей флуоресцентной пленкой желто-зеленого цвета	"Теребужский детский сад "Сказка", ОКУСО "Охочевский социальный приют для детей и подростков", МКОУ «Никольская средняя общеобразовательная школа», МКОУ "Пригородненская средняя общеобразовательная школа» Вишневский сельсовет	4
4	Нанесение горизонтальной дорожной разметки 1.14.1	"Теребужский детский сад "Сказка", ОКУСО "Охочевский социальный приют для детей и подростков", МКОУ «Никольская средняя общеобразовательная школа», МКОУ "Пригородненская средняя общеобразовательная школа» Вишневский сельсовет	4
5	Установка знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости» и 3.25 «Конец ограничения максимальной скорости»	"Теребужский детский сад "Сказка", ОКУСО "Охочевский социальный приют для детей и подростков", МКОУ «Никольская средняя общеобразовательная школа», МКОУ "Пригородненская средняя общеобразовательная школа» Вишневский сельсовет	4
6	Установка искусственных неровностей	"Теребужский детский сад "Сказка", ОКУСО "Охочевский социальный приют для детей и подростков", МКОУ «Никольская средняя общеобразовательная школа», МКОУ "Пригородненская средняя общеобразовательная школа» Вишневский сельсовет	4
7	Установка светофоров типа Т.7	"Теребужский детский сад "Сказка", ОКУСО "Охочевский социальный приют для детей и подростков", МКОУ «Никольская средняя общеобразовательная школа», МКОУ "Пригородненская средняя общеобразовательная школа» Вишневский сельсовет	4
8	Установка локального освещения	"Теребужский детский сад "Сказка", ОКУСО "Охочевский социальный приют для детей и подростков", МКОУ «Никольская средняя общеобразовательная школа», МКОУ "Пригородненская средняя общеобразовательная школа» Вишневский сельсовет	4
9	Установка ограждений перильного типа	"Теребужский детский сад "Сказка", ОКУСО "Охочевский социальный приют для детей и подростков", МКОУ «Никольская средняя общеобразовательная школа», МКОУ "Пригородненская средняя общеобразовательная школа» Вишневский сельсовет	4

Таблица 22 Сводный перечень мероприятий по обеспечению маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям.

№ п/п	Мероприятие	Единица измерения	Мощность мероприятий	
			Местного значения	Регионального значения
1	Установка знаков 1.23 «Дети» на щитах со Световозвращающей флуоресцентной пленкой желто-зеленого цвета	ед.	6	10
2	Установка повторных знаков 1.23 «Дети» с табличкой 8.2.1	ед.	6	10
3	Установка знаков 5.19.1(2) «Пешеходный переход» на щитах со световозвращающей флуоресцентной пленкой желто-зеленого цвета	ед.	2	12
4	Нанесение горизонтальной дорожной разметки 1.14.1	ед.	1	6
5	Установка знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости» и 3.25 «Конец ограничения максимальной скорости»	ед.	4	20
6	Установка искусственных неровностей	ед.	2	12
7	Установка светофоров типа Т.7	ед.	2	12
8	Установка локального освещения	ед.	1	6
9	Установка ограждений перильного типа	м	200	1200

3.26 Организация велосипедного движения

Велосипедное движение – наиболее эффективный вид транспорта для передвижения на небольшие расстояния до 10 – 15 км. Велосипед, равно как и иные современные средства микромобильности (самокаты, гироскутеры и т. п.), служит хорошей альтернативой моторизированному транспорту, так как является автономным, легким, компактным, экологически чистым и бесшумным транспортным средством. Он может стать доступным дополнением к общественному транспорту в виде удобного подвозного транспорта, на котором можно доехать до крупных транспортно-пересадочных узлов или иной точки назначения. К недостаткам организации велотранспортной инфраструктуры следует отнести высокую стоимость при новом строительстве и последующем содержании объектов.

Организация велосипедного движения позволяет решить несколько задач:

снизить уровень аварийных ситуаций на дорогах с участием легкого транспорта;

повысить мобильность населения района, не имеющего индивидуального автомобильного транспорта.

На момент проектирования КСОДД в Щигровском районе велотранспортная инфраструктура полностью отсутствует. Велосипедистам приходится осуществлять движение вдоль проезжей части дорог, подвергая свою жизнь опасности. Сложившиеся условия движения велосипедного транспорта повышают риск возникновения ДТП с участием велосипедистов, а также создают значительные неудобства для пешех перемещений.

Следует отметить, что на автомобильных дорогах Щигровского района наблюдается относительно низкая интенсивность транспортных потоков, что существенно снижает вероятность возникновения ДТП с велосипедистами. Этот вывод подтверждается статистикой аварийности, анализ которой показывает, что за последние три года не отмечено ДТП вида наезд на велосипедиста.

Учитывая отсутствие ДТП с участием велосипедистов, а также низкие значения интенсивностей как автомобильных, так и велосипедных потоков и недостаточный объем финансирования транспортной инфраструктуры района, режим движения велосипедистов предлагается оставить без изменений, то есть в совместном потоке с автомобилями с учетом требований подпункта 24.2 пункта 24 «Дополнительные требования к движению велосипедистов и водителей мопедов» ПДД РФ.

Дополнительно следует отметить, что в соответствии с п. 4.5.3 ГОСТ Р 52766 [32]: «В сельских поселениях велосипедные дорожки могут быть совмещены с пешеходными». Таким образом, в перспективе для создания удобной и безопасной среды для движения велосипедистов можно предусмотреть создание совмещенных велодорожек с пешеходными, при получении дополнительных доходов местного бюджета или появлении возможности финансирования из иных источников. Параметры пешеходных и велосипедных дорожек с совмещенным движением при новом строительстве принимаются согласно действующим нормативам [32, 46].

3.27 Мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционные мероприятия, повышающие эффективность функционирования сети дорог в целом

мероприятиям, описываемым в данном подразделе, относится как строительство дорог и их участков, существенно повышающих эффективность улично-дорожной сети, так и проведение локально-реконструкционных мероприятий, к которым относятся:

- строительство транспортных развязок; - строительство путепроводов;
- устройство уширений на подъездах к пересечениям.

Развитие сети автомобильных дорог в РФ осуществляется согласно 212 документам территориального и стратегического планирования на федеральном, региональном и местном уровнях.

целях развития межрегиональных и внутренних транспортных связей документами территориального и стратегического планирования на региональном уровне в отношении территории Щигровского района предусматривается реконструкция следующих дорог:

- Реконструкция дороги Апухтина - Рудка;
- Реконструкция дороги Леженьки – Косоржа- - Пересуха» - Малый Змеинец;
- Реконструкция дороги «ст. Охочевка-с-з-Щигровский» - МАУ «Детский оздоровительный лагерь им.В.Терещенко»;
- Реконструкция дороги Пригородняя – Куликовка;
- Реконструкция дороги Нижний Теребуж – Алехина;
- Реконструкция дороги Р – 298 Курск – Воронеж автомобильная дорога Р-22 «Каспий» - В.Озерна.

На местном уровне запланировано строительство следующих 2 х дорог:

- Строительство дороги местного значения «Длинное –Репин»;
- Строительство дороги местного значения «Басово – Титово».

Однако, согласно документов стратегического планирования в Щигровском районе не ожидается демографического и экономического подъема, поэтому активного развития сети местных дорог не ожидается.

В связи с низкой загрузкой улично-дорожной сети проведение локально-реконструкционных мероприятий также не планируется.

4.23 Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения

Технические средства автоматической фотовидеофиксации, предназначенные для фиксации административных правонарушений, рекомендуется применять [51]:

- на участках дорог (автомобильных дорог), не превышающих 200 м населенных пунктах, где произошло три и более дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими в течение последних 12 месяцев вследствие административных правонарушений, которые могут фиксироваться помощью этих средств;

- на участках дорог (автомобильных дорог), не превышающих 1000 м вне населенных пунктов, где произошло три и более дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими в течение последних 12 месяцев вследствие административных правонарушений, которые могут фиксироваться помощью этих средств;

- на перекрестках дорог (автомобильных дорог), где произошло три и более дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими в течение последних 12 месяцев вследствие административных правонарушений, которые могут фиксироваться с помощью этих средств;

- на участках дорог (автомобильных дорог) с ограниченной видимостью;

- на железнодорожных переездах;

- на пересечениях с пешеходными и велосипедными дорожками;

- при наличии выделенной полосы для движения маршрутных транспортных средств;

- при изменении скоростного режима;

- на регулируемых перекрестках;

- на участках автомобильных дорог, характеризующихся многочисленными проездами транспортных средств по обочине, тротуару или разделительной полосе;

- вблизи образовательных учреждений и мест массового скопления людей;

- в местах, где запрещена стоянка или остановка транспортных средств;

- на участках размещения систем автоматизированного весогабаритного контроля.

По результатам анализа статистики аварийности и анализа условий дорожного движения не выявлено опасных участков дорог, где необходима установка стационарных автоматических комплексов фото- и видеофиксации контроля скорости.

4. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ОЧЕРЕДНОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ ЩИГРОВСКОГО РАЙОНА КУРСКОЙ ОБЛАСТИ

Указанные средства, необходимые на реализацию мероприятий КСОДД, рассчитаны для мероприятий в области транспортной инфраструктуры, уровень состояния которых требует дополнительных финансовых вложений к возможностям местного бюджета для изготовления проектной документации и реконструкции дорог УДС.

Реальная ситуация с возможностями федерального и областного бюджетов пока не позволяет обеспечить конкретное планирование мероприятий такого рода даже в долгосрочной перспективе. Таким образом, возможности органов местного самоуправления поселения должны быть сконцентрированы на решении посильных задач на доступной финансовой основе (содержание, текущий ремонт дорог).

Расходы на реализацию КСОДД представлены в таблицах ниже настоящей КСОДД. Объемы финансирования носят прогнозный характер и подлежат уточнению в установленном порядке.

Достижение целей и решение поставленных задач обеспечивается путем реализации мероприятий, которые разрабатываются исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры Щигровского района. Разработанные мероприятия систематизированы по степени их актуальности.

Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации. Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий.

Таблица 23. Предложения по очередности реализации мероприятий по организации дорожного движения на территории Щигровского района Курской области

Наименование мероприятия	Финансовые потребности, тыс. руб.			
	всего	2020 - 2024 годы	2025 - 2029 годы	2030 - 2035 годы
Организация дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог местного значения вне границ населенных пунктов в границах муниципального района, осуществление муниципального контроля за сохранностью автомобильных дорог местного значения вне границ населенных пунктов в границах муниципального района и обеспечение безопасности дорожного движения на них, а также осуществление иных полномочий в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности в соответствии с законодательством РФ	158 217,49	111 393,69	38 742,73	8 081,07
Всего:	158 217,49	111 393,69	38 742,73	8 081,07

4.1 Предложения по этапам внедрения мероприятий по организации дорожного движения на территории Щигровского района

Этапы внедрения мероприятий по ОДД на территории Щигровского района приняты в соответствии с утвержденной ПКР ТИ.

5. РЕЗУЛЬТАТЫ РАСЧЕТОВ ОБЪЕМОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ, ИХ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ ЩИГРОВСКОГО РАЙОНА КУРСКОЙ ОБЛАСТИ

5.1 Оценка требуемых объемов финансирования

Формирование Программы мероприятий по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения завершает, по существу, проектирование Комплексной схемы организации дорожного движения на территории Щигровского муниципального района Курской области.

На этом этапе все предлагаемые мероприятия по организации дорожного движения, описанные в разделе 4 настоящей КСОДД, формируются в логически обоснованный комплекс наиболее эффективной комбинации взаимоувязанных мер по развитию транспортной системы на территории муниципального образования. По каждому из мероприятий проведен укрупненный расчет их стоимости, оценка сроков реализации (исходя из ее возможности и востребованности).

Программа в дальнейшем может выступать в качестве самостоятельного инструмента повышения эффективности и безопасности дорожного движения на существующей УДС при среднесрочном и долгосрочном планировании.

В ходе реализации КСОДД в последующие годы возникнет необходимость детальной проработки некоторых из входящих в Программу мер оптимизации организации дорожного движения. При этом предусматривается разработка проектов организации дорожного движения (ПОДД).

Оценка требуемых объемов финансирования мероприятий КСОДД проводилась на основании аналогичных мероприятий с учетом уровня инфляции.

Программа мероприятий по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения на территории Щигровского района приведена в таблице 52.

Таблица 24 – Оценка объемов и источников финансирования мероприятий

№ п/п	Наименование мероприятия	Сроки реализации, гг.	Источники финансирования	Стоимость, тыс. руб.		
				2020-2024	2025-2029	2030-2035
			Всего	111 393,69	38742,73	8081,07
			Региональный бюджет	33418,10	11622,81	2424,32
			Местный бюджет	77975,50	2719,92	5656,75
			Внебюджетные источники	-	-	-
1	2	3	4	5	6	7
1. Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий						
1	Строительство дороги местного значения «Длинное – Репин» - 2,67 км	2020-2023	Местный бюджет	40 000,00	-	-
2	Строительство дороги местного значения «Басово – Титово» - 2,72 км	2020-2023	Местный бюджет	40 000,00	-	-
2. Мероприятия по категорированию автомобильных дорог и улиц						
3	Реконструкция дороги Апухтина - Рудка – 3,95 км	2024-2028	Местный бюджет	-	2 200,00	-
4	Реконструкция дороги Леженьки – Косоржа- - Пересуха» - Малый Змеинец – 3,34 км	2024-2028	Местный бюджет	-	4 300,00	-
5	Реконструкция дороги «ст. Охочевка-с-з-Щигровский» - МАУ «Детский оздоровительный лагерь им.В.Терещенко» - 2,38 км	2024-2028	Местный бюджет	-	5 200,00	-
6	Реконструкция дороги Пригородняя – Куликовка – 5,2 км	2024-2035	Местный бюджет	-	20 000,00	-
7	Реконструкция дороги Нижний Теробуж – Алехина – 4,41 км	2020-2035	Местный бюджет	10 000,00	-	-
8	Реконструкция дороги Р – 298 Курск – Воронеж автомобильная дорога Р-22 «Каспий» - В.Озерна – 2,2 км	2020-2023	Местный бюджет	10 000,00	-	-
3. Мероприятия по организации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения документации по ОДД, принципам формирования и ведения баз данных, условиям доступа к информации, периодичности ее актуализации						
9	Проведение мониторинга дорожного движения ручным способом на дорогах регионального и межмуниципального значения	2020-2035	Региональный бюджет	200,00	200,00	280,00
10	Корректировка КСОДД Щигровского района	2024-2035	Местный бюджет	-	1 000,00	1 000,00
11	Разработка ПОДД на дороги регионального и межмуниципального значения	2019-2023	Региональный бюджет	2 402,01	-	-

Продолжение таблицы 52

1	2	3	4	5	6	7
12	Разработка ПОДД на дороги местного значения, проходящих в границах населенных пунктов	2020-2023	Местный бюджет	1 554,91	-	-
13	Корректировка ПОДД на дороги регионального и межмуниципального значения	2020-2035	Региональный бюджет	1 201,01	1 201,01	3 603,02
14	Корректировка ПОДД на дороги местного значения, проходящих вне пределов населенных пунктов Щигровского района	2020-2035	Местный бюджет	577,12	288,56	865,68
15	Корректировка ПОДД на дороги местного значения, проходящих в пределах населенных пунктов Щигровского района	2020-2035	Местный бюджет	777,46	777,46	2 332,37
4. Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов						
16	Обустройство парковочных мест для инвалидов	2019-2028	Местный бюджет	781,34	1 172,01	-
		2019-2023	Внебюджетные источники	454,65	-	-
5. Мероприятия по обеспечению маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям						
17	Обустройство участков дорог, проходящих вблизи детских учреждений	2019-2023	Региональный бюджет	60,00	-	-
		2019-2023	Местный бюджет	180,00	-	-
18	Организация и обустройство новых пешеходных переходов вблизи детских учреждений	2019-2023	Региональный бюджет	2 403,89	2 403,89	-
		2019-2023	Местный бюджет	801,30	-	-

Для достижения эффективности мероприятий по ОДД Щигровского района необходимо решить задачи, связанные с повышением надежности и безопасности движения на автомобильных дорогах местного значения, а также обеспечением устойчивого функционирования дорожной сети. Это позволит сократить вредное воздействие автомобильного транспорта на окружающую среду и в целом обеспечить устойчивость функционирования транспортной инфраструктуры.

Комплекс беззатратных мероприятий по ОДД сформирован, исходя из цели и задач настоящей Программы по повышению БДД, и включает следующие мероприятия:

- проведение анализа по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер, направленных на их устранение;
- информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения БДД;
- обеспечение образовательных учреждений поселения учебно-методическими наглядными материалами по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;
- замена и установка ТСОДД, в том числе проектные работы;
- установка и обновление информационных панно с указанием телефонов спасательных служб и экстренной медицинской помощи.

При реализации настоящей Программы планируется осуществление следующих мероприятий:

- мероприятия по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер по их устранению;
- приобретение знаков дорожного движения, мероприятие направлено на снижение количества ДТП;
- установка и замена знаков дорожного движения, мероприятие направлено на снижение количества ДТП.

Из всего вышеперечисленного следует, что на расчетный срок основными мероприятиями развития транспортной инфраструктуры Щигровского района должны стать: на 2019-2021 года:

- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения;
- текущий ремонт дорожного покрытия существующей УДС;
- паспортизация всех бесхозных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения;
- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению;

- повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования за счет установки средств ОДД на дорогах (дорожных знаков), на 2021-2034 года:

- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения;
- текущий ремонт дорожного покрытия существующей УДС;
- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению;
- создание велодорожек и велосипедных маршрутов на территории;
- создание новых объектов транспортной инфраструктуры, отвечающих прогнозируемым потребностям предприятий и населения.

Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем не планируются.

Одним из путей экономии жидкого нефтяного топлива и снижения уровня загрязнения окружающей среды является замена (полная или частичная) бензинов и дизельных топлив другими энергоносителями, не нефтяного происхождения.

Среди альтернативных типов топлива привлекает внимание целый ряд продуктов различного происхождения: сжатый природный газ, сжиженные газы нефтяного происхождения и сжиженные природные газы, различные синтетические спирты, газовые конденсаты, водород, топлива растительного происхождения и так далее. Известные способы защиты компонентов экосистем от вредного воздействия дорожно-транспортного комплекса сводятся к 4 направлениям:

1. Организационно-правовые мероприятия включают формирование нового эколого-правового мировоззрения, эффективную реализацию государственной экологической политики, создание современного экологического законодательства и нормативно-правовой базы экологической безопасности, а меры государственной, административный и общественный контроль функций по охране природы. Они направлены на разработку и исполнение механизмов экологической политики, природоохранного законодательства на транспорте, экологических стандартов, норм, нормативов и требований к транспортной технике, топливно-смазочным материалам, оборудованию, состоянию транспортных коммуникаций и другие.

2. Архитектурно-планировочные мероприятия обеспечивают совершенствование планирования всех функциональных зон поселения (промышленной, селитебной – предназначенной для жилья, транспортной, санитарно-защитной, зоны отдыха и другие) с учетом инфраструктуры транспорта и дорожного движения, разработку решений по рациональному

землепользованию и застройке территорий, сохранению природных ландшафтов, озеленению и благоустройству.

3. Конструкторско-технические и эко-технологические мероприятия позволяют внедрить современные инженерные, санитарно-технические и технологические средства защиты окружающей среды от вредных воздействий на предприятиях и объектах транспорта, технические новшества конструкции, как автотранспортных средств, так и объектов дорожного комплекса.

4. Эксплуатационные мероприятия осуществляются в процессе эксплуатации транспортных средств и направлены на поддержание их состояния на уровне заданных экологических нормативов за счет технического контроля и высококачественного обслуживания.

Перечисленные группы мероприятий реализуются независимо друг от друга и позволяют достичь определенных результатов. Максимальный эффект достигается при их комплексном применении.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В результате разработки комплексной схемы организации дорожного движения Щигровского района Курской области решены задачи по сбору, систематизации и анализу исходных данных, на основе которых проведено транспортное макро- и микро моделирование на прогнозные периоды, предложены мероприятия по оптимизации развития улично-дорожной сети.

В результате выполнения работ по сбору исходных данных были получены следующие данные:

- интенсивность и состав транспортных потоков;
- загрузка ключевых узлов на дорожной сети района; - уровень наполняемости общественного транспорта;
- пассажиропотоки на маршрутах общественного транспорта; - социально-экономическое развитие; - протяженность улично-дорожной сети.

После сбора и систематизации исходных данных для решения задач этапа были проведены следующие аналитические работы:

- анализ полученных данных и оценка существующих параметров дорожной сети и схемы организации дорожного движения;
- анализ статистики аварийности с выявлением причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, наличия резервов по снижению количества тяжести последствий;
- анализ существующей системы пассажирского транспорта на территории муниципального района с учетом характера пассажиропотоков.

Анализ статистики аварийности показал ее низкий уровень.

Анализ существующей системы пассажирского транспорта показал необходимость проведения мероприятий по ее оптимизации, обновления подвижного состава обустройства остановочных пунктов.

В результате проведенного моделирования было воссоздано транспортное районирование на базе социально-экономической статистики, введены параметры улично-дорожной сети, транспортных инфраструктурных объектов. По итогам разработки транспортных макромоделей прогнозных лет на основании существующих планов и прогнозов социально-экономического развития и развития транспортной инфраструктуры муниципального образования не было выявлено существенных проблем, вызванных чрезмерной нагрузкой на дорожную сеть района.

Был проведен анализ транспортной ситуации в одном из ключевых узлов района. Было выявлено минимальное количество транспортно-дорожных проблем на исследуемом участке. Были сформированы картограммы скорости и интенсивности ТП для исследуемого участка. Таблично представлены данные об отсутствии заторов задержек на пересечении.

Комплекс предлагаемых мер предусматривает развитие УДС в совокупности реализацией запланированных мероприятий целевых программ. В состав мероприятий вошли такие эффективные мероприятия по ОДД, как:

- установка элементов обустройства дорог и улично-дорожной сети;
- предложения по организации дорожного движения и безопасному движению пешеходов;

предложения по реконструкции и капитальному ремонту улиц или отдельных конструктивных элементов.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1 Федеральная служба государственной статистики. Показатели муниципальных образований [Электронный ресурс]. – URL: http://www.gks.ru/scripts/db_inet2/passport/table.aspx?opt=61637000201420152016201720182019, (дата обращения 18.06.2019).

2 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» (ред. от 15.04.2019). [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=322585&fld=134&dst=1000000001,0&rnd=0.241211601539143#09939752376217292>, (дата обращения 25.04.2019).

3. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 27.12.2018) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 28.03.2019). [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=315077&fld=134&dst=1000000001,0&rnd=0.8113601314499801#07652755646382972>, (дата обращения 25.04.2019).

4. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 27.12.2018) «О безопасности дорожного движения» (с изм. и доп., вступ. в силу с 30.12.2018). [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=300889&fld=134&dst=1000000001,0&rnd=0.8569988611510306#06452851928705767>, (дата обращения 25.04.2019).

5. Постановление Администрации Курской области от 20 ноября 2009 года № 382 «Об утверждении Схемы территориального планирования Курской области» (в редакции Постановления Администрации Курской области от 04.05.2018 № 371-па).

6. Постановление Администрации Курской области от 24.05.2007

381-IV ОД «Об утверждении Стратегии социально-экономического развития Курской области до 2020 года».

7 Постановление Администрации Курской области от 22 октября 2013 года № 768-па «Об утверждении государственной программы Курской области «Развитие транспортной системы, обеспечение перевозки пассажиров Курской области и безопасности дорожного движения» (в ред. от 06.06.2019 № 510-па).

ПРИЛОЖЕНИЕ



МВД России
УПРАВЛЕНИЕ
МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ПО КУРСКОЙ
ОБЛАСТИ
(УМВД России по Курской области)
Управление Государственной инспекции
безопасности дорожного движения
ул. К. Маркса, 101, Курск, 305014
20.08.19 № 12/7310

Главе Щигровского района
Курской области

Ю.И. Астахову

ул. Октябрьская, д. 35, г. Щигры,
Курская область, 306530

Уважаемый Юрий Иванович!

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

По итогам рассмотрения принято решение о согласовании КСОДД.

Начальник

А.А. Баланин

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

Приложение 3



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

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

пр-т. Станке Димитрова, д.72, г. Брянск, 241028, Тел./4832/
41-83-37, Факс /4832/ 41-83-37

E-mail: mail@ugadn32.ru

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

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

ул. Ломакина, 17, г. Курск, 305029

тел. /4712/ 53-00-15, факс /4712/ 53-00-15

E-mail: tkcontrol46@mail.ru

**Главе
Щигровского района
Курской области
Ю.И. Астахову**

306530, Курская область, г. Щигры,
ул. Октябрьская, 35

04.09.2019 г. № 46.8 – 0725/Э

на № 01-34/1975 от 02.09.2019 г.

Уважаемый Юрий Иванович!

На Ваш запрос сообщаю, что проект комплексной схемы организации дорож-
ного движения Щигровского района согласовываю.

Врио Зам. начальника управления -
начальника территориального отдела

Е.А. Горбунов

*с/с Голубинский № 4
19.12.2019.*



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

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

Главе Щигровского района
Курской области
Ю.И. Астахову

12.12.2019 № 06.2-01-15-01/1640

На № 01-31/2610 от 21.11.2019 г.

Уважаемый Юрий Иванович!

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

Председатель комитета

В.А. Муравьев

И.Ю.Киселев
8(4712)70-17-54

19 5615 12 9