

МИНОБРНАУКИ РОССИИ

Юго-Западный государственный университет

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

Курск, 2019 г.

МИНОБРНАУКИ РОССИИ
Юго-Западный государственный университет

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

Заказчик:

Администрация Медвенского района
Курской области

Разработчик:

ФГБОУ ВО "Юго-Западный
государственный университет

Утверждаю:

Глава Медвенского района
Курской области

Проректор по науке и инновациям:

_____ В. В. Катунин

_____ О. Г. Ларина

" ____ " _____ 2019 г.

" ____ " _____ 2019 г.

Согласовано:

Комитет транспорта и автомобильных дорог Курской области

" ____ " _____ 2019 г.

УГИБДД УМВД России по Курской области

" ____ " _____ 2019 г.

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

" ____ " _____ 2019 г.

Курск, 2019 г.

Реферат

127 страниц, 1 таблица, 16 рисунков, 19 приложений,
26 использованных источников.

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

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

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

Методы исследования:

- документальные,
- натурные,
- моделирование.

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

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

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

Содержание

Нормативные ссылки	7
Обозначения и сокращения	11
Введение	12
1 Характеристика сложившейся ситуации по ОДД на территории МО	14
1.1 Описание используемых методов и средств получения исходной информации	14
1.2 Анализ положения МО в структуре пространственной организации Российской Федерации и Курской области	15
1.3 Анализ организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД	18
1.4 Анализ нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД	22
1.5 Анализ имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования	25
1.6 Социально-экономическая характеристика МО	34
1.7 Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий	35
1.8 Описание существующей организации движения ТС и пешеходов	37
1.9 Анализ параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных ТС и параметров размещения мест для стоянки и остановки ТС	38
1.10 Анализ пассажиро- и грузопотоков	39
1.11 Анализ условий дорожного движения	39
1.12 Анализ эксплуатационного состояния ТСОДД	40
1.13 Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД	40
1.14 Исследование причин и условий возникновения ДТП	41
1.15 Изучение общественного мнения и мнения водителей ТС	52
2 Принципиальные предложения и решения по основным мероприятиям ОДД (варианты проектирования)	53
3 Укрупненная оценка предлагаемых вариантов проектирования с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта	57
4 Мероприятия по ОДД для предлагаемого к реализации варианта проектирования	58
4.1 Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий	58
4.2 Категорирование дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству	58
4.3 Распределение транспортных потоков по сети дорог	59
4.4 Разработка, внедрение и использование АСУДД	59
4.5 Организация системы мониторинга ДД, установка детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения документации по	

ОДД, принципы формирования и ведения баз данных, условия доступа к информации, периодичность ее актуализации	59
4.6 Совершенствование системы информационного обеспечения участников ДД	60
4.7 Применение реверсивного движения	60
4.8 Организация движения маршрутных ТС, включая обеспечение приоритетных условий их движения	61
4.9 Организация пропуска транзитных транспортных потоков	61
4.10 Организация пропуска грузовых ТС	61
4.11 Ограничение доступа ТС на определенные территории	62
4.12 Скоростной режим движения ТС на отдельных участках дорог или в различных зонах	63
4.13 Формирование единого парковочного пространства	63
4.14 Организация одностороннего движения ТС на дорогах или их участках	63
4.15 Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования	63
4.16 Режимы работы светофорного регулирования	64
4.17 Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями	64
4.18 Организация движения пешеходов	65
4.19 Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов	66
4.20 Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным учреждениям	68
4.21 Организация велосипедного движения	69
4.22 Развитие сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционные мероприятия, повышающие эффективность функционирования сети дорог в целом	69
4.23 Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеオフィсации нарушений ПДД	71
4.24 Размещение специализированных стоянок для задержанных ТС	71
5 Очередность реализации мероприятий по ОДД	72
6 Оценка требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по ОДД	73
7 Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД	74
Заключение	77
Список использованных источников	78
Приложение А – Схема административных границ Медвенского района	80
Приложение Б – Перечень муниципальных образований Медвенского района	81
Приложение В – Перечень населенных пунктов Медвенского района	82
Приложение Г – Карта-схема расположения образовательных учреждений Медвенского района	88

Приложение Д – Перечень образовательных учреждений Медвенского района	89
Приложение Е – Карта-схема расположения учреждений здравоохранения Медвенского района	92
Приложение Ж – Перечень учреждений здравоохранения Медвенского района	93
Приложение И – Транспортный каркас Медвенского района	95
Приложение К – Перечень автомобильных дорог общего пользования федерального значения, проходящих в границе Медвенского района	96
Приложение Л – Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального значения, проходящих в границе Медвенского района	97
Приложение М – Перечень автомобильных дорог общего пользования межмуниципального значения, проходящих в границе Медвенского района	98
Приложение Н – Перечень АЗС Медвенского района	105
Приложение П – Карта-схема маршрутной сети ОПТ Медвенского района	106
Приложение Р – Реестр межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок Курской области, проходящих по территории Медвенского района	107
Приложение С – Реестр регулярных автобусных маршрутов пригородного сообщения Медвенского района	110
Приложение Т – Карта ДТП Медвенского района	114
Приложение У – Перечень ДТП, произошедших в Медвенском районе в 2018 г.	115
Приложение Ф – Оценка требуемых объемов финансирования и эффективности, а также очередность реализации мероприятий по ОДД в Медвенском районе	121
Приложение Х – Проектируемый транспортный каркас Медвенского района	127

Нормативные ссылки

При разработке КСОДД использовались следующие нормативные документы:

- Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;

- Федеральный закон от 13.07.2015 № 20-ФЗ "Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации";

- Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;

- Федеральный закон от 28.06.2014 № 172-ФЗ "О стратегическом планировании в Российской Федерации";

- Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения";

- Федеральный закон от 8.11.2007 № 257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации";

- Федеральный закон от 8.11.2007 № 259-ФЗ "Устав автомобильного транспорта и наземного электрического транспорта";

- Федеральный закон от 29.12.2017 № 443-ФЗ "Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации";

- "Градостроительный кодекс Российской Федерации" от 29.12.2004 № 190-ФЗ;

- "Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях" от 30.12.2001 № 195-ФЗ;

- Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 "О Правилах дорожного движения" (вместе с "Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения");

- ГОСТ 32758-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Временные технические средства организации дорожного движения. Технические требования и правила применения;

- ГОСТ 32759-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Дорожные тумбы. Технические требования;

- ГОСТ 32825-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Дорожные покрытия. Методы измерения геометрических размеров повреждений;

- ГОСТ 32843-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Столбики сигнальные дорожные. Технические требования;

- ГОСТ 32865-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Знаки переменной информации. Технические требования;

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

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

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

Обозначения и сокращения

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

Введение

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

Задачи КСОДД:

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

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

Разработка КСОДД базировалась на следующих принципах:

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

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

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

КСОДД подготовлена в соответствии с "Правилами подготовки проектов и схем организации дорожного движения", утвержденными приказом Минтранса России от 17.03.2015 г. № 43.

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

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

КСОДД разработана на срок 17 лет до 2035 года.

1 Характеристика сложившейся ситуации по ОДД на территории МО

1.1 Описание используемых методов и средств получения исходной информации

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Каждое исследование состоит из четырех основных этапов:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- 28 районов,
- 480 сельсоветов.

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

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

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

Медвенский район впервые был образован 30 июля 1928 года и относился к Курскому округу Центрально-Чернозёмной области. С упразднением округов Медвенский район в 1930 году вошел в подчинение областному центру Центрально-Чернозёмной области в городе Воронеж. А в 1934 году вошел в состав повторно образованной Курской области. Во время Великой Отечественной Войны район был в зоне оккупации в период с 9 ноября 1941 по 15 февраля 1943 года. В результате очередной реорганизации 1 февраля 1963 г. Медвенский район вошел в состав Обоянского района. Медвенский район был восстановлен 9 декабря 1970 г.

Длина района с востока на запад 53 км, с севера на юг – 28 км.

Административный центра района – посёлок городского типа Медвенка находится в 36 километрах от областного центра.

Реки района мелководные и относятся к бассейну Днепра. Главными реками района являются притоки реки Сейм, на территории района длина рек составляет: река Реут – 48 км, река Полная – 30 км, реки Млодать, Реутец, Любач – по 16 км, река Медвенка – 13 км

Территория Медвенского района – холмистая равнина с частыми балками и оврагами, с достаточно высоким уровнем колебания высот.

Площадь Медвенского района – 1081 кв. км, площадь сельхозугодий – 94 тысячи гектаров, в том числе 73,4 тысячи гектаров пашни. Гордостью района являются его плодороднейшие и известнейшие черноземы, которые занимают 902 км² (82 %), почвы крупных балочных склонов – 106 км² (9,7 %), пойменные луговые – 33 км² (3 %), заболоченные – 31 км² (2,8 %).

Механический состав почвы следующий: тяжелосуглинистые почвы – 99,9 %. Процент содержания гумуса в почве от 3,15 до 12 %.

Район относится к лесостепной зоне, в основном это лиственные леса.

Суммарная площадь лесных угодий приблизительно равна 5799 га или 5,4 % территории района. Насаждения занимают 1860 га (17 %).

На территории района выращивают пшеницу, ячмень, рожь, горох, гречиху, овес, кукурузу, сахарную свеклу, подсолнечник, рапс.

На месторождении суглинков под Медвенкой работает кирпичный завод.

Климат похож с большинством районов области – континентальный, характеризуется довольно продолжительным летом со средними месячными температурами +18,7 – +20 °С и относительно холодной зимой – минус 18,2 – минус 18,6 °С в январе. Средняя годовая температура +5,3 °С, минимальная – минус 36 °С, максимальная +40 °С, среднегодовое количество осадков 587 мм.

Повторяемость направления ветра (средняя многолетняя роза ветров) северо-восточное – 16 %, западное – 15 %, юго-западное – 13 %, юго-восточное – 12 %, северо-западное – 12 %, северное – 11 %, южное – 9 %, штиль – 12 %.

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

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

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

Планировочная структура Поныровского района сложилась исторически – вдоль речных планировочных осей. Основные из них: р. Реут и ее притоки – и по сегодняшний день остаются основными осями экономического развития района.

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

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

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

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

- разработка и реализация региональной политики в области ОДД на территориях субъектов Российской Федерации в соответствии с государственной политикой Российской Федерации в области ОДД;

- организация и мониторинг ДД на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения;

- установка, замена, демонтаж и содержание ТСОДД на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения;

- ведение реестра парковок общего пользования, расположенных на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения;

- осуществление регионального государственного контроля в сфере ОДД;

- утверждение нормативов финансовых затрат бюджетов субъектов Российской Федерации на выполнение работ и оказание услуг по реализации мероприятий по ОДД на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения;

- определение размера платы за пользование платными парковками на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, автомобильных дорогах местного значения, а также установление ее максимального размера.

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

- организация и мониторинг ДД на автомобильных дорогах федерального значения;

- установка, замена, демонтаж и содержание ТСОДД на автомобильных дорогах федерального значения.

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

- организация и мониторинг ДД на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения;

- установка, замена, демонтаж и содержание ТСОДД на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения;

- ведение реестра парковок общего пользования, расположенных на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения;

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

- организация и мониторинг ДД на автомобильных дорогах общего пользования местного значения;

- ведение реестра парковок общего пользования на автомобильных дорогах общего пользования местного значения;

- установка, замена, демонтаж и содержание ТСОДД на автомобильных дорогах общего пользования местного значения.

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

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

- организация и мониторинг ДД на автомобильных дорогах федерального значения;

- установка, замена, демонтаж и содержание ТСОДД на автомобильных дорогах федерального значения.

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

- установка, замена, демонтаж и содержание ТСОДД на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения;

- ведение реестра парковок общего пользования, расположенных на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения.

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

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

Государственная политика в сфере ОДД включает в себя следующие направления:

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

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

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

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

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

закрепляемых за Российской Федерацией, субъектами Российской Федерации и органами местного самоуправления.

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

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

а) федеральный уровень:

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

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

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

б) региональный уровень:

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

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

в) местный уровень:

- разработка программ комплексного развития транспортной инфраструктуры, КСОДД и ПОДД в составе документов территориального планирования, на основе принципов государственной политики в сфере ОДД;

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

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

- дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения вне границ населенных пунктов в границах Медвенского района, в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов сельских поселений Медвенского района, включая создание и обеспечение функционирования парковок (парковочных мест), осуществление муниципального контроля за сохранностью автомобильных дорог местного значения вне границ населенных пунктов в границах Медвенского района, автомобильных дорог местного значения в границах

населенных пунктов сельских поселений Медвенского района, организация дорожного движения и обеспечение безопасности дорожного движения на них, а также осуществление иных полномочий в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности в соответствии с законодательством Российской Федерации;

- создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения между поселениями в границах Медвенского района, а также в границах сельских поселений Медвенского района.

1.4 Анализ нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД

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

Федеральный закон от 29.12.2017 № 443-ФЗ "Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" является основным законодательным актом в сфере ОДД и регулирует общественные отношения, возникающие в процессе ОДД, а также при организации и осуществлении парковочной деятельности.

Отношения в области ОДД могут также регулироваться нормативными правовыми актами Президента Российской Федерации, нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации и иными нормативными правовыми актами.

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

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

В настоящее время за выработку государственной политики и нормативное правовое регулирование в сфере ОДД отвечает Министерство транспорта Российской Федерации. В то же время ГИБДД МВД России является единственным органом, осуществляющим комплексное воздействие практически на все элементы деятельности по обеспечению БДД. В

соответствии с Федеральным законом от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции» на полицию возложены прямые обязанности по обеспечению БДД и регулированию ДД. Указом Президента РФ от 15.06.1998 № 711 установлены следующие обязанности ГИБДД МВД России: регулирование ДД, в том числе с использованием технических средств и автоматизированных систем, обеспечение организации движения ТС и пешеходов в местах проведения аварийно-спасательных работ и массовых мероприятий. При этом ГИБДД МВД России, однако, не является тем органом, на котором лежит непосредственная ответственность за осуществление мероприятий по ОДД.

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

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

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

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

- Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 17.03.2015 № 43 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем дорожного движения»;

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

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

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

- повышение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее –

субъекты экономической деятельности), на территории поселения, городского округа;

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

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

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

- создание условий для управления транспортным спросом;

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

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

- создание условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;

- повышение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

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

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

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

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

Примером может являться проект «Активный гражданин», запущенный по инициативе Правительства Москвы. Среди главных задач этой системы – получение мнения горожан по актуальным вопросам, касающимся развития города. Таким образом граждане могут влиять на решения, принимаемые властями. Опросы «Активного гражданина» делятся на три категории:

обшегородские, отраслевые и районные. Проект доступен на сайте, а также на мобильных платформах IOS и Android.

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

- средства теле- и радиовещания;
- печатные средства массовой информации Медвенского района – Общественно-политическая газета Медвенского района Курской области "Медвенские новости";
- официальный сайт муниципального образования "Медвенский район" Курской области: <http://medvenka.rkursk.ru>;
- официальный сайт муниципального района "Медвенский район" Курской области: <http://medvenka46.ru/>;
- информационно-справочный портал Медвенского района Курской области: <http://медвенский-район.рф/>;
- официальный сайт Общественно-политической газеты Медвенского района Курской области "Медвенские новости": <http://медвенские-новости.рф/>;
- официальная страница Общественно-политической газеты Медвенского района Курской области "Медвенские новости" в социальной сети "В контакте": <https://vk.com/public156161560>;

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

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

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

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

Документацией по ОДД являются КСОДД и ПОДД.

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

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

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

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

Генеральные планы являются основополагающими документами территориального планирования.

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

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

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

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

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

Территориальное планирование МО направлено на создание предпосылок к:

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

- устойчивому социальному и экономическому развитию территорий, посредством определения основных направлений развития их пространственного каркаса, совершенствования пространственной организации социальных, производственных, транспортных и других инженерных инфраструктур, систем защиты природной и историко-культурной среды;

- повышению эффективности использования территорий посредством зонирования (определяющего пространственное распределение планируемого характера изменений состояния и использования территорий и необходимых для их реализации градостроительных ограничений и

регламентов) и районирования (определяющего пространственную организацию территориального управления);

- защите связанных с осуществлением градостроительной деятельности прав граждан.

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

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

Основными целевыми установками при разработке схемы служили:

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

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

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

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

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

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

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

Факторы внешней среды:

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

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

- развитие субурбанизационных процессов в Курской области.

Факторы внутренней среды:

- уровень развития транспортной системы района.

- демографическая ситуация и социальный фон в районе.

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

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

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

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

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

2. Поощрение развития, генерируемого городскими функциями, и совершенствование взаимоотношений города и деревни. Городские системы и функции, включая системы и функции малых и средних региональных центров, должны развиваться таким образом, чтобы способствовать доступу к ним сельских жителей района. Партнерские отношения между городом и деревней призваны сыграть важную роль, в частности, в развитии сетей общественного транспорта, возрождении и одновременном развитии многих не связанных друг с другом видов сельских производств, повышении

эффективности инфраструктуры, развитии зон отдыха горожан и сохранении природного и культурного достояния. Условием эффективного партнерства является сотрудничество на принципах равенства местных администраций.

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

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

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

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

7. Приумножение культурного наследия как фактор развития. Привлечение муниципалитетами инвесторов, туристов и широкой

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

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

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

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

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

- проект планировки территории;
- проект межевания территории.

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

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

Стратегическое планирование в Российской Федерации осуществляется на основании норм Федерального закона от 28.06.2014 № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации» на федеральном

уровне, уровне субъектов Российской Федерации и уровне муниципальных образований.

К полномочиям органов местного самоуправления в сфере стратегического планирования относятся:

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

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

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

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

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

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

Цели Транспортной стратегии:

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

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

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

- интеграция в мировое транспортное пространство, реализация транзитного потенциала страны;

- повышение уровня безопасности транспортной системы;

- снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду.

Схема административных границ Медвенского района приведена в приложении А.

Медвенский район как административно-территориальная единица включает в свой состав 15 сельсоветов, один городской населённый пункт и 146 сельских населённых пунктов.

В Медвенский район как МО со статусом муниципального района входят 10 МО, в том числе 1 городское и 9 сельских поселений. Районный административный центр – посёлок городского типа Медвенка.

Медвенский район как МО законом Курской области от 21 октября 2004 года № 48-ЗКО (в ходе муниципальной реформы 2006 года) наделено статусом муниципального района, в составе которого было образовано 16 МО: одно городское поселение и 15 сельских поселений.

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

- Петровский сельсовет и Нижнереутчанский сельсовет в Нижнереутчанский сельсовет;

- Спасский сельсовет и Высокский сельсовет в Высокский сельсовет;

- Любичский сельсовет и Китаевский сельсовет в Китаевский сельсовет;

- Чермошнянский сельсовет и Вышнедубовецкий сельсовет в Знаменский сельсовет (законом от 14 декабря 2010 года № 109-ЗКО – в Чермошнянский сельсовет);

- Гостомлянский сельсовет и Тарасовский сельсовет в Гостомлянский сельсовет.

Законом Курской области от 22 мая 2019 года №32-ЗКО, Вышнереутчанский и Любачанский сельсоветы были преобразованы, путём их объединения, в Вышнереутчанский сельсовет.

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

Перечень населенных пунктов Медвенского района приведен в приложении В.

Динамика численности населения Медвенского района за последние 9 лет представлена в таблице 1 и на рисунке 1.

Таблица 1 – Численность населения Медвенского района

Год	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Численность, чел.	16497	16475	16429	16382	16318	16237	16432	16474	16353

Средняя плотность населения Центрального Федерального Округа Российской Федерации составляет 57 человек на кв. км. Средняя плотность населения Курской области составляет 37 человек на кв. км, в том числе сельского населения 12,4. Средняя плотность населения Медвенского района составляет 15,1 человек на кв. км, что составляет 40,8 % средней плотности населения Курской области или 26,5 % средней плотности населения Центрального Федерального Округа Российской Федерации. Средняя

плотность сельского населения Медвенского района составляет 11,1 человек, что несколько ниже, чем в среднем по области.

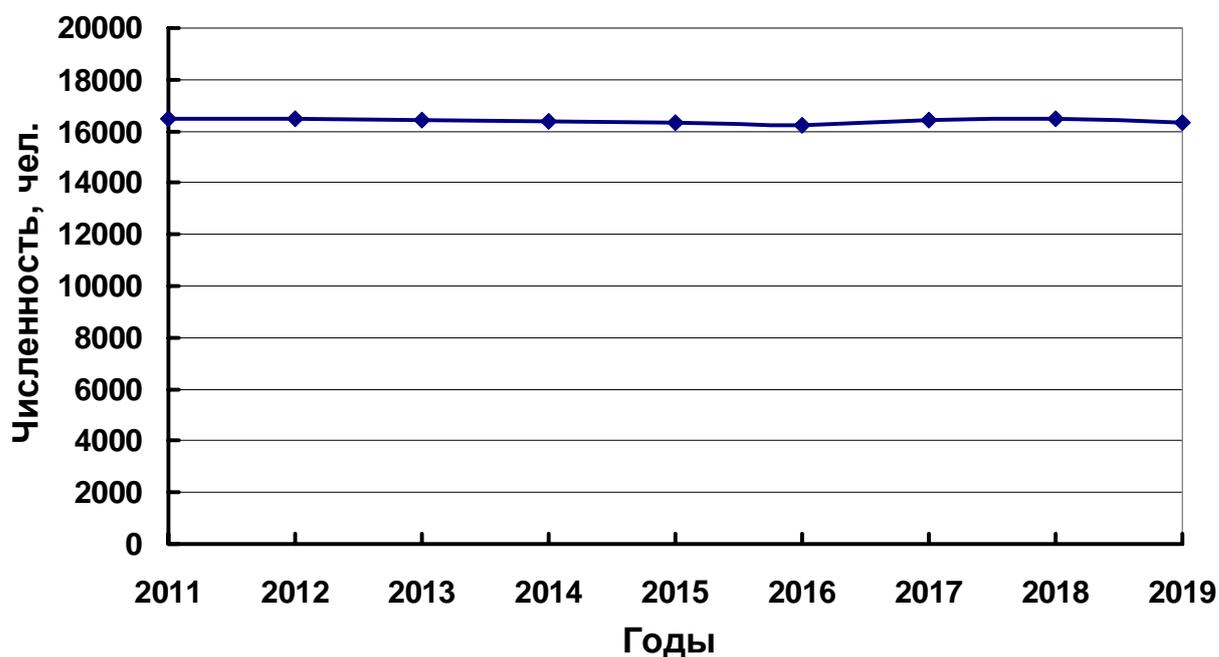


Рисунок 1 – Динамика численности населения Медвенского района

Распределение населения по территории района достаточно равномерное, однако наблюдается естественная сильная концентрация населения в центральной части в районе основной оси расселения. Периферийные части района имеют существенно меньшую плотность населения и демографический потенциал.

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

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

Транспортно-географическое положение Медвенского района в целом можно оценить как выгодное. По территории района проходит дорога федерального значения М-2 "Крым" Москва – Тула – Орел – Курск – Белгород – граница с Украиной.

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

1.6 Социально-экономическая характеристика МО

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

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

Основное трудоспособное население занято в различных отраслях МО. Из всех отраслей экономики населения наиболее высок коэффициент стабильности трудовых ресурсов в сфере торговли, сервиса, образования, культуры и ЖКХ.

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

На территории Медвенского района находится 27 ОУ (приложения Г и Д).

Учреждения здравоохранения Медвенского района представлены в приложениях Е и Ж.

Учреждения культурно-досугового типа Медвенского района представлены МКУК "Медвенская детская библиотека", МКУК "Межпоселенческая библиотека Медвенского района" и ее филиалами, районным домом культуры, сельскими домами культуры клубами, районным краеведческим музеем им. Д. Я. Самоквасова, домом-музеем Е. М. Чепцова, домом-музеем К. Д. Воробьева.

На территории района расположены признанные памятниками архитектуры каменные церкви строительства конца девятнадцатого века: Покрова Божьей Матери (1848) в с. Любичское, святителя Николая

Чудотворца (1850) в с. Белый Колодезь, святителя Митрофана Воронежского (1855) в с. Панино, Михаила Архангела в с. Гостомля.

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

1.7 Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий

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

Основными транспортными магистралями Медвенского района являются автомобильные дороги федерального ("Крым" Москва – Тула – Орел – Курск – Белгород – граница с Украиной), регионального ("Крым" – "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной") и межмуниципального значения ("Крым" – Гахово, "Крым" – Полный – "Крым" – Полевая").

Общая протяженность дорожно-транспортной сети Медвенского района составляет 699,45 км, в том числе:

- дорог федерального значения – 27,0 км;
- дорог регионального значения – 29,251 км;
- дорог межмуниципального значения – 255,199 км;
- дорог местного значения – 388,0 км;

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

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

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

Морфологически автотранспортная сеть района представляет собой древовидную структуру. Основным направлением является меридиональная трасса "Крым". Помимо неё, по территории района проходят широтные трассы регионального "Крым" – "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" и межмуниципального значения "Крым" – Гахово, "Крым" – Гахово – "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной", "Крым" – Полный – "Крым" – Полевая". На всех направлениях от основных дорог есть ответвления к населенным пунктам, соответствующие системе расселения района.

Таким образом, развитие транспортной сети района обусловлено системой расселения и на локальном уровне повторяет ее структуру. Основные автомобильные дороги проходят по водоразделам «мимо» населенных пунктов. В результате удаленные населенные пункты не всегда

имеют доступ к относительно качественным дорогам. Поэтому основным направлением развития дорожной сети должно быть увеличение транспортной связанности территорий через реконструкцию и строительство автодорог, связывающих основные оси.

Технические параметры дорог:

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

Мосты расположены на автомобильных дорогах:

- "Крым" Москва – Тула – Орел – Курск – Белгород – граница с Украиной – 1 мост;
- Дьяконово – Суджа – граница с Украиной – 1 мост;
- "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" – Тарасово – 1 мост;
- "Крым" – Амосовка с подъездами к х. Рождественка, с. Тарусовка – 2 моста;
- "Крым" – Гахово – 1 мост;
- "Крым" – Гахово" – "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" – 1 мост;
- "Крым" – "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" – 2-я Гостомля – 1 мост;
- "Крым" – Полный – "Крым" – Полевая" – Вышний Дубовец – граница Обоянского района – 1 мост;
- "Крым" – Полный – "Крым" – Полевая" – Шумовка с подъездом к с. Любимовка – 1 мост;
- Спасское – Спасские Выселки – Кондратьевские Выселки – 1 мост.

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

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

На территории Медвенского района железнодорожные переезды отсутствуют.

1.8 Описание существующей организации движения ТС и пешеходов

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

Внешние транспортно-экономические связи МО осуществляются преимущественно автомобильным и, частично, железнодорожным транспортом. Воздушный и водный транспорт в районе не используются.

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

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

На территории района (в наиболее крупных населенных пунктах, а также на наиболее оживленных автомобильных дорогах) расположены пешеходные переходы, большинство из которых соответствуют действующим требованиям, но на некоторых из них отсутствует или плохо видна дорожная разметка 1.14.1, отсутствуют или не соответствуют п. 5.1.17 ГОСТ Р 52289-2004 "Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств" дорожные знаки 5.19.1 или 5.19.2 "Пешеходный переход".

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

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

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

По дорогам района проходят маршруты ОПТ, соединяющие крупные и средние населенные пункты района между собой, а также с районным

центром – п. Медвенка, с областным центром – г. Курск и административным центром соседнего района – г. Обоянь.

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

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

Для обслуживания ТС в Медвенском районе имеются СТО автомобилей.

На территории района расположена 1 АЗС (приложение Н).

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

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

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

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

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

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

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

Реестр регулярных автобусных маршрутов пригородного сообщения Медвенского района представлен в приложении С.

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

1.10 Анализ пассажиро- и грузопотоков

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

Грузовые ТС, а также прицепы и полуприцепы к ним составляют достаточно малую долю (16,6 %) от общего количества ТС.

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

Наибольшие пассажиро- и грузопотоки наблюдаются на дорогах федерального и регионального значения.

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

На территории района практически не предусмотрена инфраструктура для грузовых ТС.

1.11 Анализ условий дорожного движения

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

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

Задержек в движении ТС на территории района практически не наблюдаются.

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

На территории района светофорные объекты отсутствуют.

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

1.12 Анализ эксплуатационного состояния ТСОДД

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

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

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

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

1.13 Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД

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

ОДД в МО осуществляется с помощью следующих основных методов:

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

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

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

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

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

Освещение на территории МО в основном соответствует требованиям норм по освещению малых и средних населенных пунктов. Более освещенные улицы – основные улицы с асфальтовым покрытием и большей

интенсивностью движения, второстепенные улицы и проезды освещены хуже.

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

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

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

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

Существует потребность в совершенствовании пешеходной инфраструктуры.

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

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

1.14 Исследование причин и условий возникновения ДТП

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

ДТП наносят экономике значительный ущерб.

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

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

- постоянно возрастающей мобильностью населения;
- увеличением автомобильного парка личных ТС;
- низкой долей перевозок общественным транспортом и увеличением перевозок личным транспортом;

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

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

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

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

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

На территории Медвенского района в 2018 г. зарегистрировано 25 ДТП (рисунок 3), в которых 8 человек погибло и 44 человека получило ранения. По сравнению с 2017 г. количество ДТП в 2018 г. уменьшилось на 32,4 % (с 37 до 25 ДТП), количество раненых уменьшилось на 21,4 % (с 56 до 44 человек), а количество погибших увеличилось на 100 % (с 4 до 8 человек).

На протяжении последних 17 лет в районе отсутствует тенденция улучшения или ухудшения показателей аварийности. Количество ДТП в течение этих лет находится в интервале от 23 в 2002 г. до 59 в 2014 г., количество раненых – от 27 в 2002 г. до 86 в 2014 г., количество погибших – от 2 в 2002 г. до 18 в 2005 г.

С участием пешеходов в 2018 г. (рисунок 4) произошло 28,0 % ДТП (7 из 25 ДТП), в которых 6 человек получило ранения (13,6 % от общего количества раненых в ДТП) и 2 пешехода погибло (25 % от общего количества погибших в ДТП людей). В 2018 г. по сравнению с предыдущим 2017 годом отмечается увеличение количества таких ДТП на 40,0 % (с 5 до 7 ДТП), количества раненых на 20,0 % (с 5 до 6 человек), количества погибших с 0 до 2 человек. На протяжении последних 17 лет не наблюдается заметной тенденции улучшения или ухудшения показателей аварийности с участием пешеходов.

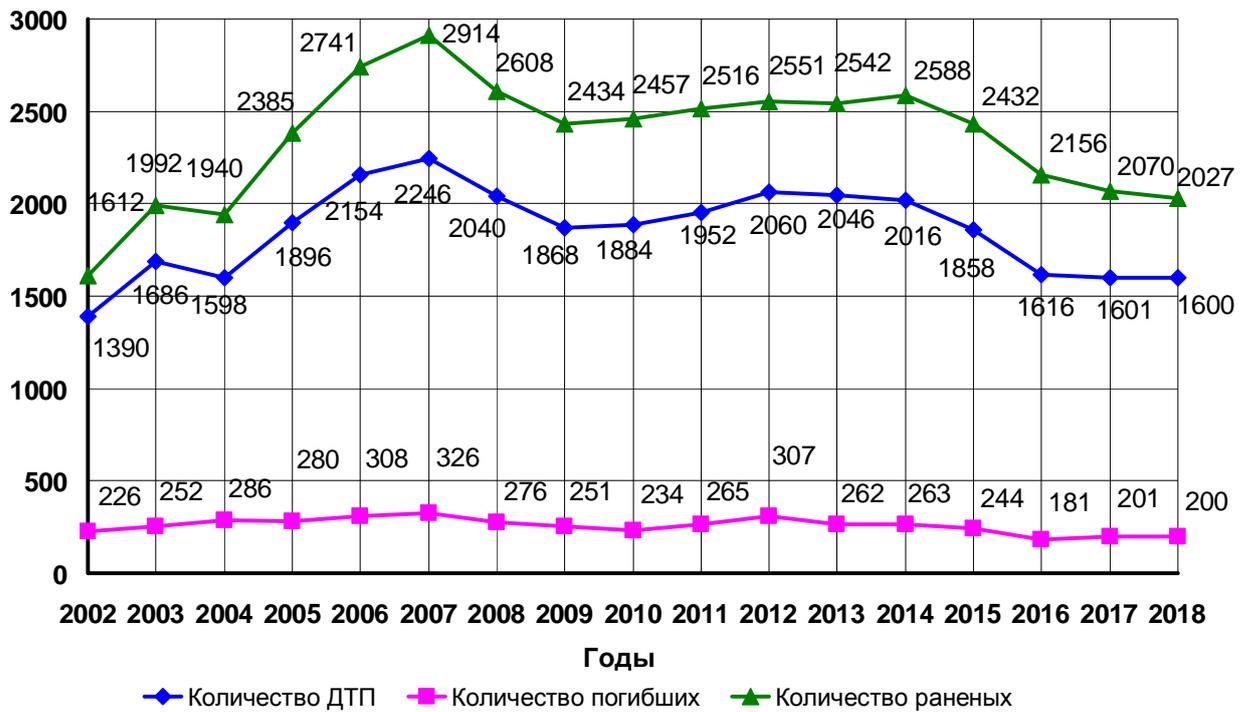


Рисунок 2 – Общее количество ДТП, погибших и раненых в них людей в Курской области

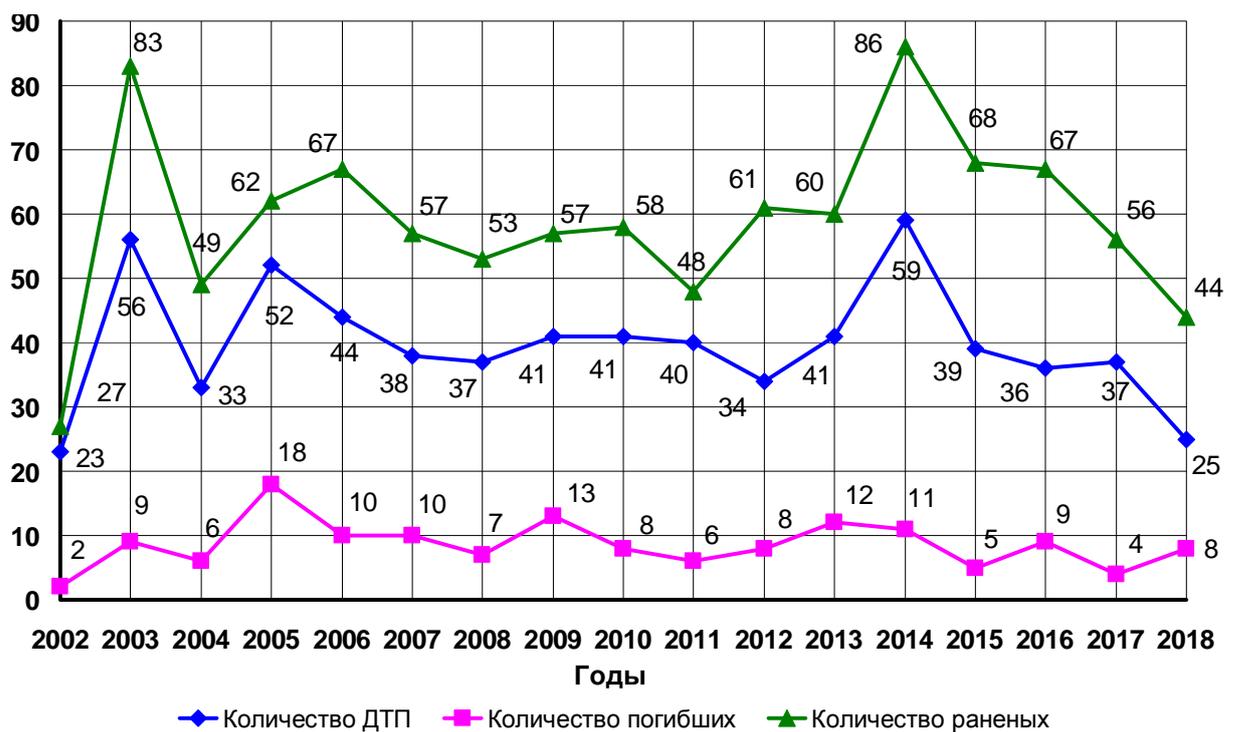


Рисунок 3 – Общее количество ДТП, погибших и раненых в них людей в Медвенском районе

ДТП с участием пешеходов характеризуются наименьшим количеством пострадавших на одно ДТП (2 погибших и 6 раненых на 7 ДТП в 2018 г.).

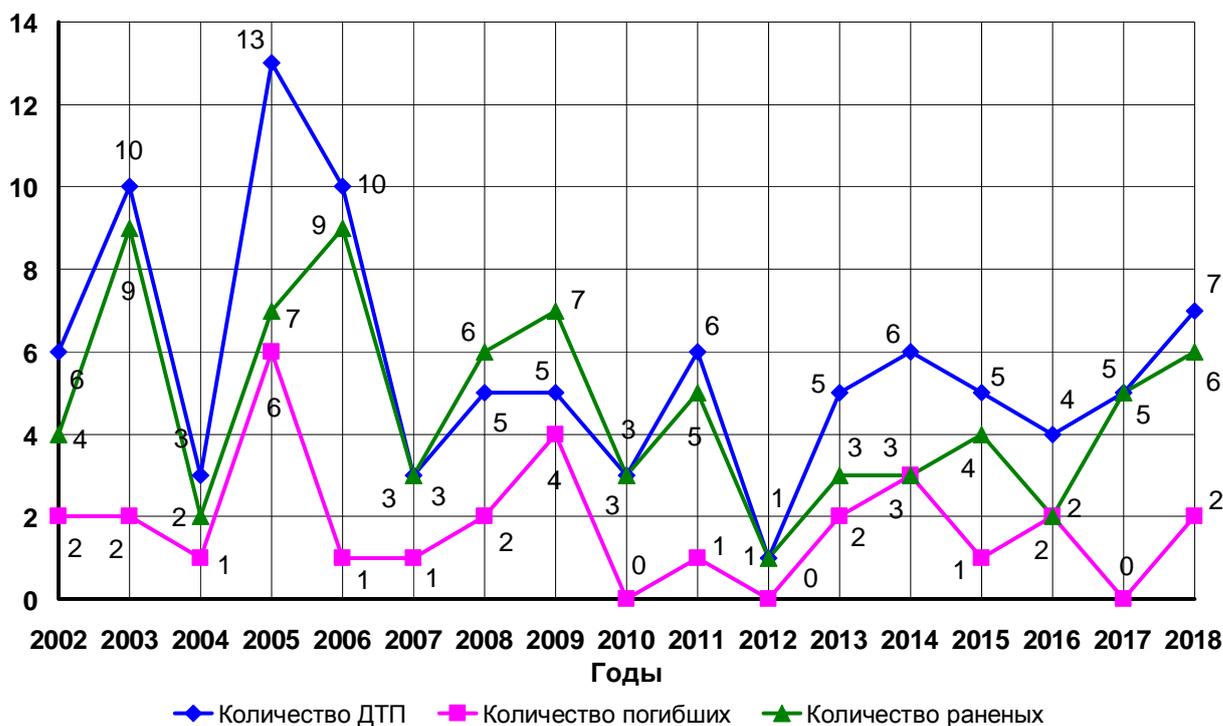


Рисунок 4 – Количество ДТП с участием пешеходов, количество погибших и раненых в них людей

По вине пешеходов в 2018 г. (рисунок 5) произошло 16,0 % ДТП (4 из 25 ДТП), в которых 2 человека погибло (25 % от общего количества погибших в ДТП) и 4 человека получили ранения (9,1 % от общего количества раненых). По сравнению с предыдущим 2017 годом, в котором за последние 11 лет зафиксировано наименьшее количество таких ДТП и пострадавших в них людей (было совершено всего 1 ДТП, в котором 1 человек получил ранения), в 2018 г. отмечается резкий скачок как самих ДТП (с 1 до 4 ДТП), так и количества раненых (с 1 до 4 человек) и погибших (с 0 до 2 человек) в них людей.

По вине водителей ТС, находящихся в состоянии алкогольного опьянения, в 2018 г. (рисунок 6) произошло 3 ДТП (12 % от общего количества ДТП), в которых 6 человек получило ранения (13,6 % от общего количества раненых в ДТП) и ни один человек не погиб. По сравнению с предыдущим 2017 годом в 2018 г. отмечается уменьшение количества таких ДТП на 25 % (с 4 до 3 ДТП), увеличение количества раненых на 20 % (с 5 до 6 человек) и уменьшение количества погибших с 3 до 0 человек. Такие ДТП характеризуются наибольшим количеством пострадавших на одно ДТП (6 человек ранено в 3 ДТП в 2018 г.)

С участием детей в 2018 г. (рисунок 7) произошло 16,0 % ДТП (4 из 25 ДТП). в которых 6 человек (13,6 % от общего количества раненых в ДТП) получило ранения и ни один человек не погиб. По сравнению с предыдущим 2017 годом в 2018 году количество таких ДТП увеличилось на 33,3 % (с 3 до 4 ДТП), количество раненых увеличилось на 100 % (с 3 до 6 человек), а количество погибших в таких ДТП людей с 2002 г. остается неизменным и равно нулю.

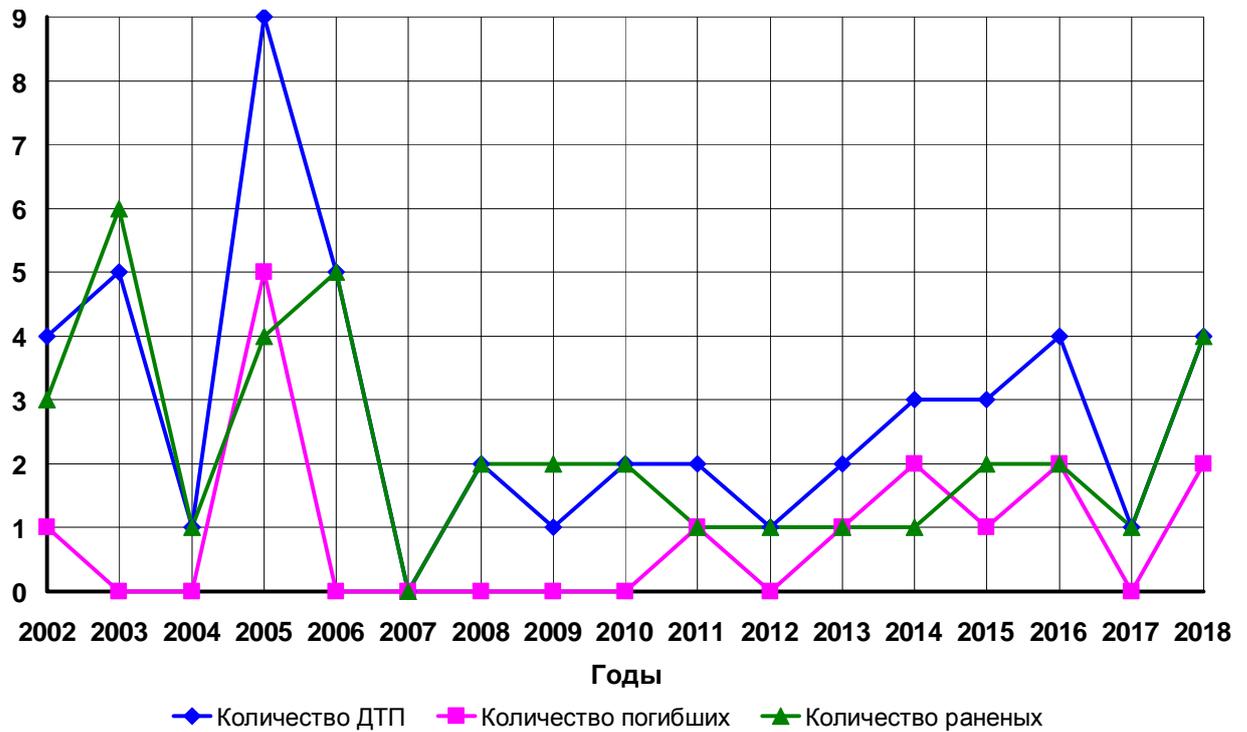


Рисунок 5 – Количество ДТП по вине пешеходов, количество погибших и раненых в них людей

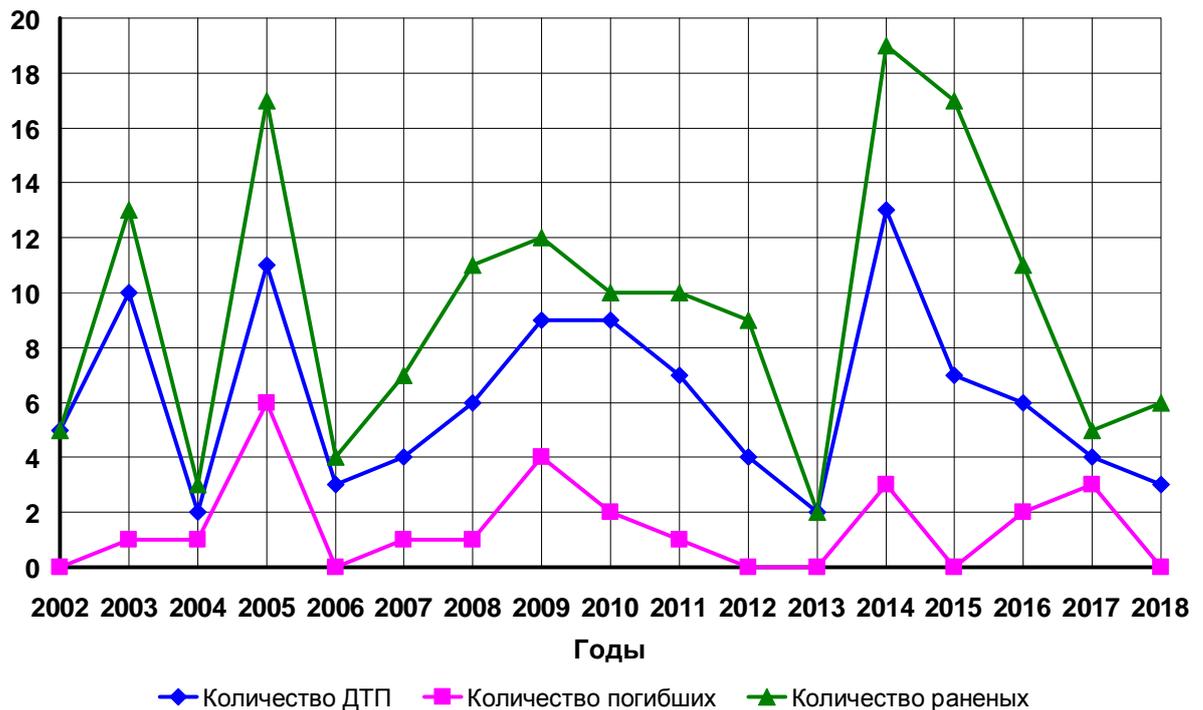


Рисунок 6 – Количество ДТП, погибших и раненых в них людей по вине водителей ТС, находящихся в состоянии алкогольного опьянения

По вине детей в 2018 г. (рисунок 8), произошло 1 ДТП, в котором 1 ребенок получил ранения и ни один не погиб. По сравнению с предыдущим 2017 годом, в котором не было совершено ни одного ДТП, и, соответственно, ни один человек не пострадал, в 2018 г. отмечается увеличение количества

таких ДТП и раненых в них людей. Количество погибших в таких ДТП детей на протяжении последних 13 лет не изменяется и равно нулю.

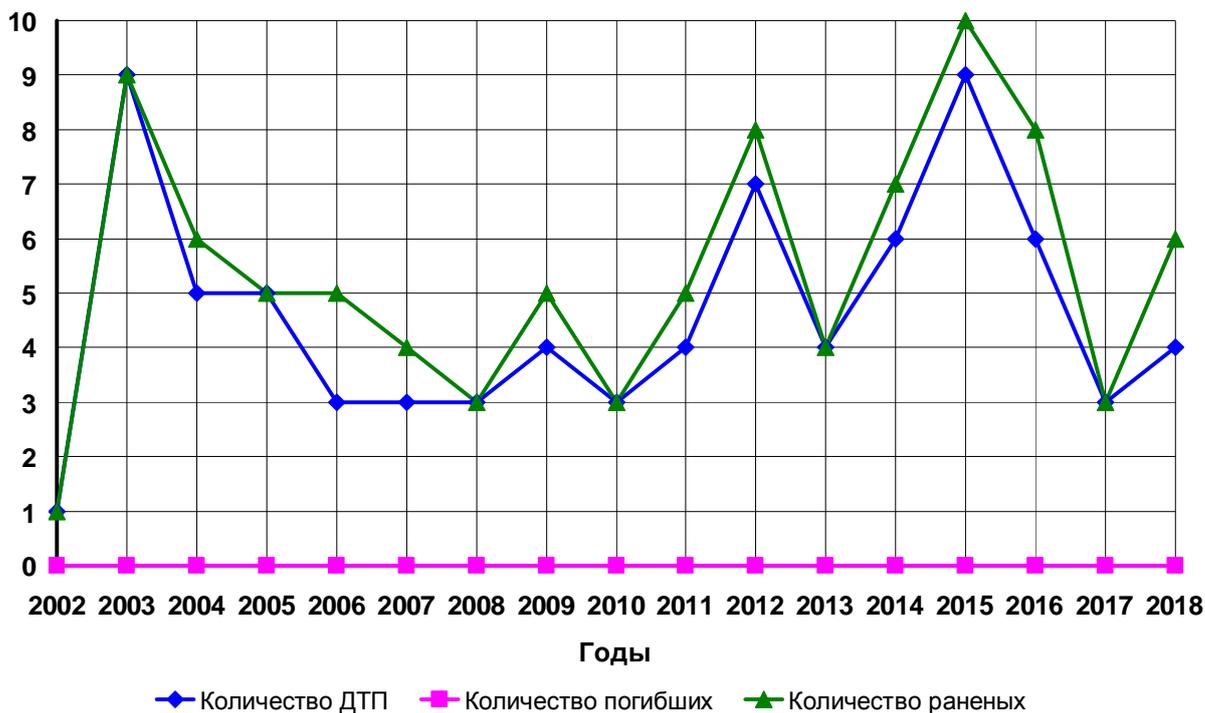


Рисунок 7 – Количество ДТП с участием детей, количество погибших и раненых в них людей

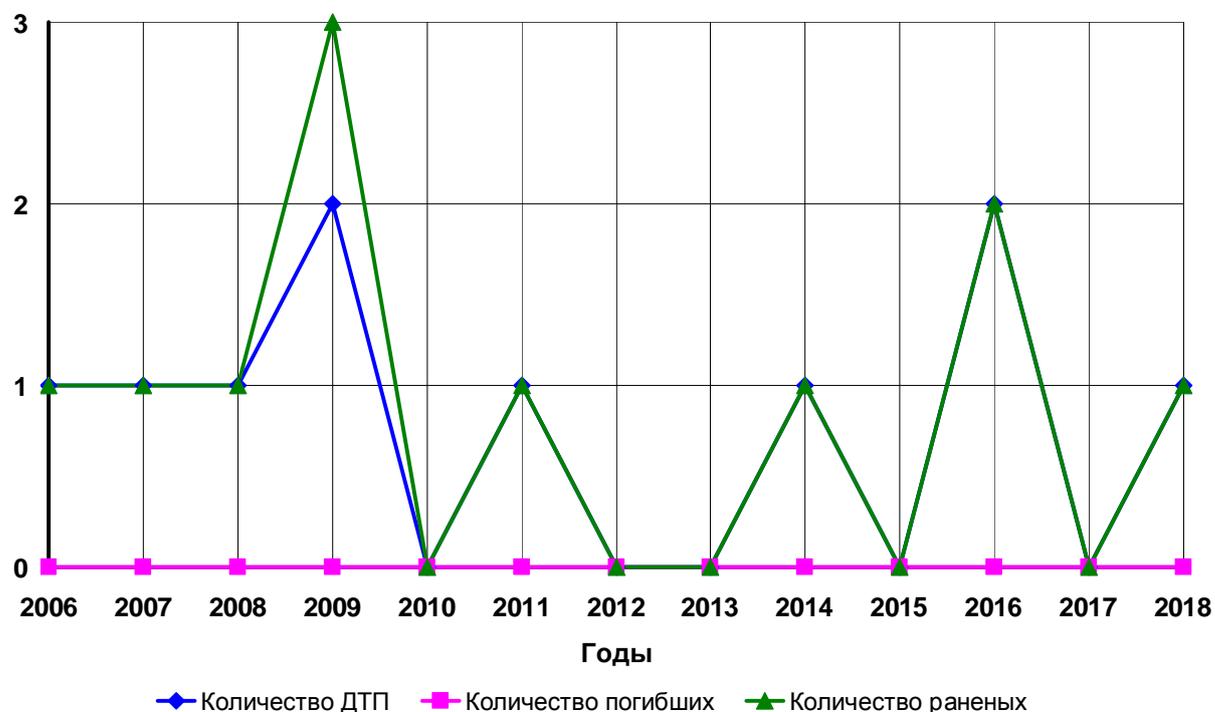


Рисунок 8 – Количество ДТП по вине детей, количество погибших и раненых в них людей

По вине молодых водителей ТС в 2018 г. (рисунок 9) произошло 1 ДТП, в которых 1 человек получил ранения и ни один человек не погиб. По

сравнению с 2017 г. количество таких ДТП уменьшилось на 80,0 % (с 5 до 1 ДТП), количество раненых в них людей уменьшилось на 83,3 % (с 6 до 1 человека), количество погибших уменьшилось на 100 % (с 1 до 0 человек).

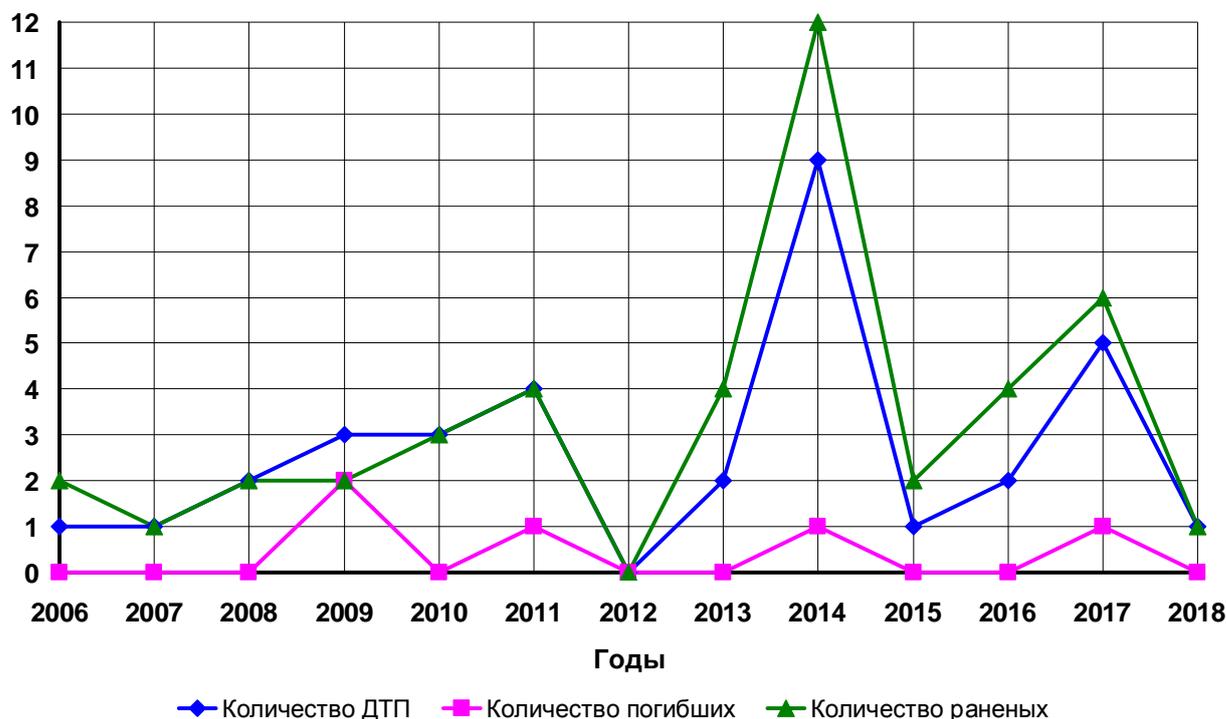


Рисунок 9 – Количество ДТП по вине молодых водителей ТС, количество погибших и раненых в них людей

В 2018 г. в районе зарегистрировано 3 ДТП (12,0 % от общего их количества), которым сопутствовали, так называемые, неудовлетворительные дорожные условия (рисунок 10), в которых один человек погиб (12,5 % от общего количества погибших в ДТП) и 2 человека получило ранения (4,5 % от общего количества раненых в ДТП людей). По сравнению с предыдущим годом количество таких ДТП уменьшилось на 62,5 % (с 8 до 3 ДТП), количество раненых уменьшилось на 83,3 % (с 12 до 2 человек), а количество погибших не изменилось.

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

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

В 2018 г. на пешеходных переходах района произошло 1 ДТП (рисунок 11), в котором 1 человек получил ранения и ни один человек не погиб. По сравнению с 2017 г. количество таких ДТП и раненых в них людей увеличилось с 0 до 1.

Анализ распределения ДТП по месяцам года в 2018 г. (рисунок 12) показывает, что на протяжении года ДТП распределены не равномерно. Наибольшее количество ДТП произошло с июля по октябрь – 14 ДТП (56,0 % от общего количества ДТП). Наиболее аварийными месяцами года являются

август и сентябрь – по 4 ДТП, затем идут январь, май, июль и октябрь – по 3 ДТП, а наименее аварийными – март и июнь – 0 ДТП.

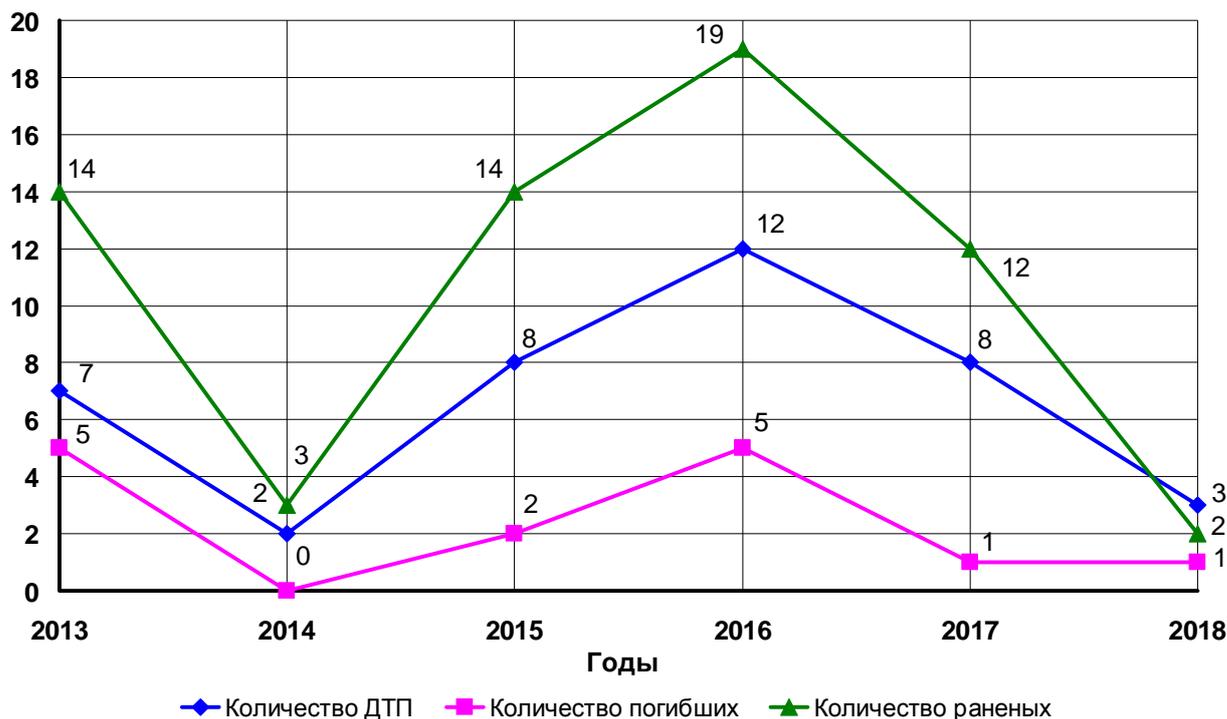


Рисунок 10 – Количество ДТП с сопутствующими неудовлетворительными дорожными условиями, количество погибших и раненых в них людей

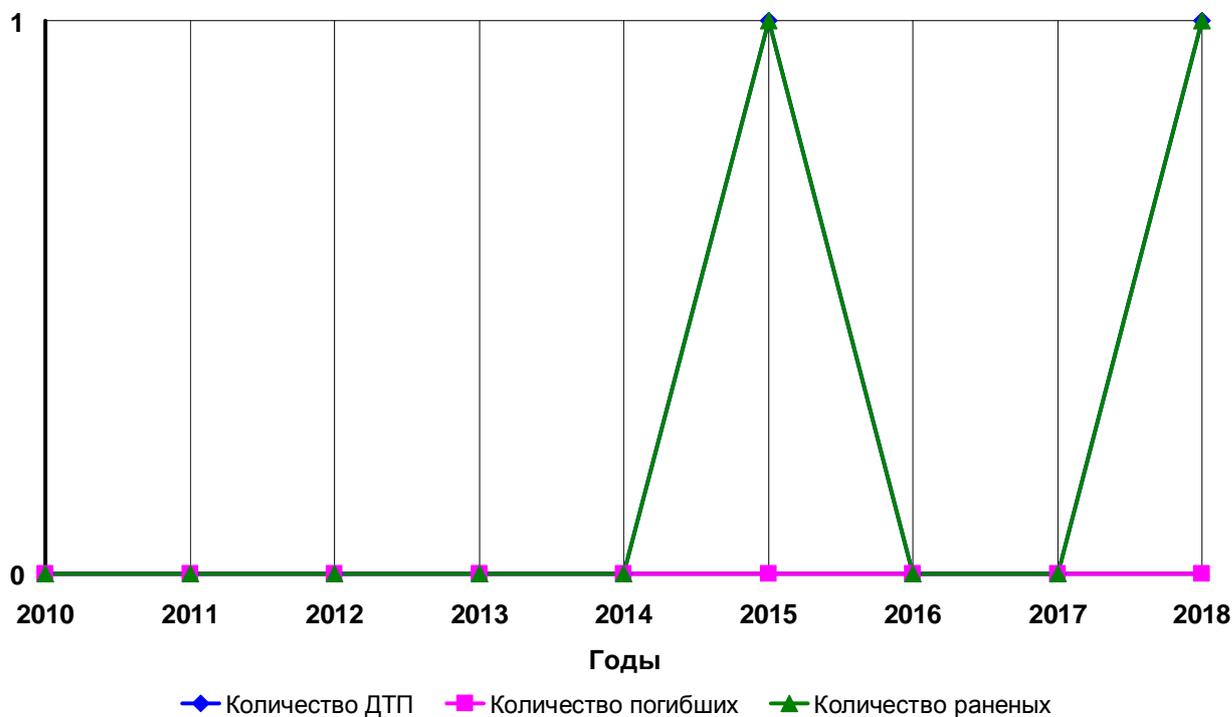


Рисунок 11 – Количество ДТП, произошедших на пешеходных переходах, количество погибших и раненых в них людей

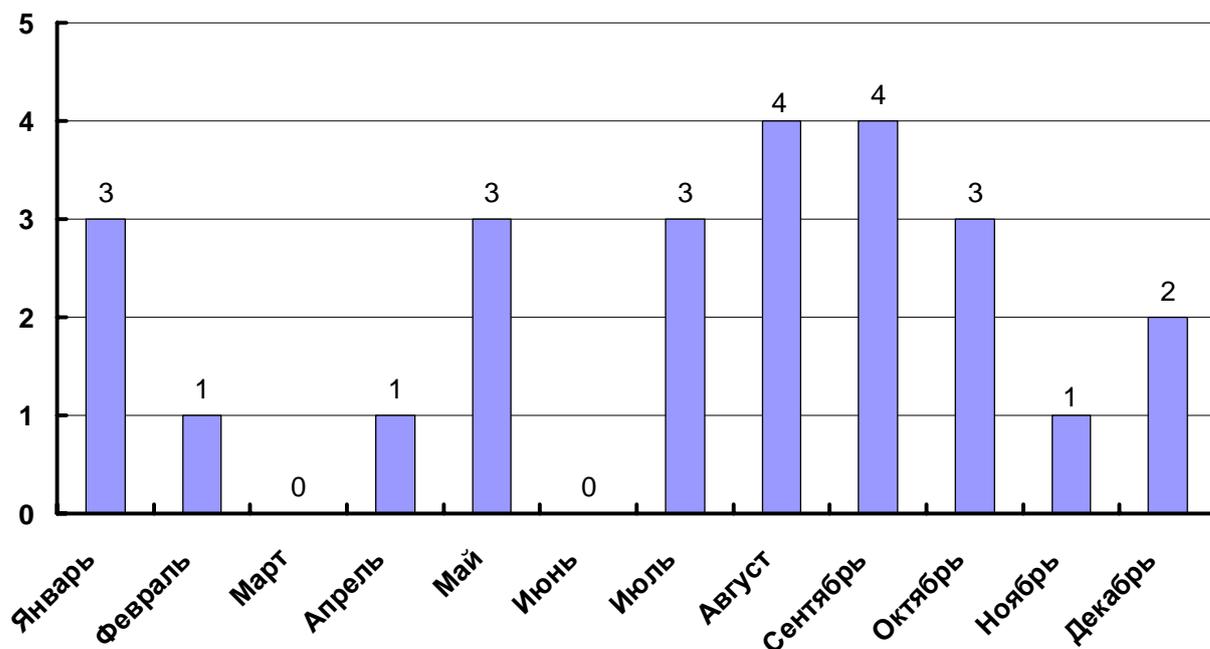


Рисунок 12 – Распределение ДТП по месяца года

Анализ распределения ДТП по дням недели в 2018 г. (рисунок 13) показывает, что наибольшее их количество (7 ДТП или 28,0 % от общего количества ДТП) произошло в воскресенье, а наименьшее количество ДТП (1 ДТП или 4,0 % от общего количества ДТП) – во вторник. В остальные дни недели происходило по 3–4 ДТП.

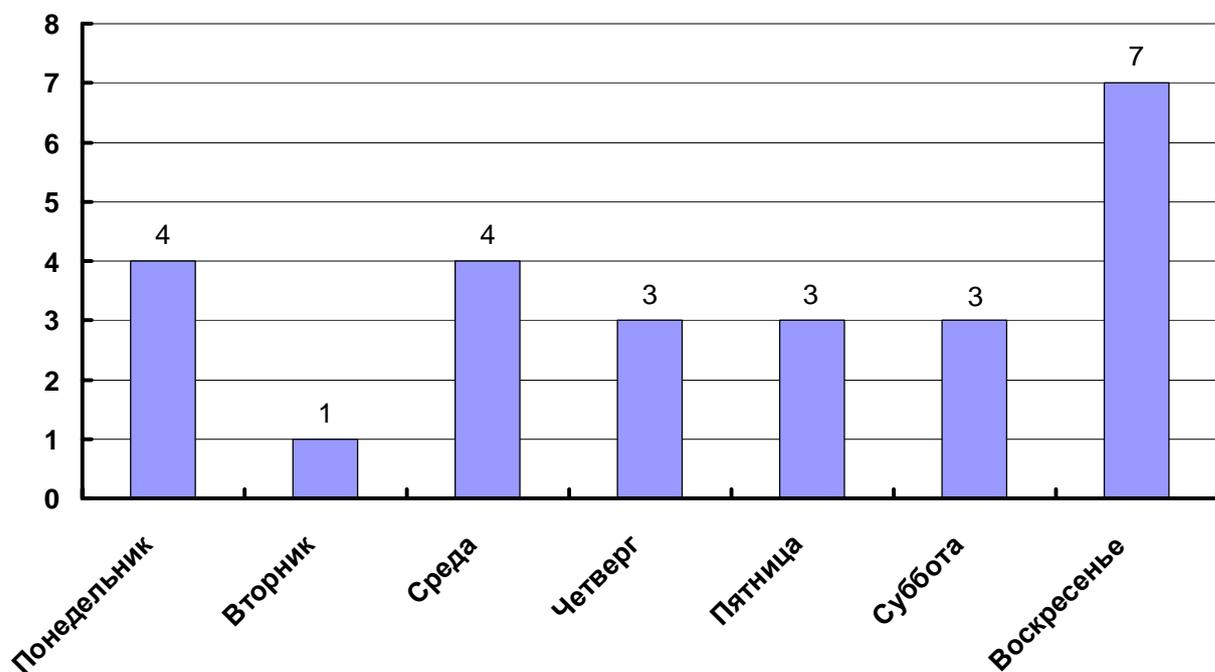


Рисунок 13 – Распределение ДТП по дням недели

Анализ распределения ДТП по времени суток в 2018 г. (рисунок 14) показывает, что наибольшее их количество (16 ДТП или 64,0 % от общего количества ДТП) произошло с 11 до 19 часов. Наиболее аварийными часами являются промежутки времени с 13 до 14 ч и с 18 до 19 ч.

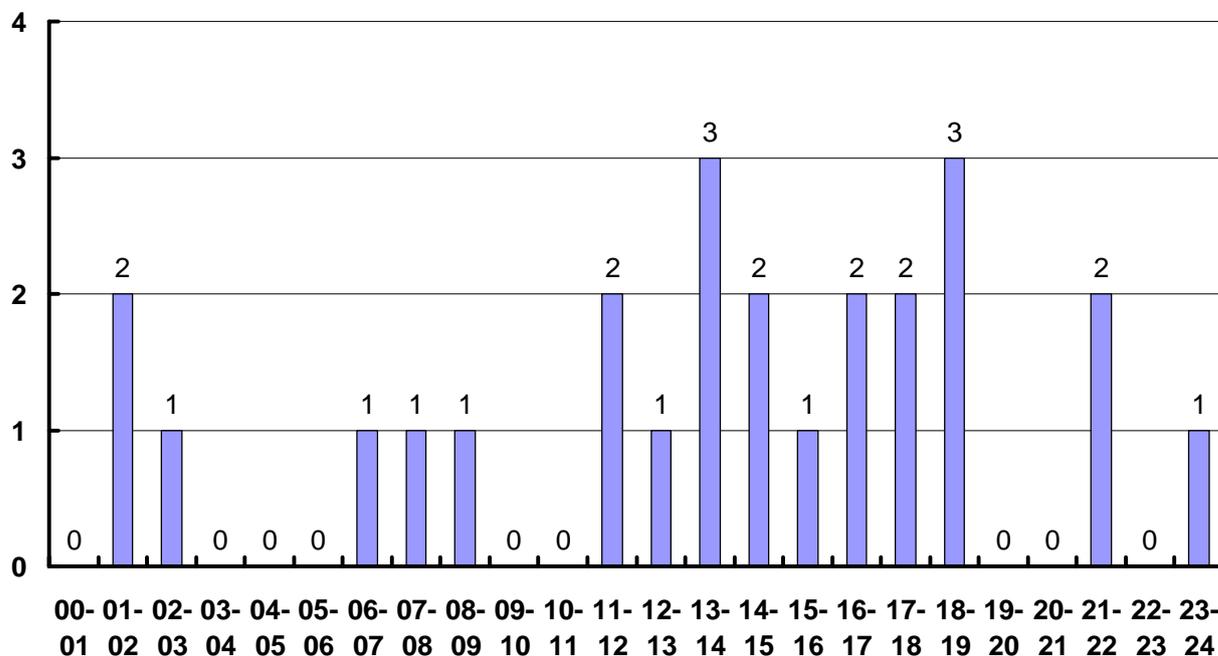


Рисунок 14 – Распределение ДТП по времени суток

Анализ распределения ДТП по видам в 2018 г. (рисунок 15) показывает, что самым распространенным видом ДТП является опрокидывание ТС (9 ДТП или 36,0 % от общего количества ДТП), затем идут столкновение ТС и наезд на пешехода (по 7 ДТП или по 28,0 % от общего количества ДТП), на третьем месте – наезд на препятствие и иной вид ДТП (по 1 ДТП или по 4,0 % от общего количества ДТП).

Карта ДТП Медвенского района за 2018 г. представлена в приложении Т.

Перечень ДТП, произошедших в Медвенском районе в 2018 г., представлен в приложении У.

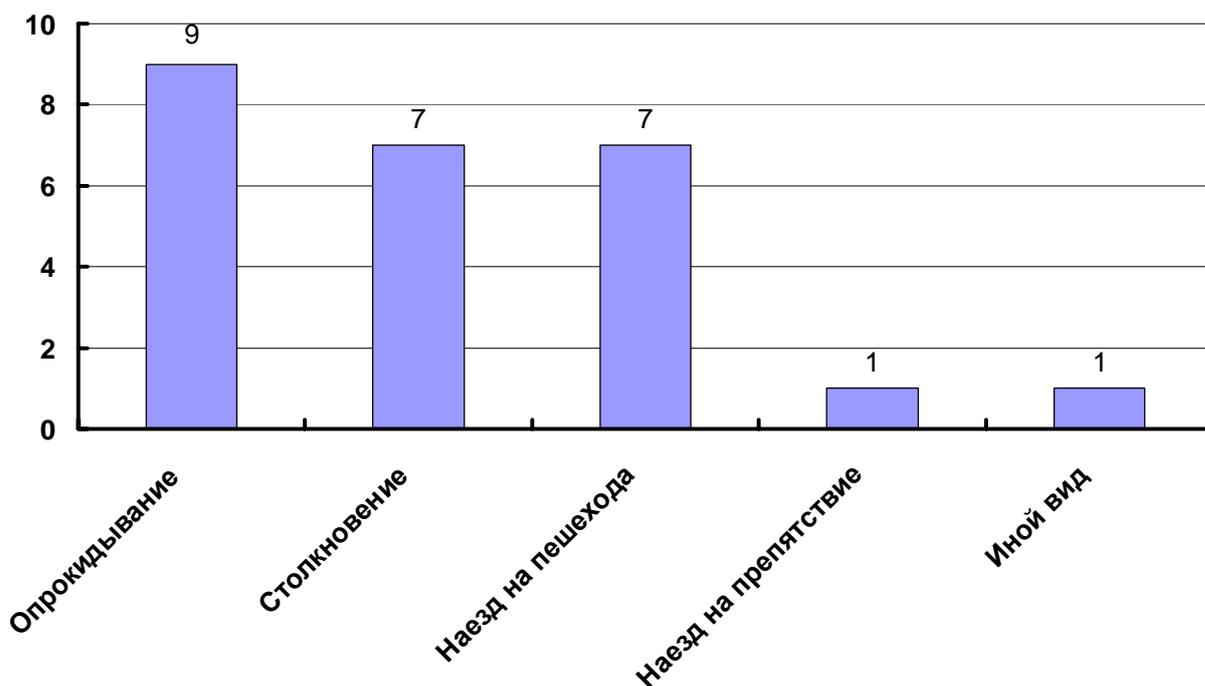


Рисунок 15 – Распределение ДТП по видам

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

- 9 из 25 ДТП (36,0 % от общего количества ДТП) составили опрокидывания ТС;

- 7 из 25 ДТП (28,0 % от общего количества ДТП) составили наезды на пешеходов;

- 4 из 25 ДТП (16,0 % от общего количества ДТП) или из 7 ДТП произошедших с участием пешеходов, произошли по вине пешеходов;

- 2 из 8 погибших в ДТП (25,0 % от общего количества погибших в ДТП) пешеходы, которые погибли из-за нарушения ими ПДД;

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

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

- 5 ДТП произошло из-за неправильного выбора дистанции;

- 3 ДТП произошло по вине водителей, не имеющих права на управление ТС;

- 3 ДТП произошло из-за выезда на полосу встречного движения;

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

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

1.15 Изучение общественного мнения и мнения водителей ТС

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

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

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

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

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

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

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

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

4. Проведение опроса общественного мнения и мнения водителей ТС методом анкетирования. Опрос проводили анонимно, с целью повышения достоверности информации, по 3–4 часа в день в течение 3–4 дней, чтобы была возможность учесть мнения различных слоев населения.

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

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

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

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

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

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

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

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

населения, численность которого в 2035 году должна будет составить 16160 человек.

Исходя из прогноза уровня автомобилизации населения района в 2035 г. (812 ТС / 1000 чел.), количество ТС в районе при этом варианте составит 13120 единиц, что на 55,3 % больше существующего в настоящее время количества ТС. Следовательно, также на 55,3 % увеличится интенсивность движения ТС и загрузка УДС района.

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

В качестве основных мероприятий ОДД для консервативного варианта определены:

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

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

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

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

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

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

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

Оптимальный (инновационный) вариант проектирования КСОДД предусматривает рост численности населения района, которая в 2035 г. будет составлять 17950 чел. Этот вариант предусматривает развитие производственной базы, инженерной инфраструктуры, улучшение социальных и культурно-бытовых условий жизни населения.

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

Исходя из прогноза уровня автомобилизации населения района в 2035 г., количество ТС в районе при этом варианте составит 14570 единиц, что на 72,5 % больше существующего в настоящее время количества ТС. Следовательно, также на 72,5 % увеличится интенсивность движения ТС и загрузка УДС района.

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

В качестве основных мероприятий ОДД для оптимального варианта определены:

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

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

5) совершенствование системы информационного обеспечения участников ДД;

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

7) организация пропуска грузовых ТС;

8) формирование единого парковочного пространства;

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

10) организация движения пешеходов;

11) обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов;

12) обеспечение маршрутов безопасного движения детей к ОУ;

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

14) размещение специализированных стоянок для задержанных ТС.

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

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

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

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

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

4 Мероприятия по ОДД для предлагаемого к реализации варианта проектирования

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

4.1 Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий

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

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

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

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

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

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

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

Категории автомобильных дорог района представлены в приложениях К, Л и М.

4.3 Распределение транспортных потоков по сети дорог

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

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

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

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

4.4 Разработка, внедрение и использование АСУДД

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

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

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

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

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

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

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

4.6 Совершенствование системы информационного обеспечения участников ДД

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

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

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

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

4.7 Применение реверсивного движения

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

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

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

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

В рамках разработки КСОДД ввод новых или изменение действующих маршрутов не предусматривается, ввиду полного удовлетворения спроса на перевозки существующими маршрутами. Но предусматривается строительство новых и обустройство существующих ОП ОПТ (строительство заездных карманов, остановочных и посадочных площадок, павильонов, туалетов, нанесение дорожной разметки, установка дорожных знаков).

4.9 Организация пропуска транзитных транспортных потоков

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

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

4.10 Организация пропуска грузовых ТС

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.11 Ограничение доступа ТС на определенные территории

Ограничение доступа ТС на определенные территории используется в различных целях:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.13 Формирование единого парковочного пространства

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

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

4.14 Организация одностороннего движения ТС на дорогах или их участках

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

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

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

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

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

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

4.16 Режимы работы светофорного регулирования

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

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

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

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

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

Для устранения помех движению и факторов опасности предлагается реконструкция следующих перекрестков с целью приведения ОДД на них в соответствие со схемой, изображенной на рисунке 16:

- перекресток дорог "Крым" – Полный – "Крым" – Полевая" и "Крым" – Полный – "Крым" – Полевая" – Шумовка с подъездом к с. Любимовка (51.516985, 36.398038);
- перекресток дорог "Крым" – Гахово и "Крым" – Гахово" – Танеевка (51.401118, 36.078463);
- перекресток дорог "Крым" – Гахово и "Крым" – Гахово" – "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" (51.399528, 36.076529);
- перекресток дорог "Крым" – "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" и "Крым" – "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" – Высокое (51.477407, 35.979061);

- перекресток дорог "Крым" – "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" и "Крым" – "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" – Спасское (51.465450, 35.905606);

- перекресток дорог "Крым" – "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" и "Крым" – "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" – 2-я Гостомля (51.476593, 35.862170);

- перекресток дорог "Крым" – Гахово" – "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" и Спасское – Спасские Выселки – Кондратьевские Выселки (51.437577, 35.933222);

- перекресток дорог "Крым" – Гахово" – "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" и "Крым" – "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" – 2-я Гостомля (51.432950, 35.862594);

- перекресток дорог "Крым" – Гахово" – "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" и "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" – Тарасово (51.459962, 35.741867).

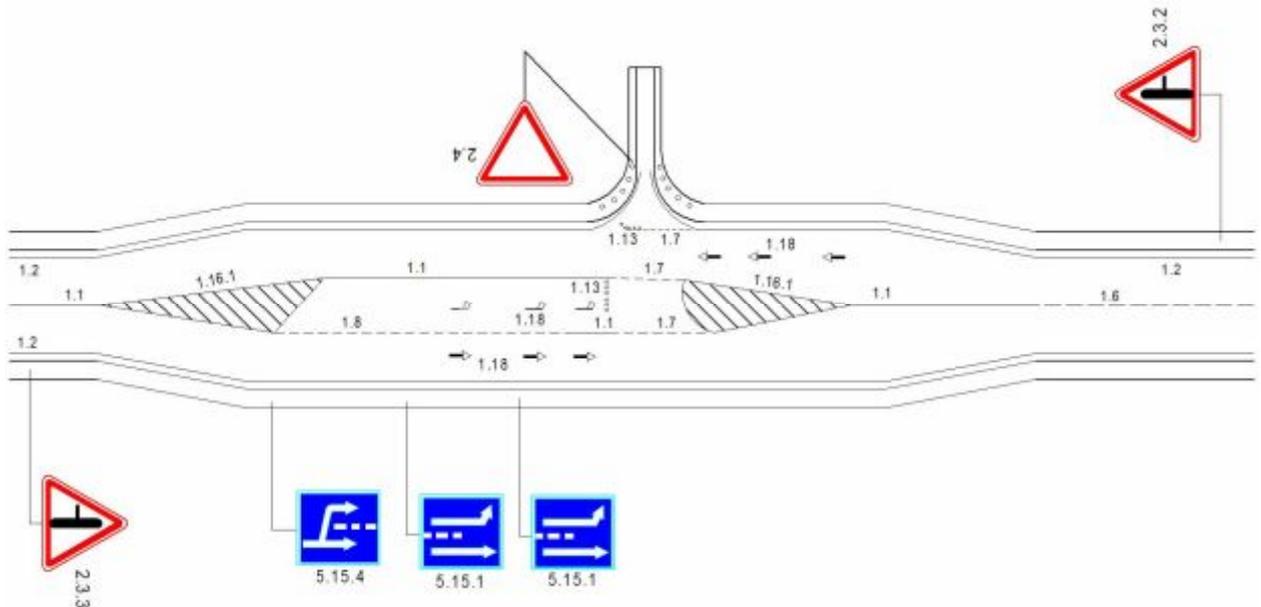


Рисунок 16 – Схема ОДД на перекрестке

4.18 Организация движения пешеходов

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

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

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

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

- мероприятия, направленные на обеспечение беспрепятственного перемещения ПП.

В рамках этих мероприятий предусмотрено:

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

- обустройство пешеходных переходов;

- обновление дорожной разметки на пешеходных переходах;

- улучшение видимости пешеходных переходов посредством их оборудования современными ТСОДД;

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

4.19 Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.20 Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным учреждениям

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

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

Поставленные задачи решаются с помощью применения ТСОДД.

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

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

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

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

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

Анализ маршрутов безопасного движения детей к ОУ выявил наличие недостатков в ОДД, которые необходимо учесть при выполнении ПОДД.

4.21 Организация велосипедного движения

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

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

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

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

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

- строительство новых автомобильных дорог для расширения межпоселенческих и межрайонных связей;
- содержание, ремонт и реконструкция существующих автомобильных дорог с целью приведения дорог в нормативное состояние, улучшения их транспортно-эксплуатационных качеств;

- обустройство грунтовых автомобильных дорог твердым покрытием;
- строительство новых участков дорог, развязок, примыканий и т. д.
- расширение улиц и дорог для повышения их пропускной способности.

Проектируемый транспортный каркас Медвенского района представлен в приложении X.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.24 Размещение специализированных стоянок для задержанных ТС

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

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

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

Предусматривается строительство специализированной стоянки для задержанных ТС.

5 Очередность реализации мероприятий по ОДД

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

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

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

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

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

6 Оценка требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по ОДД

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

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

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

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

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

Требуемый объем финансирования мероприятий по ОДД составляет 2178,65 млн руб., в том числе:

- 2019 год – 50,6 млн руб.;
- 2020 год – 81,6 млн руб.;
- 2021 год – 81,75 млн руб.;
- 2022 год – 107,1 млн руб.;
- 2023 год – 107,4 млн руб.;
- 2024 – 2028 годы – 496,0 млн руб.;
- 2029 – 2033 годы – 1254,2 млн руб.

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

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

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

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

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

В соответствии с положениями ст. 15 Федерального закона от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» осуществление дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог местного значения обеспечивается уполномоченными органами местного самоуправления.

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

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

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

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

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

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

Основными функциями администрации МО по реализации КСОДД являются:

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

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

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

Общий контроль над ходом реализации КСОДД осуществляет глава администрации МО.

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

Корректировка КСОДД осуществляется в случаях:

- отклонений в выполнении мероприятий КСОДД в предшествующий период;

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

- снижения результативности и эффективности использования средств бюджетной системы;

- изменения дорожно-транспортной ситуации;

- уточнения мероприятий, сроков реализации объемов финансирования мероприятий.

Заключение

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

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

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

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

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

КСОДД разработана на срок 17 лет.

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

Список использованных источников

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

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

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

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

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

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

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

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

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

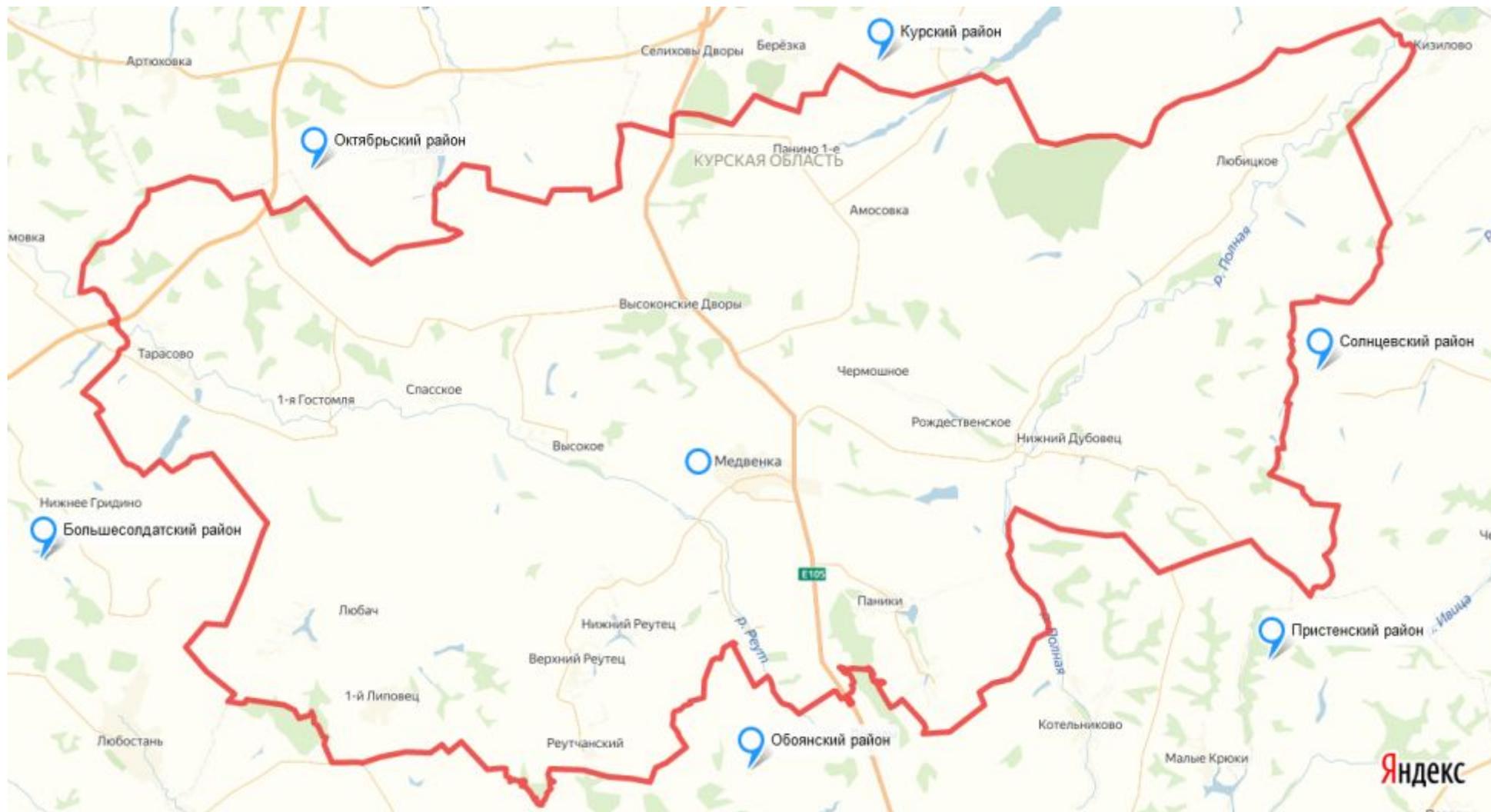
23 Ходош М. С. Грузовые автомобильные перевозки [Текст] / М. С. Ходош. – 4-е изд., перераб. и доп. – М.: Транспорт, 1986. – 208 с.

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

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

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

Приложение А – Схема административных границ Медвенского района



Приложение Б – Перечень муниципальных образований Медвенского района

№ п/п	Муниципальное образование	Административный центр	Количество населённых пунктов	Численность населения, чел.	Площадь, км ²
Городские поселения:					
1	посёлок Медвенка	рабочий посёлок Медвенка	1	4393	8,18
Сельские поселения:					
2	Амосовский сельсовет	деревня Амосовка	17	1107	67,53
3	Высокский сельсовет	село Высокое	14	1491	124,35
4	Вышнереутчанский сельсовет	село Верхний Реутец	30	1514	173,24
5	Гостомлянский сельсовет	село 1-я Гостомля	17	1072	127,30
6	Китаевский сельсовет	деревня 2-я Китаевка	25	1285	152,00
7	Нижнереутчанский сельсовет	село Нижний Реутец	14	1182	105,95
8	Паникинский сельсовет	село Паники	3	1319	73,00
9	Панинский сельсовет	село 1-е Панино	9	1654	83,88
10	Чермошнянский сельсовет	деревня Нижний Дубовец	17	1415	164,72

Приложение В – Перечень населенных пунктов Медвенского района

№ п/п	Населённый пункт	Тип	Численность населения, чел.	Муниципальное образование
1	2	3	4	5
1	1-е Никольское	деревня	7	Китаевский сельсовет
2	1-е Панино	село	537	Панинский сельсовет
3	1-е Плесы	деревня	59	Гостомлянский сельсовет
4	1-й Липовец	село	178	Вышнереутчанский сельсовет
5	1-я Андреевка	деревня	11	Амосовский сельсовет
6	1-я Гостомля	село	290	Гостомлянский сельсовет
7	1-я Китаевка	село	108	Китаевский сельсовет
8	1-я Переверзевка	деревня	71	Высокский сельсовет
9	2-е Никольское	деревня	3	Китаевский сельсовет
10	2-е Панино	село	143	Панинский сельсовет
11	2-е Петропавловские Выселки	хутор	0	Амосовский сельсовет
12	2-е Плесы	деревня	7	Гостомлянский сельсовет
13	2-й Липовец	деревня	22	Вышнереутчанский сельсовет
14	2-я Андреевка	деревня	41	Амосовский сельсовет
15	2-я Гостомля	деревня	137	Гостомлянский сельсовет
16	2-я Китаевка	деревня	85	Китаевский сельсовет
17	2-я Переверзевка	деревня	14	Высокский сельсовет
18	2-я Рождественка	хутор	8	Чермошнянский сельсовет
19	Александровка	деревня	25	Гостомлянский сельсовет
20	Александровка	хутор	49	Нижнереутчанский сельсовет
21	Амосовка	деревня	697	Амосовский сельсовет
22	Андреевка	хутор	5	Чермошнянский сельсовет

КСОДД на территории муниципального образования "Медвенский район" Курской области

1	2	3	4	5
23	Андреановка	деревня	0	Высокский сельсовет
24	Барыбин	хутор	23	Китаевский сельсовет
25	Белый Колодезь	село	31	Гостомлянский сельсовет
26	Березовый	хутор	4	Амосовский сельсовет
27	Благодатное	деревня	56	Гостомлянский сельсовет
28	Ближний	хутор	50	Нижнереутчанский сельсовет
29	Большая Владимировка	деревня	75	Амосовский сельсовет
30	Большая Радина	хутор	77	Нижнереутчанский сельсовет
31	Буды	деревня	42	Чермошнянский сельсовет
32	Ванино	село	17	Вышнереутчанский сельсовет
33	Васильевка	деревня	10	Амосовский сельсовет
34	Верхний Дунаец	хутор	11	Чермошнянский сельсовет
35	Верхний Реутец	село	669	Вышнереутчанский сельсовет
36	Верхняя Камышевка	хутор	37	Китаевский сельсовет
37	Воробжа	хутор	0	Высокский сельсовет
38	Высокое	село	457	Высокский сельсовет
39	Высоконские Дворы	хутор	463	Панинский сельсовет
40	Вышний Дубовец	село	256	Чермошнянский сельсовет
41	Гахово	село	212	Вышнереутчанский сельсовет
42	Глебово	село	12	Гостомлянский сельсовет
43	Гольевка	деревня	7	Вышнереутчанский сельсовет
44	Горки	хутор	8	Вышнереутчанский сельсовет
45	Губановка	деревня	128	Китаевский сельсовет
46	Денисовка	деревня	156	Китаевский сельсовет
47	Домра	хутор	3	Гостомлянский сельсовет

КСОДД на территории муниципального образования "Медвенский район" Курской области

1	2	3	4	5
48	Драчевка	село	332	Паникинский сельсовет
49	Егоров	хутор	5	Китаевский сельсовет
50	Заегорьевский	хутор	0	Вышнереутчанский сельсовет
51	Заикин	хутор	18	Чермошнянский сельсовет
52	Замаленький	хутор	0	Вышнереутчанский сельсовет
53	Звягинцево	деревня	120	Высокский сельсовет
54	Звягинцево	хутор	5	Вышнереутчанский сельсовет
55	Зелёная Степь	хутор	19	Китаевский сельсовет
56	Знаменка	село	91	Чермошнянский сельсовет
57	Знаменский	посёлок	12	Чермошнянский сельсовет
58	Зыбовка	деревня	59	Китаевский сельсовет
59	Ивановка	хутор	20	Вышнереутчанский сельсовет
60	Ивановка	деревня	13	Гостомлянский сельсовет
61	Ильичевский	хутор	160	Нижнереутчанский сельсовет
62	Карташовка	хутор	8	Вышнереутчанский сельсовет
63	Кленовое	деревня	121	Чермошнянский сельсовет
64	Кондратьевка	деревня	105	Высокский сельсовет
65	Кондратьевские Выселки	хутор	22	Высокский сельсовет
66	Константиновка	деревня	78	Высокский сельсовет
67	Кореневка	деревня	19	Вышнереутчанский сельсовет
68	Косилов	хутор	2	Нижнереутчанский сельсовет
69	Кофановка	хутор	29	Вышнереутчанский сельсовет
70	Красная Новь	хутор	39	Нижнереутчанский сельсовет
71	Красная Поляна	хутор	9	Нижнереутчанский сельсовет
72	Красновка	хутор	0	Гостомлянский сельсовет

КСОДД на территории муниципального образования "Медвенский район" Курской области

1	2	3	4	5
73	Красное	хутор	7	Китаевский сельсовет
74	Красный Кут	хутор	16	Паникинский сельсовет
75	Красный Май	хутор	2	Вышнереутчанский сельсовет
76	Кувшиновка	деревня	9	Китаевский сельсовет
77	Курасы	хутор	16	Вышнереутчанский сельсовет
78	Ленинская Искра	село	112	Высокский сельсовет
79	Леоновка	деревня	15	Чермошнянский сельсовет
80	Липник	деревня	24	Гостомлянский сельсовет
81	Лубянка	деревня	54	Китаевский сельсовет
82	Лучня	хутор	26	Амосовский сельсовет
83	Любач	посёлок	248	Вышнереутчанский сельсовет
84	Любимовка	хутор	36	Китаевский сельсовет
85	Любицкое	село	324	Китаевский сельсовет
86	Малая Владимировка	деревня	92	Амосовский сельсовет
87	Масловка	деревня	59	Китаевский сельсовет
88	Медвенка	рабочий посёлок	4393	посёлок Медвенка
89	Мерцаловка	деревня	57	Вышнереутчанский сельсовет
90	Моздок	хутор	25	Китаевский сельсовет
91	Мокрый	хутор	0	Чермошнянский сельсовет
92	Монастырский	хутор	5	Нижнереутчанский сельсовет
93	Нижний Дубовец	деревня	218	Чермошнянский сельсовет
94	Нижний Реутец	село	423	Нижнереутчанский сельсовет
95	Нижняя Камышевка	хутор	32	Китаевский сельсовет
96	Николаевка	деревня	79	Панинский сельсовет
97	Новая Аксёновка	хутор	49	Чермошнянский сельсовет

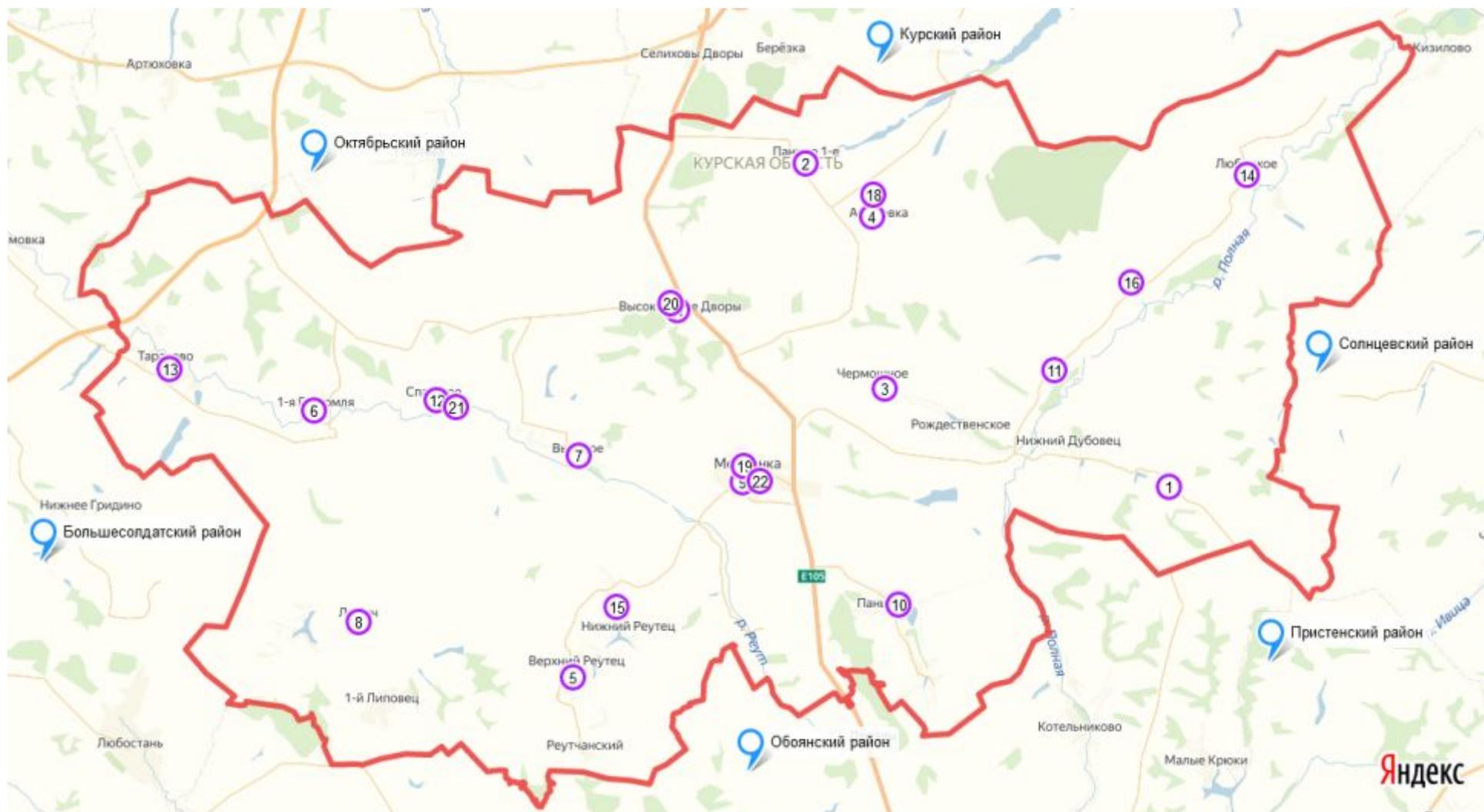
КСОДД на территории муниципального образования "Медвенский район" Курской области

1	2	3	4	5
98	Новоселедебный	деревня	8	Китаевский сельсовет
99	Организация	хутор	69	Нижнереутчанский сельсовет
100	Орешное	хутор	114	Панинский сельсовет
101	Осиновый	хутор	11	Амосовский сельсовет
102	Осиновый	хутор	0	Чермошнянский сельсовет
103	Паники	село	841	Паникинский сельсовет
104	Панинский	посёлок	2	Панинский сельсовет
105	Песочное	хутор	2	Гостомлянский сельсовет
106	Петровка	хутор	116	Нижнереутчанский сельсовет
107	Петропавловка	село	22	Амосовский сельсовет
108	Покровский	хутор	9	Вышнереутчанский сельсовет
109	Полный	хутор	52	Китаевский сельсовет
110	Поляна	хутор	0	Вышнереутчанский сельсовет
111	Птина	хутор	0	Вышнереутчанский сельсовет
112	Пустое	хутор	21	Вышнереутчанский сельсовет
113	Разбегайловка	хутор	52	Китаевский сельсовет
114	Райхутор	посёлок	0	Китаевский сельсовет
115	Реутчанский	посёлок	173	Вышнереутчанский сельсовет
116	Рождественка	хутор	64	Амосовский сельсовет
117	Рождественское	село	84	Чермошнянский сельсовет
118	Рожновка	хутор	0	Вышнереутчанский сельсовет
119	Романовка	деревня	0	Китаевский сельсовет
120	Рязанцевка	деревня	28	Вышнереутчанский сельсовет
121	Садовый	хутор	55	Амосовский сельсовет
122	Садовый	хутор	82	Нижнереутчанский сельсовет

КСОДД на территории муниципального образования "Медвенский район" Курской области

1	2	3	4	5
123	Самсоново	деревня	16	Гостомлянский сельсовет
124	Свидное	деревня	121	Гостомлянский сельсовет
125	Свиридов	хутор	69	Высокский сельсовет
126	Соломыковские Дворы	хутор	55	Нижнереутчанский сельсовет
127	Спартак	посёлок	0	Амосовский сельсовет
128	Спасские Выселки	хутор	73	Высокский сельсовет
129	Спасское	деревня	328	Высокский сельсовет
130	Спокоевка	хутор	9	Высокский сельсовет
131	Средний	хутор	3	Вышнереутчанский сельсовет
132	Степь	хутор	0	Гостомлянский сельсовет
133	Степь	село	0	Вышнереутчанский сельсовет
134	Степь	хутор	0	Вышнереутчанский сельсовет
135	Степь-Хмелевое	хутор	0	Вышнереутчанский сельсовет
136	Стрелица	хутор	1	Амосовский сельсовет
137	Танеевка	хутор	54	Нижнереутчанский сельсовет
138	Тарасово	село	281	Гостомлянский сельсовет
139	Тарусовка	село	78	Панинский сельсовет
140	Трубацкое	хутор	6	Чермошнянский сельсовет
141	Цуриково	деревня	34	Амосовский сельсовет
142	Чаплыгин Лог	хутор	43	Панинский сельсовет
143	Чермошное	село	504	Чермошнянский сельсовет
144	Черниченские Дворы	хутор	134	Панинский сельсовет
145	Шатовка	деревня	25	Амосовский сельсовет
146	Широкое	деревня	0	Вышнереутчанский сельсовет
147	Шумовка	деревня	6	Китаевский сельсовет

Приложение Г – Карта-схема расположения образовательных учреждений Медвенского района



Приложение Д – Перечень образовательных учреждений Медвенского района

№ п/п	Наименование	Юридический адрес
1	2	3
1	Муниципальное общеобразовательное казенное учреждение "Вышне-Дубовецкая основная общеобразовательная школа"	307053, Курская область, Медвенский район, с. Вышний Дубовец, д. 105
2	Муниципальное общеобразовательное казенное учреждение "Панинская основная общеобразовательная школа"	307032, Курская область, Медвенский район, с. 1-е Панино, д. 3А
3	Муниципальное общеобразовательное казенное учреждение "Чермошнянская основная общеобразовательная школа"	307034, Курская область, Медвенский район, с. Чермошное, д. 35
4	Муниципальное общеобразовательное казенное учреждение "Амосовская средняя общеобразовательная школа"	307055, Курская область, Медвенский район, д. Амосовка, д. 54
5	Муниципальное общеобразовательное казенное учреждение "Вышнереутчанская средняя общеобразовательная школа"	307048, Курская область, Медвенский район, с. Верхний Реутец, ул. Домики, д. 20
6	Муниципальное общеобразовательное казенное учреждение "Гостомлянская средняя общеобразовательная школа"	307041, Курская область, Медвенский район, с. 1-я Гостомля, д. 125
7	Муниципальное общеобразовательное казенное учреждение "Коммунарская средняя общеобразовательная школа"	307043, Курская область, Медвенский район, с. Высокое, д. 50 А
8	Муниципальное общеобразовательное казенное учреждение "Любачанская средняя общеобразовательная школа"	307044, Курская область, Медвенский район, п. Любач, д. 26
9	Муниципальное казенное общеобразовательное учреждение "Медвенская средняя общеобразовательная школа имени Героя Советского Союза Г. М. Певнева"	307030, Курская область, Медвенский район, п. Медвенка, ул. Промышленная, д. 2в
10	Муниципальное общеобразовательное казенное учреждение "Паникинская средняя общеобразовательная школа"	307054, Курская область, Медвенский район, с. Паники, ул. Молодежная, д. 137б

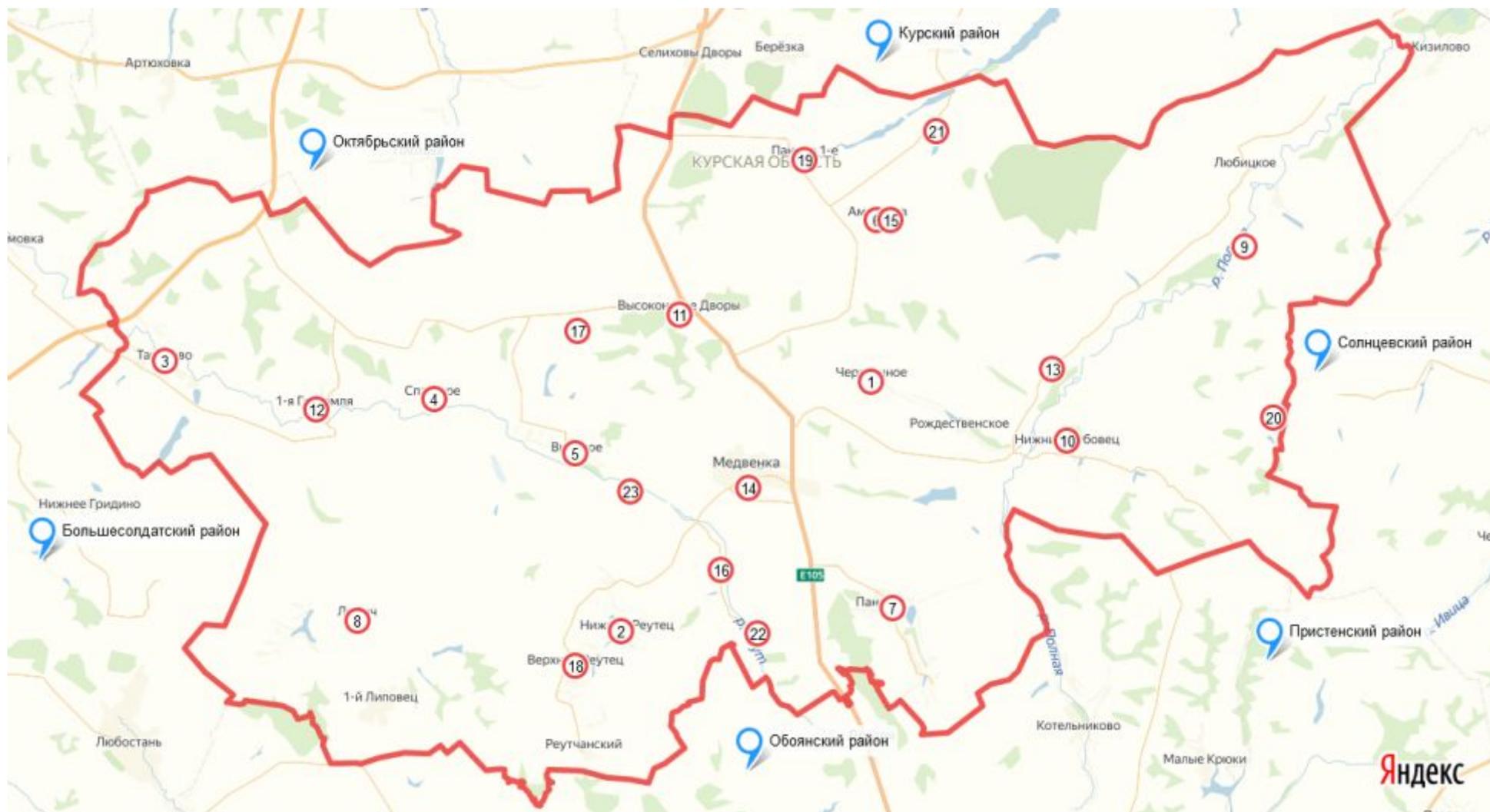
КСОДД на территории муниципального образования "Медвенский район" Курской области

1	2	3
11	Муниципальное общеобразовательное казенное учреждение "Вторая Рождественская средняя общеобразовательная школа имени С. З. и Г. З. Пискуновых"	307050, Курская область, Медвенский район, д. Губановка, д. 6А
12	Муниципальное общеобразовательное казенное учреждение "Спасская средняя общеобразовательная школа"	307040, Курская область, Медвенский район, д. Спасское, д. 36
13	Муниципальное общеобразовательное казенное учреждение "Тарасовская основная общеобразовательная школа"	307042, Курская область, Медвенский район, с. Тарасово, д. 43
14	Муниципальное общеобразовательное казенное учреждение "Любицкая средняя общеобразовательная школа"	307051, Курская область, Медвенский район, с. Любицкое, д. 84
15	Муниципальное общеобразовательное казенное учреждение "Нижне-Реутчанская средняя общеобразовательная школа"	307047, Курская область, Медвенский район, с. Нижний Реутец, д. 81
16	Муниципальное общеобразовательное казенное учреждение "Китаевская средняя общеобразовательная школа"	307052, Курская область, Медвенский район, д. 2-я Китаевка, д. 16А
17	Муниципальное общеобразовательное казенное учреждение "Высокондворская средняя общеобразовательная школа имени трижды Героя Советского Союза И. Н. Кожедуба"	307035, Курская область, Медвенский район, х. Высоконские Дворы, ул. Магистральная, д. 2
18	Муниципальное дошкольное казенное образовательное учреждение "Детский сад "Солнышко"	307055, Курская область, Медвенский район, д. Амосовка, д. 59
19	Муниципальное дошкольное казенное образовательное учреждение "Детский сад № 2 "Сказка" общеразвивающего вида с приоритетным осуществлением деятельности по художественно-эстетическому направлению развития детей"	307030, Курская область, Медвенский район, п. Медвенка, ул. Кирова, д. 1
20	Муниципальное дошкольное казенное образовательное учреждение «Детский сад «Теремок» общеразвивающего вида с приоритетным осуществлением деятельности по познавательно-речевому направлению развития детей"	307035, Курская область, Медвенский район, х. Высоконские Дворы, ул. Садовая, д. 2

КСОДД на территории муниципального образования "Медвенский район" Курской области

1	2	3
21	Муниципальное дошкольное казенное образовательное учреждение "Детский сад "Родничок"	307040, Курская область, Медвенский район, д. Спасское, д. 14
22	Муниципальное дошкольное казенное образовательное учреждение "Детский сад "Улыбка" общеразвивающего вида с приоритетным осуществлением деятельности по познавательно-речевому направлению развития детей"	307030, Курская область, Медвенский район, п. Медвенка, ул. Советская, д. 61
23	Муниципальное казенное учреждение дополнительного образования "Дом пионеров и школьников Медвенского района"	307030, Курская область, Медвенский район, п. Медвенка, ул. Певнева, д. 1
24	Медвенский филиал областного бюджетного профессионального образовательного учреждения "Обоянский аграрный техникум"	307030, Курская область, Медвенский район, п. Медвенка, ул. Промышленная, д. 16
25	Муниципальное казенное учреждение дополнительного образования "Детско-юношеская спортивная школа" Медвенского района	307030, Курская область, Медвенский район, п. Медвенка, ул. Промышленная, д. 16Б
26	Муниципальное казенное образовательное учреждение дополнительного образования "Медвенская детская школа искусств"	307030, Курская область, Медвенский район, п. Медвенка, ул. Певнева, д. 1
27	Частное учреждение дополнительного профессионального образования "Автошкола "За рулём"	307030 Курская область, Медвенский район, п. Медвенка, ул. Молодежная, д. 1Б

Приложение Е – Карта-схема расположения учреждений здравоохранения Медвенского района



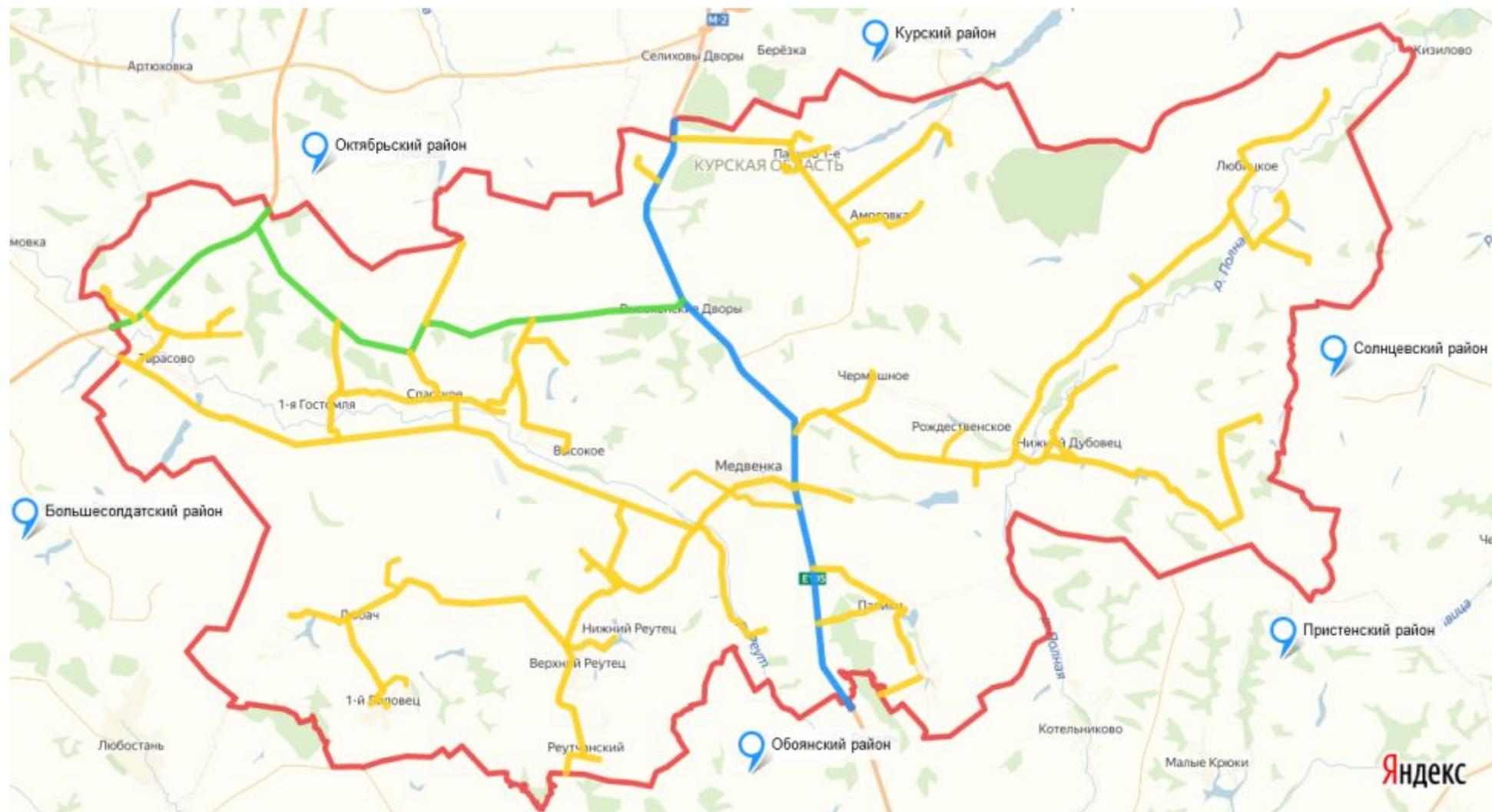
Приложение Ж – Перечень учреждений здравоохранения Медвенского района

№ п/п	Наименование	Адрес
1	2	3
1	ОБУЗ "Медвенская ЦРБ" Чермошнянский ФАП	307034, Курская область, Медвенский район, с. Чермошное
2	ОБУЗ "Медвенская ЦРБ" Н. Реутчанский ФАП	307047, Курская область, Медвенский район, с. Нижний Реутец
3	ОБУЗ "Медвенская ЦРБ" Тарасовский ФАП	307042, Курская область, Медвенский район, с. Тарасово
4	ОБУЗ "Медвенская ЦРБ" Спасский ФАП	307040, Курская область, Медвенский район, д. Спасское
5	ОБУЗ "Медвенская ЦРБ" Коммунарский ФАП	307043, Курская область, Медвенский район, с. Высокое
6	ОБУЗ "Медвенская ЦРБ" Амосовский ФАП	307055, Курская область, Медвенский район, д. Амосовка
7	ОБУЗ "Медвенская ЦРБ" Паникинский ФАП	307054, Курская область, Медвенский район, с. Паники
8	ОБУЗ "Медвенская ЦРБ" Любачанский ФАП	307044, Курская область, Медвенский район, п. Любач
9	ОБУЗ "Медвенская ЦРБ" Лубянский ФАП	307052, Курская область, Медвенский район, д. Лубянка
10	ОБУЗ "Медвенская ЦРБ" В. Дубовецкий ФАП	307053, Курская область, Медвенский район, д. Нижний Дубовец
11	ОБУЗ "Медвенская ЦРБ" Черниченский ФАП	307035, Курская область, Медвенский район, х. Высоконские Дворы
12	ОБУЗ "Медвенская ЦРБ" Гостомлянский ФАП	307041, Курская область, Медвенский район, с. 1-я Гостомля
13	ОБУЗ "Медвенская ЦРБ" 2-Рождественский ФАП	307050, Курская область, Медвенский район, д. Губановка
14	ОБУЗ "Медвенская ЦРБ"	307030, Курская область, Медвенский район, п. Медвенка, ул. Советская, д. 68
15	ОБУЗ "Медвенская ЦРБ"	307055, Курская область, Медвенский район, х. Садовый, д. 2
16	ОБУЗ "Медвенская ЦРБ"	307030, Курская область, Медвенский район, х. Большая Радина, д. 30

КСОДД на территории муниципального образования "Медвенский район" Курской области

1	2	3
17	ОБУЗ "Медвенская ЦРБ" домовое хозяйство	307035, Курская область, Медвенский район, х. Свиридов, д. 46
18	ОБУЗ "Медвенская ЦРБ" В. Реутчанский ФАП	307048, Курская область, Медвенский район, с. Верхний Реутец, ул. Белобородовка, д. 18
19	ОБУЗ "Медвенская ЦРБ" Панинский ФАП	307032, Курская область, Медвенский район, с. 1-е Панино
20	ОБУЗ "Медвенская ЦРБ"	307053, Курская область, Медвенский район, д. Кленовое, д. 51
21	ОБУЗ "Медвенская ЦРБ"	307055, Курская область, Медвенский район, х. Лучня, д. 19
22	ОБУЗ "Медвенская ЦРБ" Домовое хозяйство	307030, Курская область, Медвенский район, х. Танеевка, д. 10
23	ОБУЗ "Медвенская ЦРБ"	307043, Курская область, Медвенский район, х. Ильичевский, д. 74

Приложение И – Транспортный каркас Медвенского района



— дороги федерального значения, — дороги регионального значения,
— дороги межмуниципального значения

Приложение К – Перечень автомобильных дорог общего пользования федерального значения, проходящих в границе Медвенского района

№ п/п	Идентификационный номер	Наименование автомобильной дороги (координаты начала / конца)	Протя- женность, км	Категория	Покрытие	Ширина проезжей части, м	Интен- сивность, привед. ед. / сут.	Транспорт- ный спрос (загрузка), %
1	00 ОП ФЗ М-2 (Е105, СНГ)	"Крым" Москва – Тула – Орел – Курск – Белгород – граница с Украиной 51.550954, 36.064055 51.332990, 36.170219	27	II	асфальтобетон	7,0	9000	140–160
ВСЕГО:			27					

Приложение Л – Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального значения, проходящих в границе Медвенского района

№ п/п	Идентификационный номер	Наименование автомобильной дороги (координаты начала / конца)	Протя- женность, км	Категория	Покрытие	Ширина проезжей части, м	Интен- сивность, привед. ед. / сут.	Транспорт- ный спрос (загрузка), %
1	38 ОП РЗ 38К-004	Дьяконово – Суджа – граница с Украиной 51.518563, 35.821238 51.474636, 35.725875	8,251	III	асфальтобетон	7,0	4300	70–80
2	38 ОП РЗ 38К-009	"Крым" – "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" 51.484639, 36.069091 51.512513, 35.813600	21,0	III	асфальтобетон	7,0	1000	15–20
ВСЕГО:			29,251					

Приложение М – Перечень автомобильных дорог общего пользования межмуниципального значения, проходящих в границе Медвенского района

№ п/п	Идентификационный номер	Наименование автомобильной дороги (координаты начала / конца)	Протя- женность, км	Категория	Покрытие	Ширина проезжей части, м	Интен- сивность, привед. ед. / сут.	Транспорт- ный спрос (загрузка), %
1	38 ОП МЗ 38Н-005	Амосовка – 2-я Андреевка 51.514812, 36.185288 51.520475, 36.211831	2,39	IV – 1,8 км; – 0,59 км	асфальтобетон – 1,8 км; грунт – 0,59 км	6,0 –	менее 200	5–10 –
2	38 ОП МЗ 38Н-061	Гостомля – Свидное – Спасское 51.450939, 35.863908 51.448264, 35.922246	4,29	V – 2,39 км; – 1,9 км	асфальтобетон – 2,39 км; грунт – 1,9 км	4,5 –	менее 200	0–50 –
3	38 ОП МЗ 38Н-069	"Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" – Благодатное 51.477504, 35.740379 51.489171, 35.721794	2,1	V – 1,4 км; – 0,7 км	цементобетон – 1,4 км; грунт – 0,7 км	4,5 –	менее 200	0–50 –
4	38 ОП МЗ 38Н-096	"Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" – Тарасово 51.480161, 35.746272 51.459962, 35.741857	3,386	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	5–10
5	38 ОП МЗ 38Н-097	"Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" – Тарасово" – Александровка 51.473188, 35.761306 51.481005, 35.798850 51.472233, 35.804135	4,65	IV – 2,2 км; V – 2,45 км	цементобетон – 3,1 км; асфальтобетон – 1,55 км	6,0 4,5	менее 200	0–5 0–50
6	38 ОП МЗ 38Н-100	Знаменка – Нижний Дубовец 51.432673, 36.291498 51.425107, 36.305347	1,3	V	асфальтобетон	4,5	менее 200	50–100
7	38 ОП МЗ 38Н-176	"Крым" – Амосовка с подъездами к х. Рождественка,	13,98	IV – 13,2 км;	асфальтобетон	6,0 4,5	900 менее 200	40–50 0–50

КСОДД на территории муниципального образования "Медвенский район" Курской области

		с. Тарусовка 51.544577, 36.063808 51.514798, 36.185260		V – 0,78 км				
8	38 ОП МЗ 38Н-177	"Крым" – Амосовка" – Петропавловка с подъездом к д. Шатовка 51.518289, 36.158533 51.542513, 36.229322	7,19	IV – 6,7 км; V – 0,49 км	асфальтобетон	6,0 4,5	менее 200	5–10 50–100
9	38 ОП МЗ 38Н-178	"Крым" – Амосовка" – 1-е Панино 51.533887, 36.139903 51.534657, 36.128745 51.534413, 36.131745	1,2	V	асфальтобетон	4,5	менее 200	0–50
10	38 ОП МЗ 38Н-179	"Крым" – Амосовка" – Чаплыгин Лог 51.542705, 36.133466 51.544402, 36.145272	1,0	V	асфальтобетон	4,5	менее 200	0–50
11	38 ОП МЗ 38Н-185	"Крым" – Гахово 51.416056, 36.136059 51.367555, 35.834139	26,36	IV	асфальтобетон	6,0	500	20–30
12	38 ОП МЗ 38Н-186	"Крым" – Гахово" – Александровка 51.378228, 36.029946 51.391412, 36.008483	2,165	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	5–10
13	38 ОП МЗ 38Н-187	"Крым" – Гахово" – Александровка" – усадьба писателя К. Д. Воробьева 51.386968, 36.015585 51.384720, 36.011983	0,353	V	асфальтобетон	4,5	менее 200	0–50
14	38 ОП МЗ 38Н-188	"Крым" – Гахово" – Верхний Реутец – Реутчанский 51.356804, 35.999135	5,9	IV	асфальтобетон	6,0	400	20–30

КСОДД на территории муниципального образования "Медвенский район" Курской области

		51.313880, 36.018645						
15	38 ОП МЗ 38Н-189	"Крым" – Гахово" – Гавриловка 51.356836, 35.999244 51.359070, 36.027970	2,405	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	0–5
16	38 ОП МЗ 38Н-190	"Крым" – Гахово" – Ильичевский 51.379594, 36.032764 51.409331, 36.033188	3,8	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	5–10
17	38 ОП МЗ 38Н-191	"Крым" – Гахово" – Любач 51.377083, 35.898915 51.387193, 35.893937	2,7	IV – 1,5 км; V – 1,2 км	асфальтобетон	6,0 4,5	менее 200	5–10 50–100
18	38 ОП МЗ 38Н-192	"Крым" – Гахово" – 1-й Липовец – граница Обоянского района 51.366459, 35.868034 51.334673, 35.882226 51.333344, 35.891504	4,14	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	5–10
19	38 ОП МЗ 38Н-193	"Крым" – Гахово" – 1-й Липовец – граница Обоянского района" – Рожновка 51.339569, 35.889704 51.341657, 35.903381	2,5	V – 0,4 км; – 2,1 км	асфальтобетон – 0,4 км; грунт – 2,1 км	4,5 –	менее 200	0–50 –
20	38 ОП МЗ 38Н-194	"Крым" – Гахово" – Танеевка 51.401112, 36.078522 51.362199, 36.118385	6,139	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	5–10
21	38 ОП МЗ 38Н-195	"Крым" – Гахово" – "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" 51.399551, 36.076478 51.463393, 35.731766	25,9	IV	цементобетон – 4,822 км; асфальтобетон – 21,078 км	6,0	400	15–25
22	38 ОП МЗ 38Н-202	"Крым" – "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" – 2-я Гостомля 51.476607, 35.862171 51.432997, 35.862619	5,344	IV	асфальтобетон	6,0	500	20–30

КСОДД на территории муниципального образования "Медвенский район" Курской области

23	38 ОП МЗ 38Н-203	"Крым" – "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" – Воробжа 51.475946, 35.915240 51.506124, 35.938703	3,6	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	0–5
24	38 ОП МЗ 38Н-204	"Крым" – "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" – Высокое 51.477366, 35.979013 51.428976, 35.997359	7,15	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	5–10
25	38 ОП МЗ 38Н-205	"Крым" – "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" – Высокое" – Кондратьевка 51.457514, 35.970054 51.443291, 35.962022 51.448304, 35.933572	5,203	IV – 2,0 км; V – 2,1 км; – 1,103 км	асфальтобетон – 4,1 км; грунт – 1,103 км	6,0 4,5 –	менее 200	0–5 0–50 –
26	38 ОП МЗ 38Н-206	"Крым" – "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" – Высокое" – х. Свиридов 51.470231, 35.973517 51.461756, 35.999597	2,226	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	5–10
27	38 ОП МЗ 38Н-207	"Крым" – "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" – Спасское 51.465451, 35.905593 51.448362, 35.929454	2,848	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	5–10
28	38 ОП МЗ 38Н-223	"Крым" – Ленинская Искра – Высокое 51.407562, 36.138616 51.414235, 36.062121	12,1	IV – 4,8 км; V – 1,23 км	асфальтобетон – 6,03 км; грунт – 6,07 км	6,0 4,5	менее 200	5–10 50–100
29	38 ОП МЗ 38Н-227	"Крым" – Николаевка 51.529030, 36.054228 51.537526, 36.042818	1,4	V	асфальтобетон	4,5	менее 200	0–50
30	38 ОП МЗ 38Н-229	"Крым" – Паники – Драчевка 51.384925, 36.147343	6,845	IV	асфальтобетон	6,0	800	40–50

КСОДД на территории муниципального образования "Медвенский район" Курской области

		51.349672, 36.207343						
31	38 ОП МЗ 38Н-230	"Крым" – Паники – Драчевка" – "Крым" 51.349672, 36.207343 51.338056, 36.187319	1,7	V	асфальтобетон	4,5	менее 200	50–100
32	38 ОП МЗ 38Н-231	"Крым" – Паники – Драчевка" км 2" – "Крым" 51.374301, 36.188338 51.364533, 36.150448	3,4	IV – 1,5 км; V – 1,7 км; – 0,2 км	асфальтобетон – 3,2 км; грунт – 0,2 км	6,0 4,5 –	менее 200	5–10 50–100 –
33	38 ОП МЗ 38Н-237	"Крым" – Полный – "Крым" – Полевая" 51.435533, 36.136405 51.562141, 36.454598	32,0	IV	асфальтобетон	6,0	900	40–50
34	38 ОП МЗ 38Н-239	"Крым" – Полный – "Крым" – Полевая" – Буды 51.423625, 36.244835 51.416467, 36.244762	0,8	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	5–10
35	38 ОП МЗ 38Н-240	"Крым" – Полный – "Крым" – Полевая" – Вышний Дубовец – граница Обоянского района 51.427069, 36.268076 51.400264, 36.390769	9,912	IV	асфальтобетон	6,0	400	15–25
36	38 ОП МЗ 38Н-242	"Крым" – Полный – "Крым" – Полевая" – Вышний Дубовец – граница Обоянского района" – Кленовое 51.400264, 36.390769 51.439856, 36.414775	6,54	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	5–10
37	38 ОП МЗ 38Н-243	"Крым" – Полный – "Крым" – Полевая" – Вышний Дубовец – граница Обоянского района" – 2- я Рождественка	5,1	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	5–10

КСОДД на территории муниципального образования "Медвенский район" Курской области

		51.426659, 36.286238 51.460756, 36.329711						
38	38 ОП МЗ 38Н-244	"Крым" – Полный – "Крым" – Полевая" – 2-я Китаевка – Зеленая Степь 51.489076, 36.346001 51.493784, 36.338512	4,2	V – 0,752 км; – 3,448 км	асфальтобетон – 0,752 км; грунт – 3,448 км	4,5 –	менее 200	0–50 –
39	38 ОП МЗ 38Н-245	"Крым" – Полный – "Крым" – Полевая" – Чермошное 51.442496, 36.157161 51.457932, 36.182400	2,8	V – 2,2 км; – 0,6 км	асфальтобетон – 2,2 км; грунт – 0,6 км	4,5 –	менее 200	5–10 –
40	38 ОП МЗ 38Н-246	"Крым" – Полный – "Крым" – Полевая" – Чермошное – "Крым" – Полный – "Крым" – Полевая" 51.425262, 36.224627 51.436423, 36.237077	1,753	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	5–10
41	38 ОП МЗ 38Н-248	"Крым" – Полный – "Крым" – Полевая" – Шумовка с подъездом к с. Любимовка 51.516969, 36.398060 51.521780, 36.424757 51.498502, 36.443811	9,508	IV – 7,108 км; V – 0,4 км; – 2,0 км	асфальтобетон – 6,908 км; щебень – 0,6 км; грунт – 2,0 км	6,0 4,5 –	400 менее 200 –	15–25 50–100 –
42	38 ОП МЗ 38Н-251	"Крым" – Садовый 51.415950, 36.136290 51.410233, 36.170599	2,357	IV – 1,35 км; V – 1,007 км	асфальтобетон	6,0 4,5	менее 200	5–10 50–100
43	38 ОП МЗ 38Н-587	Спасское – Константиновка 51.448288, 35.922428 51.444748, 35.951514	0,892	V – 0,5 км; – 0,392 км	асфальтобетон – 0,5 км; грунт – 0,392 км	4,5 –	менее 200	0–50 –
44	38 ОП МЗ 38Н-588	Спасское – Спасские Выселки – Кондратьевские Выселки 51.448354, 35.929503	2,268	IV – 1,726 км; V – 0,542 км	асфальтобетон	6,0 4,5	менее 200	0–5 0–50

КСОДД на территории муниципального образования "Медвенский район" Курской области

		51.437617, 35.933218						
45	38 ОП МЗ 38Н-725	Шевелево – Платоновка 51.308592, 35.999178 51.315028, 36.009785	1,405	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	5–10
ВСЕГО:								

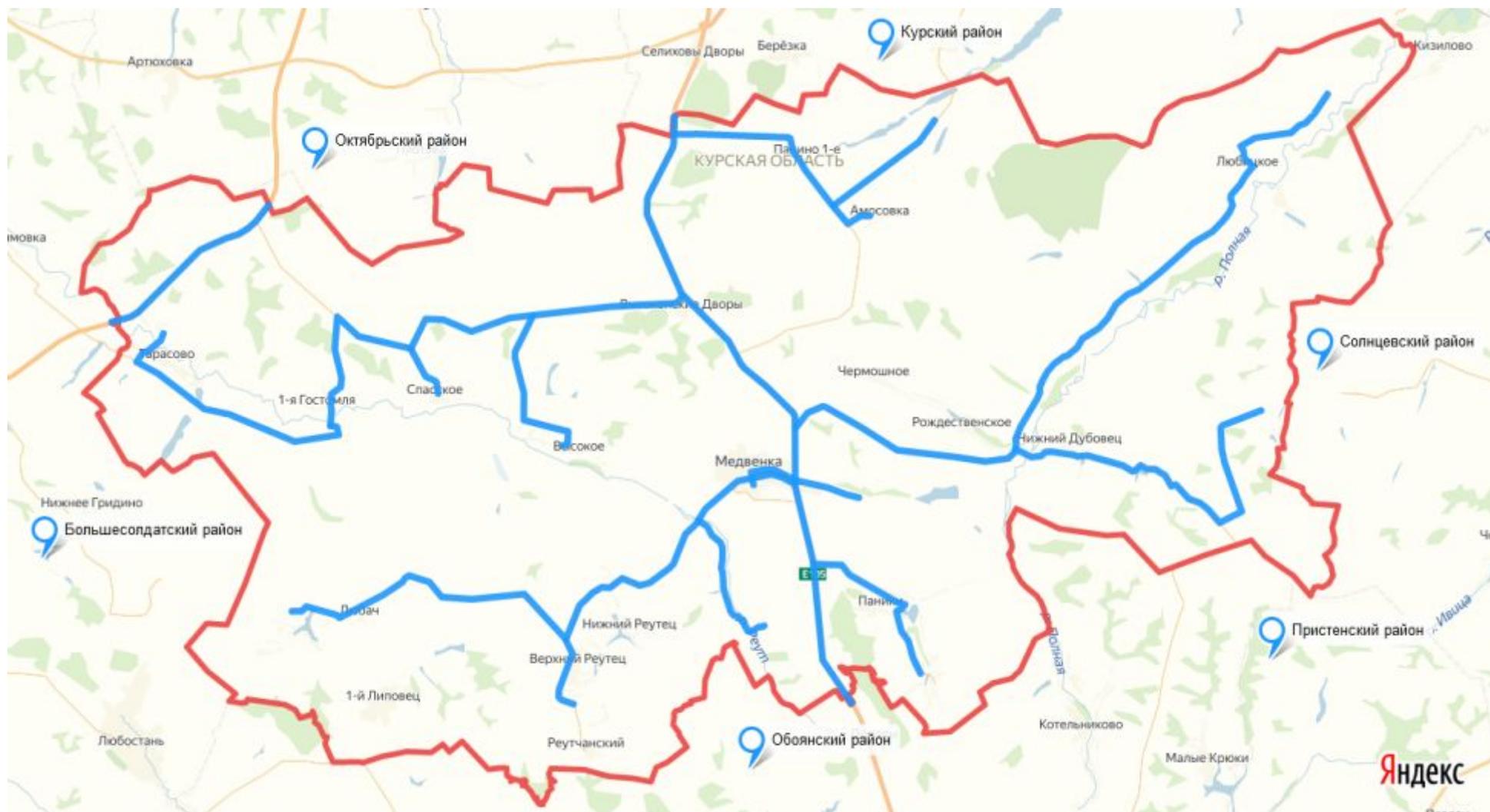
Приложение Н – Перечень АЗС Медвенского района

№ п/п	Местоположение				Расположение	Количество заправочных колонок, шт.	Наличие		
	км	м	Широта	Долгота			площадки для стоянки (остановки)	туалета	мусоросбор- ника
"Крым" Москва – Тула – Орел – Курск – Белгород – граница с Украиной									
1	566		51.406946	36.137504	справа	6	+	+	+



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

Приложение II – Карта-схема маршрутной сети ОПТ Медвенского района



Приложение Р – Реестр межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок Курской области, проходящих по территории Медвенского района

Регистрационный номер маршрута	Порядковый номер маршрута, присвоенный уполномоченным органом исполнительной власти Курской области	Наименование маршрута	Наименования промежуточных ОП по маршруту или наименования поселений или городских округов, в границах которых расположены промежуточные ОП	Наименования улиц, автомобильных дорог, по которым предполагается движение ТС между ОП по маршруту	Протяженность маршрута	Порядок посадки и высадки пассажиров	Вид регулярных перевозок	Характеристика ТС	Максимальное кол-во ТС, которое допускается использовать для перевозок по маршруту	Дата начала осуществления регулярных перевозок	Наименование, место нахождения юридического лица, фамилия, имя, отчество индивидуального предпринимателя, осуществляющих перевозки по маршруту
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
15	121	АВ Курск - Амосовка	Сумская, Рокоссовского, Льговский пов., пов. на Цветово, Южное кладбище, Селиховы двory, п-т на Панино, Панино	Энгельса, проспект Кулакова, Магистральная, Е-105, а/д "Крым" - Амосовка с подъездами к х. Рождественка, с. Тарусовка	32,9	Только на остановочных пунктах	Регулярные перевозки по регулируемым тарифам	Автобус, большой класс, Евро-3	1 ед.	Договор № 492 от 01.01.2018	АО "КПАТП-1", 305047, г. Курск, ул. Энгельса, 177-Б
90	396	АС Медвенка - Курск	Пов. на Рождественку, Соломыкинские Дворы, Высоконские Дворы, Черниченские Дворы, Николаевка, пов. на Панино, гос. заповедник, Селиховы Дворы, южное кладбище, Льговский пов.	М2, г. Курск (ул. Магистральная, пр-т Кулакова, ул. Энгельса, ул. Дзержинского, ул. 50 лет Октября)	42	Только на остановочных пунктах	Регулярные перевозки по регулируемым тарифам	Автобус, средний класс, Евро-3	6 ед.	Договор № 492 от 01.01.2018	АО "КПАТП-1", 305047, г. Курск, ул. Энгельса, 177-Б
153	508	АВ Курск - АС Белая, ч/з АС	Медвенка, Дрозды, Обоянь,	г. Курск (50 лет Октября, Энгельса,	130/150,1	Только на остановочных	Регулярные перевозки по	Автобус, большой	1 ед.		АО "КПАТП-1", 305047, г. Курск, ул. Энгельса,

КСОДД на территории муниципального образования "Медвенский район" Курской области

		Обоянь	Трубeж, Усланка, Каменка, Картамыш, Бушмино, Чернецк, Буды, Коммунар, Белая, Псел, Белица, Н. Махово, Махово, Уланок, Суджа, Мартыновка, Бирюковка, Б. Солдатское, Левшино, Житень, Тарасово, Дворики, Дьяконово	проспект Кулакова, Магистральная), Е-105, М-2, а/д "Обоянь - Суджа"		пунктах	нерегулируем ым тарифам	класс			177-Б
154	509	АВ Курск - АС Белая, ч/з Суджу	Дьяконово, Дворики, Тарасово, Житень, Левшино, Б. Солдатское, Бирюковка, Мартыновка, Суджа, Уланок, Махово, Н. Махово, Белица, Псел, Белая, Коммунар, Буды, Чернецкий, Бушмино, Картамыш, Каменка, Усланка, Трубeж, Обоянь, Дрозды, Медвенка	г. Курск (50 лет Октября, Гремяченская) Е-105, а/д "Крым" - Иваново	150,1 /130	Только на остановочных пунктах	Регулярные перевозки по нерегулируем ым тарифам	Автобус, большой класс	1 ед.		АО "КПАТП-1", 305047, г. Курск, ул. Энгельса, 177-Б
163	533	АС Белая - АВ Курск (ч/з Обоянь)	г. Обоянь, п. Медвенка	г. Курск (ул. Энгельса, ул. 50 лет Октября), а/д "Белая - Кр. Буды", а/д Обоянь - Суджа", а/д "Крым"	130	Только на остановочных пунктах	Регулярные перевозки по нерегулируем ым тарифам	Автобус, большой класс	Евро-3, 2 ед.	Договор № 464 от 14.09.2015	ГУПКО "Беловское АТП", 307900, Курская область, Беловский район, д. Гири
175	566	АС Обоянь - АВ Курск	п. Медвенка	г. Обоянь (ул. Ленина, ул.	146	Только на остановочных	Регулярные перевозки по	Автобус, малый	Евро-4, 4 ед.	Договор № 454 от	ИП Горлов Николай Владимирович

КСОДД на территории муниципального образования "Медвенский район" Курской области

				Курская); М-2; г. Курск (ул. Энгельса, ул. 50 лет Октября)		пунктах	нерегулируем ым тарифам	класс		14.09.2015	
184	589	АВ Курск - Обоянь - Пристенъ	Льговский пов., Черниченские Дворы, Высоконские Дворы, Соломыкинские Дворы, Медвенка, Дрозды, Обоянь, Красниково, Бобрышево, Кривцово, Троицкое, Нагольное, Ржавчик, Пристенъ	М-2 "Крым" Москва - Тула - Орел - Курск - Белгород - граница с Украиной; а/д "Обоянь - Солнцево - Мантурово - Пристенъ", а/д "Пристенъ - Кривцово" - Нагольное	107	Только на остановочных пунктах	Регулярные перевозки по нерегулируем ым тарифам	Автобус, средний класс	Евро-4, 2 ед.	Договор № 448 от 21.10.2014	ИП Демидова Наталья Владимировна

Приложение С – Реестр регулярных автобусных маршрутов пригородного сообщения Медвенского района

Регистрационный номер маршрута	Порядковый номер маршрута	Наименование маршрута	Наименования промежуточных ОП по маршруту или наименования поселений или городских округов, в границах которых расположены промежуточные ОП	Наименования улиц, автомобильных дорог, по которым предполагается движение ТС между ОП по маршруту	Протяженность маршрута	Порядок посадки и высадки пассажиров	Вид регулярных перевозок	Характеристика ТС	Максимальное кол-во ТС, которое допускается использовать для перевозок по маршруту	Дата начала осуществления регулярных перевозок	Наименование, место нахождения юридического лица, фамилия, имя, отчество индивидуального предпринимателя, осуществляющих перевозки по маршруту
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	321	Медвенка – Липовец – Гахово	Медвснка ОП, Большая Радина. Нижний Реутец, Верхний Реутец, Любач, Центральная Усадьба, Липовец, Гахово	Крым – Гахово, Крым – Гахово – Любач, Крым – Гахово – 1-й Липовец – граница Обоянского района	35,8	только на ОП	регулярные перевозки по регулируемым тарифам	Автобус, средний	2 ед.	15.10.2018	АО "КПАТП-1", 305047, г. Курск, ул. Энгельса, 177-Б
2	322	Мелвенка – Дубовец – Кленовое	Медвенка ОП, Поворот на Рождественку, Чермошное, 1-я Рождественка. Аксеювка, Дубовец, Кленовое	Крым, Крым – Полный – Крым – Полевая, Крым – Полный – Крым – Полевая – Чермошное, Крым – Полный – Крым – Полевая – Вышний убовец – граница – Обоянского района – Кленовое	40,6	только на ОП	регулярные перевозки по регулируемым тарифам	Автобус, средний	1 ед.	15.10.2018	АО "КПАТП-1", 305047, г. Курск, ул. Энгельса, 177-Б
3	323	Медвснка – Деннсовка – Полный	Медвенка ОП, Поворот на Рождественку, Поворот на Чермошное, 1-я Рождественка, 2-я	Крым, Крым – Полный – Крым – Полевая – Шумовка с подъездом к с. Любимовка, Крым – Полный –	42,1	только на ОП	регулярные перевозки по регулируемым тарифам	Автобус, средний	2 ед.	15.10.2018	АО "КПАТП-1", 305047, г. Курск, ул. Энгельса, 177-Б

КСОДД на территории муниципального образования "Медвенский район" Курской области

			Рождественка, Красное, Китаевка, Ток, Лубянка, Денисовка, Любичское, Полный	Крым – Полевая							
4	324	Медвенка – Спасское – Гостомля	Медвеика ОП, Попорот на Рождественку, Соломыковские Дворы, Высоконские Дворы, Орешное, Поворот на Свиридов, Поворот на Высокое, Поворот на Воробжу, Спасское, Гостомля	Крым, Крым – Дьяконово – Сулжа – граница с Украиной, Крым – Дьяконово – Суджа – граница с Украиной – Спасское, Крым – Дьяконово – Суджа – граница с Украиной – 2-я Гостомля	34,9	только на ОП	регулярные перевозки по регулируемым тарифам	Автобус, средний	1 ед.	15.10.2018	АО "КПАТП-1", 305047, г. Курск, ул. Энгельса, 177-Б
5	325	Медвенка – Высокое	Медвеика ОП, Попорот на Рождественку, Соломыковские Дворы, Высоконские Дворы, Орешное, Поворот на Свиридов, Поворот на Высокое, Высокое	Крым, Крым – Дьяконово – Сулжа – граница с Украиной, Крым – Дьяконово – Суджа – граница с Украиной – Высокое	23,5	только на ОП	регулярные перевозки по регулируемым тарифам	Автобус, средний	1 ед.	15.10.2018	АО "КПАТП-1", 305047, г. Курск, ул. Энгельса, 177-Б
6	326	Медвенка – Высокое – Тарасово	Медвеика ОП, Попорот на Рождественку,	Крым, Крым – Дьяконово – Сулжа – граница с	52,8	только на ОП	регулярные перевозки по регулируемым	Автобус, средний	2 ед.	15.10.2018	АО "КПАТП-1", 305047, г. Курск, ул. Энгельса, 177-Б

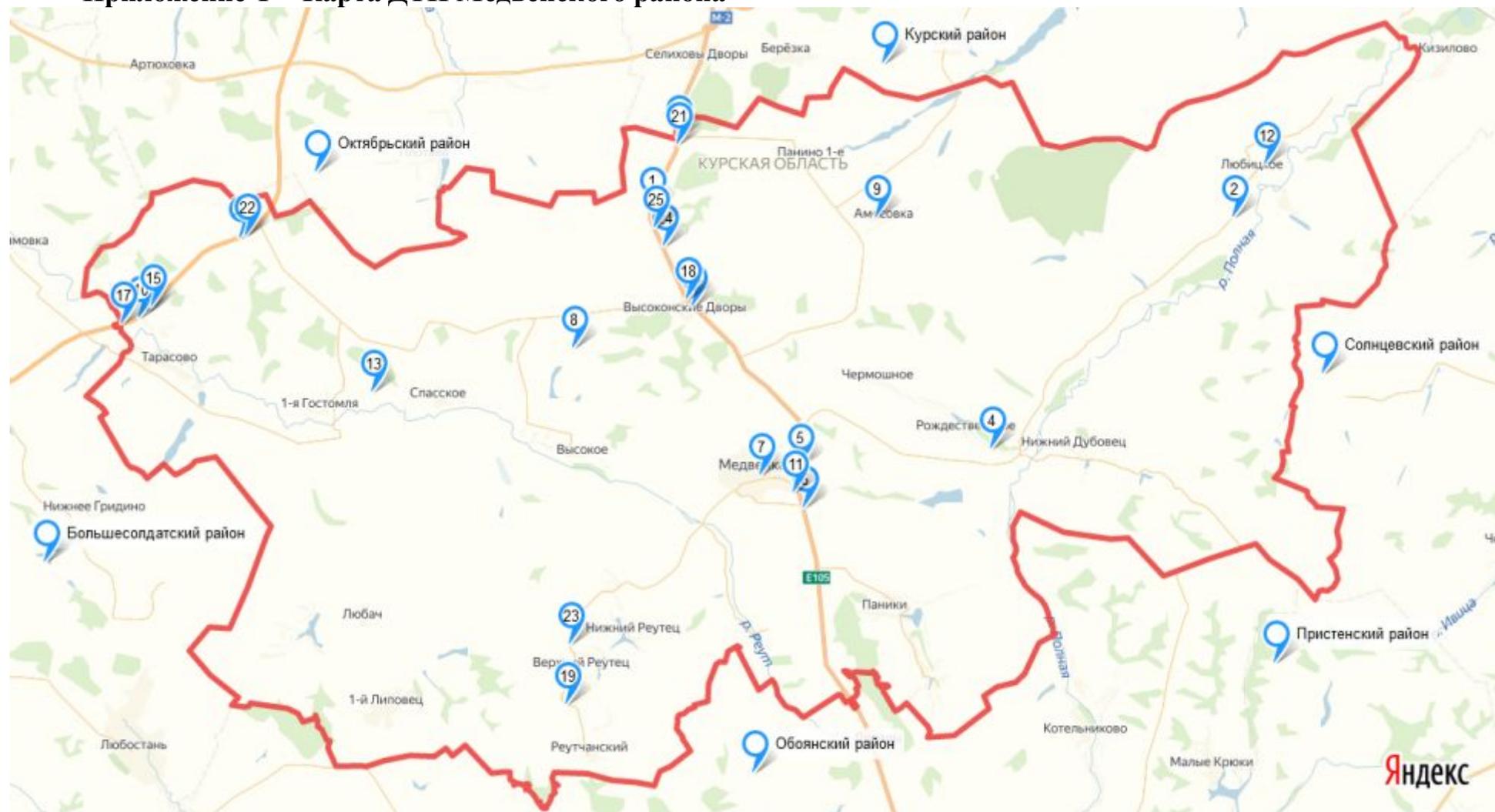
КСОДД на территории муниципального образования "Медвенский район" Курской области

			Соломыковские Дворы, Высоконские Дворы, Орешное, Поворот на Свиридов, Поворот на Высокое, Гостомля, Плесы, Липник, Тарасово	Украиной, Крым – Дьяконово – Суджа – граница с Украиной – Высокое, Крым – Дьяконово – Суджа – граница с Украиной – 2-я Гостомля, Крым – Дьяконово – Суджа – граница с Украиной – Тарасово			тарифам				
7	327	Медвенка – 1-е отделение	Медвеика ОП, Поворот на Большую Радину, Нижний Реутец, Верхний Реутец, 1-е отделение	Крым – Гахово, Крым – Гахово – Верхний Реутец – Реутчанский	19,9	только на ОП	регулярные перевозки по регулируемым тарифам	Автобус, средний	2 ед.	15.10.2018	АО "КПАТП-1", 305047, г. Курск, ул. Энгельса, 177-Б
8	328	Медвенка – Петропавловка – Амосовка	Медвенка ОП, Поворот на Рождественку, Соломыковские Дворы, Высоконские Дворы, Черниченские Дворы, Николаевка, Поворот на Панино, Панино, Петропавловка, Амосовка	Крым, Крым – Амосовка с подъездами к х. Рождественка и с. Тарусовка, Крым – Амосовка – Петропавловка с подъездом к д. Шатовка	27,2	только на ОП	регулярные перевозки по регулируемым тарифам	Автобус, средний	1 ед.	15.10.2018	АО "КПАТП-1", 305047, г. Курск, ул. Энгельса, 177-Б
9	329	ЦРБ – Садовый	Медвенка ОП, Садовый, Медвенка ОП, СХТ,	ул. Певнева, ул. Советская, Крым – Садовый	7,6	только на ОП	регулярные перевозки по регулируемым тарифам	Автобус, средний	5 ед.	15.10.2018	АО "КПАТП-1", 305047, г. Курск, ул. Энгельса, 177-Б

КСОДД на территории муниципального образования "Медвенский район" Курской области

			Заготконтора, Центр, НРБ								
10	330	Медвенка – Большая Радина – Танеевка	Медвенка ОП, Начало Большой Радины, Большая Радина, Сельмаг, Танеевка	Крым – Гахово, Крым – Гахово – Танеевка	11,9	только на ОП	регулярные перевозки по регулируемым тарифам	Автобус, средний	1 ед.	15.10.2018	АО "КПАТП-1", 305047, г. Курск, ул. Энгельса, 177-Б
11	332	Медвенка – Паники – Драчевка	Медвенка ОП, Поворот на Паники, Паники, Драчевка	Крым, Крым – Паники – Драчевка	10,8	только на ОП	регулярные перевозки по регулируемым тарифам	Автобус, средний	1 ед.	15.10.2018	АО "КПАТП-1", 305047, г. Курск, ул. Энгельса, 177-Б

Приложение Т – Карта ДТП Медвенского района



Приложение У – Перечень ДТП, произошедших в Медвенском районе в 2018 г.

№ ДТП	Дата	Время	Широта	Долгота	Вид ДТП	Дорога (местоположение)	Объект УДС	Наличие опьянения	Количество погибших / раненых	Примечание
1	10.01.2018	06:45	51.517887	36.047338	Опрокидывание	М-2 Крым Москва - Тула - Орел - Курск - Белгород - граница с Украиной (основное направление) 550КМ 750М	Перегон	Нет	3 / 6	Нарушение правил расположения ТС на проезжей части
2	22.01.2018	15:15	51.5217	36.3856	Наезд на пешехода	МОСКВА-БЕЛГОРОД-Х.ПОЛНЫЙ 24КМ 800М	Перегон	Да	0 / 2	Управление ТС в состоянии алкогольного опьянения
3	29.01.2018	11:10	51.480047	35.74607	Опрокидывание	ДЬЯКОНОВО-СУДЖА-ГР.УКРАИНЫ 24КМ 80М	Перегон	Нет	0 / 1	Несоответствие скорости конкретным условиям движения
4	24.02.2018	21:15	51.429462	36.250786	Наезд на пешехода	с Рождественское	Перегон	Нет	0 / 1	Недостатки зимнего содержания Нахождение на проезжей части без цели её перехода Отсутствие тротуаров (пешеходных)

КСОДД на территории муниципального образования "Медвенский район" Курской области

										дорожек)
5	26.04.2018	16:10	51.418573	36.1362	Столкновение	Медвенский, пгт Медвенка, М-2 Крым Москва - Тула - Орел - Курск - Белгород - граница с Украиной (основное направление) 564КМ 600М	Мост, эстакада, путепровод	Нет	0 / 1	Неправильный выбор дистанции
6	02.05.2018	13:20	51.407425	36.138883	Столкновение	М-2 Крым Москва - Тула - Орел - Курск - Белгород - граница с Украиной (основное направление) 566КМ 100М	Перегон	Нет	0 / 1	Неправильный выбор дистанции
7	05.05.2018	18:40	51.419188	36.109936	Наезд на пешехода	п. Медвенка, ул. Певнева, 6	Нерегулируемый пешеходный переход	Нет	0 / 1	Нарушение правил проезда пешеходного перехода
8	09.05.2018	18:30	51.434106	36.027946	Опрокидывание	х. Свиридов	Перегон	Да	0 / 3	Управление ТС в состоянии алкогольного опьянения
9	01.07.2018	02:10	51.514939	36.181841	Опрокидывание	д. Амосовка	Перегон	Нет	0 / 1	Несоответствие скорости конкретным условиям движения

КСОДД на территории муниципального образования "Медвенский район" Курской области

										Управление ТС лицом, не имеющим права на управление ТС
10	15.07.2018	08:05	51.477106	35.741615	Опрокидывание	ДЬЯКОНОВО-СУДЖА-ГР.УКРАИНЫ 23КМ 730М	Перегон	Нет	0 / 3	Несоответствие скорости конкретным условиям движения
11	23.07.2018	14:30	51.412992	36.132317	Наезд на пешехода	п. Медвенка, ул. Ивана Кожедуба, 22	–	Нет	0 / 1	Отсутствие тротуаров (пешеходных дорожек) Нарушение правил расположения ТС на проезжей части
12	05.08.2018	14:15	51.534778	36.41515	Наезд на пешехода	МОСКВА-БЕЛГОРОД-Х.ПОЛНЫЙ 29КМ 80М	Перегон	Нет	0 / 1	Управление ТС лицом, не имеющим права на управление ТС
13	06.08.2018	16:30	51.450263	35.880704	Опрокидывание	д. Свидное	Перегон	Нет	0 / 1	Нарушение правил расположения ТС на проезжей

КСОДД на территории муниципального образования "Медвенский район" Курской области

										части
14	23.08.2018	13:05	51.482265	36.07245	Столкновение	М-2 Крым Москва - Тула - Орел - Курск - Белгород - граница с Украиной (основное направление) 556КМ 100М	Перегон	Нет	1 / 1	Выезд на полосу встречного движения
15	29.08.2018	23:00	51.482185	35.748997	Столкновение	ДЪЯКОНОВО-СУДЖА-ГР.УКРАИНЫ 22КМ 390М	Перегон	Нет	1 / 4	Неправильный выбор дистанции
16	09.09.2018	07:00	51.544467	36.063652	Наезд на препятствие	М-2 Крым Москва - Тула - Орел - Курск - Белгород - граница с Украиной (основное направление) 547КМ 650М	Нерегулируемый перекресток неравнозначных улиц (дорог)	Нет	0 / 1	Нарушение правил расположения ТС на проезжей части
17	09.09.2018	11:00	51.475476	35.730972	Опрокидывание	ДЪЯКОНОВО-СУДЖА-ГР.УКРАИНЫ 24КМ 130М	Мост, эстакада, путепровод	Нет	0 / 1	Нарушение правил расположения ТС на проезжей части
18	20.09.2018	21:15	51.484697	36.069059	Наезд на пешехода	Медвенский, х. Высоконские Дворы, М-2 Крым Москва - Тула - Орел - Курск - Белгород - граница с Украиной	Нерегулируемый перекресток неравнозначных улиц (дорог)	Нет	0 / 3	Нарушение правил расположения ТС на проезжей части

КСОДД на территории муниципального образования "Медвенский район" Курской области

						(основное направление) 555КМ 350М				
19	25.09.2018	17:20	51.334366	35.996532	Опрокидывание	В.РЕУТЕЦ-1-Е ОТДЕЛЕНИЕ 5КМ 350М	Перегон	Да	0 / 1	Управление ТС в состоянии алкогольного опьянения
20	14.10.2018	17:30	51.507247	35.801654	Столкновение	ДЬЯКОНОВО- СУДЖА- ГР.УКРАИНЫ 22КМ 700М	Перегон	Нет	0 / 3	Выезд на полосу встречного движения
21	19.10.2018	13:55	51.542171	36.06348	Столкновение	М-2 Крым Москва - Тула - Орел - Курск - Белгород - граница с Украиной (основное направление) 548КМ 100М	Перегон	Нет	1 / 0	Выезд на полосу встречного движения
22	19.10.2018	18:30	51.508128	35.805001	Столкновение	ДЬЯКОНОВО- СУДЖА- ГР.УКРАИНЫ 18КМ 250М	Перегон	Нет	0 / 1	Неправильный выбор дистанции
23	17.11.2018	01:00	51.356909	35.99910	Опрокидывание	МОСКВА- БЕЛГОРОД- ГАХОВО 13КМ 730М	Нерегулиру емый перекрёсток неравнознач ных улиц (дорог)	Нет	0 / 1	Нарушение правил расположения ТС на проезжей части
24	07.12.2018	12:25	51.504348	36.054854	Наезд на лицо, не являющееся участником	М-2 Крым Москва - Тула - Орел - Курск - Белгород - граница	Перегон	Нет	0 / 1	Сужение проезжей части

КСОДД на территории муниципального образования "Медвенский район" Курской области

					дорожного движения, осуществляющие производство работ	с Украиной (основное направление) 553КМ 350М				вследствие проведения работ Неправильный выбор дистанции Управление ТС лицом, не имеющим права на управление ТС
25	09.12.2018	01:00	51.51136	36.049833	Наезд на пешехода	М-2 Крым Москва - Тула - Орел - Курск - Белгород - граница с Украиной (основное направление) 551КМ 600М	Перегон	Нет	0 / 1	Неожиданный выход из-за стоящего ТС

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

№ п/п	Наименование мероприятия	Годы реализации	Объем финансирования, млн руб.	Источники финансирования	Эффективность мероприятия
1	Строительство линий наружного электроосвещения дороги "Крым" – Амосовка (с. Панино) от 51.537089, 36.136029 до 51.532626, 36.141071, 0,6 км	2020-2021	1,5	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для всех участников ДД. Снижение риска возникновения ДТП
2	Строительство линий наружного электроосвещения дороги "Крым" – Амосовка (д. Амосовка) от 51.511288, 36.168103 до 51.514789, 36.185253. 1,3 км	2020-2021	3,25	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для всех участников ДД. Снижение риска возникновения ДТП
3	Строительство тротуара на дороге "Крым" – Амосовка (д. Амосовка) от 51.511288, 36.168103 до 51.514789, 36.185253. 1,3 км	2020-2021	1,3	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных условий для движения пешеходов.
4	Строительство ОП ОПТ на дороге "Крым" – Амосовка (2 шт.): - с. Панино, справа (51.539823, 36.134372); - д. Амосовка, справа (51.511402, 36.168616)	2020-2021	0,4	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для пассажиров ОПТ
5	Строительство ОП ОПТ на дороге "Крым" – Полный – "Крым" – Полевая" (9 шт.): - пов. на с. Чермошное, справа (51.425074, 36.225518); - пов. на с. Вышний Дубовец, слева (51.426857, 36.267806); - пов. на с. Вышний Дубовец, справа (51.427535, 36.268326);	2020-2021	1,8	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для пассажиров ОПТ

КСОДД на территории муниципального образования "Медвенский район" Курской области

	- д. Губановка, справа (51.449870, 36.282944); - с. 1-я Китаевка, слева (51.488990, 36.345676); - с. 1-я Китаевка, справа (51.489194, 36.346507); - пов. на д. Лубянка, слева (51.516694, 36.397566); - пов. на д. Лубянка, справа (51.517313, 36.398220); - с. Любичское, слева (51.527920, 36.404982)				
6	Строительство ОП ОПТ на дороге "Крым" – Паники – Драчевка (1 шт.): - с. Паники, слева (51.374139, 36.188655)	2020-2021	0,2	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для пассажиров ОПТ
7	Строительство ОП ОПТ на дороге "Крым" – Гахово (3 шт.): - пов. на х. Танеевка, справа (51.400870, 36.078073); - с. Нижний Реутец, справа (51.377916, 36.029325); - пов. на с. Верхний Реутец, справа (51.357110, 35.998453)	2020-2021	0,6	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для пассажиров ОПТ
8	Строительство ОП ОПТ на дороге "Крым" – "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" (2 шт.): - пов. на с. Высокое, слева (51.477397, 35.979613); - пов. на с. Высокое, справа (51.477441, 35.978546)	2020-2021	0,4	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для пассажиров ОПТ
9	Обустройство пешеходных переходов на дороге "Крым" – Амосовка (3 шт.): - с. Панино (51.539972, 36.134383); - с. Панино (51.533984, 36.139876); - д. Амосовка (51.511369, 36.168259)	2020-2021	0,15	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных условий для движения пешеходов
10	Обустройство пешеходных переходов на дороге "Крым" – Полный – "Крым" – Полевая" (6 шт.): - пов. на с. Чермошное (51.425136, 36.225228); - пов. на с. Вышний Дубовец (51.427189, 36.268058); - с. 1-я Китаевка (51.489080, 36.346142); - х. Моздок (51.512184, 36.392142); - пов. на д. Лубянка (51.517243, 36.398124); - с. Любичское (51.528045, 36.405159)	2020-2021	0,3	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных условий для движения пешеходов

КСОДД на территории муниципального образования "Медвенский район" Курской области

11	Обустройство пешеходного перехода на дороге "Крым" – Паники – Драчевка (1 шт.): - с. Паники (51.374364, 36.188269)	2020-2021	0,05	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных условий для движения пешеходов
12	Обустройство пешеходных переходов на дороге "Крым" – Гахово (3 шт.): - пов. на х. Танеевка (51.400977, 36.078315); - с. Нижний Реутец (51.378075, 36.029757); - пов. на с. Верхний Реутец (51.356977, 35.998710)	2020-2021	0,15	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных условий для движения пешеходов
13	Обустройство пешеходного перехода на дороге "Крым" – "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" (1 шт.): - пов. на с. Высокое (51.477414, 35.978771)	2020-2021	0,05	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных условий для движения пешеходов
14	Строительство площадки для организации передвижного пункта весового и габаритного контроля ТС	2020-2021	1,0	Средства бюджетов всех уровней	Обеспечение сохранности автомобильных дорог, снижение риска возникновения ДТП
15	Строительство специализированной стоянки для задержанных ТС	2020-2021	1,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Пресечение нарушений правил эксплуатации, использования и управления ТС
16	Реконструкция перекрестка дорог "Крым" – Полный – "Крым" – Полевая" и "Крым" – Полный – "Крым" – Полевая" – Шумовка с подъездом к с. Любимовка (51.516985, 36.398038)	2022–2023	0,5	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
17	Реконструкция перекрестка дорог "Крым" – Гахово и "Крым" – Гахово" – Танеевка (51.401118, 36.078463)	2022–2023	0,5	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
18	Реконструкция перекрестка дорог "Крым" – Гахово и "Крым" – Гахово" – "Дьяконово – Суджа – граница с	2022–2023	0,5	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска

КСОДД на территории муниципального образования "Медвенский район" Курской области

	Украиной" (51.399528, 36.076529)				возникновения ДТП
19	Реконструкция перекрестка дорог "Крым" – "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" и "Крым" – "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" – Высокое (51.477407, 35.979061)	2022–2023	0,5	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
20	Реконструкция перекрестка дорог "Крым" – "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" и "Крым" – "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" – Спасское (51.465450, 35.905606)	2022–2023	0,5	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
21	Реконструкция перекрестка дорог "Крым" – "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" и "Крым" – "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" – 2-я Гостомля (51.476593, 35.862170)	2022–2023	0,5	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
22	Реконструкция перекрестка дорог "Крым" – Гахово" – "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" и Спасское – Спасские Выселки – Кондратьевские Выселки (51.437577, 35.933222)	2022–2023	0,5	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
23	Реконструкция перекрестка дорог "Крым" – Гахово" – "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" и "Крым" – "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" – 2-я Гостомля (51.432950, 35.862594)	2022–2023	0,5	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
24	Реконструкция перекрестка дорог "Крым" – Гахово" – "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" и "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" – Тарасово (51.459962, 35.741867)	2022–2023	0,5	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
25	Строительство туалетов на ОП ОПТ на дороге "Крым" – Гахово (2 шт.): - пов. на с. Верхний Реутец, слева (51.357074, 35.999370); - пов. на с. Верхний Реутец, справа (51.357110, 35.998453)	2022-2023	0,4	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для пассажиров ОПТ
26	Строительство туалетов на ОП ОПТ на дороге	2022-2023	0,4	Средства бюджетов	Создание комфортных

КСОДД на территории муниципального образования "Медвенский район" Курской области

	"Крым" – "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" (2 шт.): - пов. на с. Высокое, слева (51.477397, 35.979613); - пов. на с. Высокое, справа (51.477441, 35.978546)			всех уровней	условий для пассажиров ОПТ
27	Реконструкция (расширение до 3-х полос) дороги Дьяконово – Суджа – граница с Украиной от 51.477484, 35.740451 до 51.489658, 35.760297, 2,0 км	2020-2021	50,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
28	Строительство дороги, связывающей дорогу "Крым" – Гахово" – "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" и дорогу "Крым" – "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной" – Высокое, 1,6 км	2022-2023	24,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Обеспечение транспортной связанности территорий
29	Строительство дороги, связывающей дорогу "Крым" – Амосовка и дорогу "Крым" – Полный – "Крым" – Полевая" – Чермошное от д. Амосовка до с. Чермошное, 5,6 км	2022-2023	84,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Обеспечение транспортной связанности территорий
30	Строительство дороги, связывающей дорогу "Крым" – Амосовка и п. Петрин Курского района, 1,7 км	2024-2028	25,5	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Обеспечение транспортной связанности территорий
31	Строительство дороги, связывающей дорогу "Крым" – Полный – "Крым" – Полевая" и д. Полевая Курского района, 4,1 км	2024-2028	61,5	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Обеспечение транспортной связанности территорий
32	Строительство дороги, связывающей с. Драчевка и дорогу "Крым", 1,8 км	2024-2028	27,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Обеспечение транспортной связанности территорий
33	Строительство дороги, связывающей х. Танеевка и дорогу "Крым", 2,4 км	2024-2028	36,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Обеспечение транспортной связанности территорий
34	Строительство дороги, связывающей дорогу "Крым" – Гахово" – Любач и дорогу "Крым" – Гахово" – "Дьяконово – Суджа – граница с Украиной", 6,2 км	2024-2028	93,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Обеспечение транспортной связанности территорий
35	Содержание дорог (очистка от снега, посыпка песко-соляной смесью, окашивание обочин, нанесение	2019-2035	510,0	Средства местных бюджетов	Улучшение ТЭКАД, снижение риска

КСОДД на территории муниципального образования "Медвенский район" Курской области

	разметки)				возникновения ДТП
36	Ремонт дорог местного значения	2019-2035	340,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД, обеспечение транспортной связанности территорий
37	Разработка ПОДД	2019-2035	1,7	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
38	Установка ТСОДД в соответствии с ПОДД	2019-2035	8,5	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
39	Реконструкция (приведение к I категории) дороги "Крым" Москва – Тула – Орел – Курск – Белгород – граница с Украиной, 27,0 км	2029-2035	900,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД

Приложение X – Проектируемый транспортный каркас Медвенского района



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