



**АДМИНИСТРАЦИЯ
ПРИСТЕНСКОГО РАЙОНА КУРСКОЙ ОБЛАСТИ
ПОСТАНОВЛЕНИЕ**

от 17 сентября 2019 № 564-па

**Об утверждении Комплексной схемы
организации дорожного движения на
территории муниципального образования
«Пристенский район» Курской области**

В соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Федеральным законом от 29.12.2017 №443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», Федеральным законом 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», Федеральным законом от 10.12.1995 №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», Администрация Пристенского района Курской области ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить прилагаемую Комплексную схему организации дорожного движения на территории муниципального образования «Пристенский район» Курской области.
2. Опубликовать настоящее постановление на официальном сайте муниципального образования «Пристенский район» Курской области <http://pristen.rkursk.ru>.
3. Контроль за исполнением настоящего постановления оставляю за собой.
4. Постановление вступает в силу со дня его подписания.

**Глава Пристенского района
Курской области**

В.В.Петров

УТВЕРЖДЕНА
постановлением Администрации
Пристенского района Курской области
от 14 сентября 2019 № 564-па

**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА
ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
НА ТЕРРИТОРИИ
МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
«ПРИСТЕНСКИЙ РАЙОН» КУРСКОЙ ОБЛАСТИ**


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

Заказчик:

Администрация Пристенского района
Курской области

Утверждаю:

Глава Пристенского района
Курской области


В. В. Петров
"___" "___" 2019 г.

Разработчик:

ФГБОУ ВО "Юго-Западный
государственный университет

Проректор по науке и инновациям:


О. Г. Ларина
"___" "___" 2019 г.

Согласовано:

Комитет транспорта и автомобильных дорог Курской области

исх. N 06.8-01-13-05/2207

" 30 " 08 2019 г.

УГИБДД УМВД России по Курской области

исх. N 12 / 7153

" 23 " 08 2019 г.

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

исх. N 46.8-0654/Э

" 20 " 08 2019 г.

Курск, 2019 г.

Реферат

128 страниц, 10 таблиц, 18 рисунков, 15 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 Пристенского района Курской области.

Цель проекта: разработка перечня мероприятий, направленных на повышение безопасности и улучшение организации дорожного движения на территории муниципального образования "Пристенский район" Курской области.

Методы исследования:

- документальные,
- натурные,
- моделирование.

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

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

Содержание

Нормативные ссылки	7
Обозначения и сокращения	11
Введение	12
Задание на проектирование	14
1 Характеристика сложившейся ситуации по ОДД на территории МО	15
1.1 Описание используемых методов и средств получения исходной информации	15
1.2 Анализ положения МО в структуре пространственной организации Российской Федерации и Курской области	16
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	23
1.5 Анализ имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования	26
1.6 Социально-экономическая характеристика МО	32
1.7 Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий	38
1.8 Описание существующей организации движения ТС и пешеходов	39
1.9 Анализ параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных ТС и параметров размещения мест для стоянки и остановки ТС	41
1.10 Анализ пассажиро- и грузопотоков	44
1.11 Анализ условий дорожного движения	44
1.12 Анализ эксплуатационного состояния ТСОДД	45
1.13 Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД	47
1.14 Исследование причин и условий возникновения ДТП	52
1.15 Изучение общественного мнения и мнения водителей ТС	61
2 Принципиальные предложения и решения по основным мероприятиям ОДД (варианты проектирования)	62
3 Укрупненная оценка предлагаемых вариантов проектирования с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта	65
4 Мероприятия по ОДД для предлагаемого к реализации варианта проектирования	66
4.1 Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий	66
4.2 Категорирование дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству	66
4.3 Распределение транспортных потоков по сети дорог	66
4.4 Разработка, внедрение и использование АСУДД	67

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	67
4.6 Совершенствование системы информационного обеспечения участников ДД	68
4.7 Применение реверсивного движения	68
4.8 Организация движения маршрутных ТС, включая обеспечение приоритетных условий их движения	68
4.9 Организация пропуска транзитных транспортных потоков	69
4.10 Организация пропуска грузовых ТС	69
4.11 Ограничение доступа ТС на определенные территории	70
4.12 Скоростной режим движения ТС на отдельных участках дорог или в различных зонах	71
4.13 Формирование единого парковочного пространства	71
4.14 Организация одностороннего движения ТС на дорогах или их участках	71
4.15 Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования	72
4.16 Режимы работы светофорного регулирования	72
4.17 Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями	72
4.18 Организация движения пешеходов	75
4.19 Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов	75
4.20 Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным учреждениям	77
4.21 Организация велосипедного движения	78
4.22 Развитие сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционные мероприятия, повышающие эффективность функционирования сети дорог в целом	79
4.23 Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений ПДД	80
4.24 Размещение специализированных стоянок для задержанных ТС	80
5 Очередность реализации мероприятий по ОДД	82
6 Оценка требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по ОДД	83
7 Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД	84
Заключение	87
Список использованных источников	88
Приложение А – Схема административных границ Пристенского района	90
Приложение Б – Образовательные учреждения Пристенского района	91
Приложение В – Транспортный каркас Пристенского района	92

Приложение Г – Автомобильные дороги общего пользования регионального значения, проходящие в границе Пристенского района	93
Приложение Д – Автомобильные дороги общего пользования межмуниципального значения, проходящие в границе Пристенского района	94
Приложение Е – Автомобильные дороги общего пользования местного значения (улицы), проходящие в границе Пристенского района	96
Приложение Ж – Автомобильные дороги общего пользования местного значения (улицы) поселка Пристенъ Пристенского района	106
Приложение И – Автомобильные дороги общего пользования местного значения (улицы) поселка Кировский Пристенского района	108
Приложение К – Железнодорожные переезды Пристенского района	110
Приложение Л – Схема маршрутной сети ОПТ Пристенского района	113
Приложение М – Остановочные пункты ОПТ Пристенского района	114
Приложение Н – Перечень АЗС Пристенского района	117
Приложение П – Карта ДТП Пристенского района	118
Приложение Р – Оценка требуемых объемов финансирования и эффективности, а также очередность реализации мероприятий по ОДД в Пристенском районе	120
Приложение С – Проектируемый транспортный каркас Пристенского района	128

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";
- ОДМ 218.2.007-2011 Методические рекомендации по проектированию мероприятий по обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства;
- ОДМ 218.2.020-2012 Методические рекомендации по оценке пропускной способности автомобильных дорог;
- ОДМ 218.6.003-2011 Методические рекомендации по проектированию светофорных объектов на автомобильных дорогах;
- ОДМ 218.6.015-2015 Рекомендации по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации;
- Письмо Госкомстата РФ от 14.02.2002 № ОР-09-23/692 "О Методологических рекомендациях по проведению обследования по определению степени использования общественного транспорта различными категориями граждан (транспортной подвижности граждан)" (вместе с "Методологическими рекомендациями...", утв. Госкомстатом РФ 19.12.2001).
- Условия эксплуатации железнодорожных поездов, утвержденные приказом Министерства транспорта РФ от 31 июля 2015 г. № 237.

Обозначения и сокращения

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

Введение

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

Задачи КСОДД:

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

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

Разработка КСОДД базировалась на следующих принципах:

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

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

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

КСОДД подготовлена в соответствии с "Правилами подготовки документации по организации дорожного движения", утвержденными приказом Минтранса России от 26.12.2018 г. № 480.

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

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

КСОДД разработана на срок 15 лет до 2033 года.

Задание на проектирование

1. ЗАКАЗЧИК: Администрация Пристенского района Курской области.
2. ИСПОЛНИТЕЛЬ: Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования "Юго-Западный государственный университет"
3. НАУЧНЫЙ РУКОВОДИТЕЛЬ: Заведующий кафедрой АиАХ Алтухов А. Ю.
4. СРОКИ ВЫПОЛНЕНИЯ:
 - начало – с даты заключения договора;
 - окончание – 15 июля 2019 г.
5. НАИМЕНОВАНИЕ РАБОТЫ: Комплексная схема организации дорожного движения на территории муниципального образования "Пристенский район" Курской области.
6. СОСТАВ РАБОТЫ:
 - 1) характеристика сложившейся ситуации по ОДД на территории Пристенского района;
 - 2) принципиальные предложения и решения по основным мероприятиям ОДД (варианты проектирования);
 - 3) укрупненная оценка предлагаемых вариантов проектирования с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта;
 - 4) мероприятия по ОДД для предлагаемого к реализации варианта проектирования;
 - 5) очередность реализации мероприятий;
 - 6) оценка требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по ОДД;
 - 7) предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД.

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, натурные, моделирование.

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.

Пристенский район образован в 1965 году по решению Курского областного совета депутатов трудящихся. Из бывшего Солнцевского района выделился Пристенский район. Районный центр – посёлок городского типа Пристенка, который удален на 80 км от областного центра – города Курска.

Пристенский район расположен в южной части Курской области и граничит на севере с Солнцевским районом, на западе – с Обоянским и Медвенским районами, на востоке – с Мантуровским районом и на юге – с Белгородской областью.

Территория района составляет 1001 км² или 3,3 % территории области.

Поверхность района представляет холмистую равнину, изрезанную оврагами.

Реки мелководные и относятся к бассейну Днепра. Наиболее значительной является река Сейм, протекающая в восточной части района, с протяженностью по территории 10 км. Река Плоская имеет протяженность по территории 22 км, Донецкая Сеймица – 32 км, Ржавчик – 16 км, Запседец – 18 км, Нагольненский Колодезь – 14 км, Ольшанка, Вичинная и Голая – по 10 км и др.

Преобладающие почвы – черноземные, занимающие 96,1 %. Серые лесные занимают 1,5 %, овражно-балочных систем – 1,4 %. По механическому составу наибольшее распространение получили тяжелосуглинистые почвы – 81,7 %, глинистые занимают 15,2 %. Содержание гумуса колеблется от 0,7 до 6,5 %.

Климат района умеренно-континентальный, характеризуемый 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 – 533 мм, минимальное в июле – 76 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 %.

По характеру растительности район относится к лесостепной зоне. Древесная растительность – преимущественно дуб, осина, береза и др. Общая площадь покрытия лесом составляет 4,8 тыс. га или 4,8 % территории района.

В районе есть месторождения строительных материалов: глины, суглинков, трепела, песка.

Уровень развития транспортной инфраструктуры выступает конкурентным преимуществом Пристенского 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.

Преимуществом транспортно-географического положения района является соседство с Белгородской областью. Через территорию района осуществляется прямая железнодорожная связь областных центров. Как следствие – возможность развития трансграничного сотрудничества, в том числе развитие транспортного сообщения.

Недостатки транспортно-географического положения района:

- район расположен далеко от областного центра;
- соседние районы Белгородской области являются периферийными, как следствие, мощность и потенциал развития межрегиональных связей незначителен.

Следовательно, транспортно-географическое положение района в целом можно оценить как среднее.

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

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

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

- организация и мониторинг ДД на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения;
- установка, замена, демонтаж и содержание ТСОДД на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения;
- ведение реестра парковок общего пользования, расположенных на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения;
- осуществление регионального государственного контроля в сфере ОДД;
- утверждение нормативов финансовых затрат бюджетов субъектов Российской Федерации на выполнение работ и оказание услуг по реализации мероприятий по ОДД на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения;
- определение размера платы за пользование платными парковками на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, автомобильных дорогах местного значения, а также установление ее максимального размера.

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

- организация и мониторинг ДД на автомобильных дорогах федерального значения;
- установка, замена, демонтаж и содержание ТСОДД на автомобильных дорогах федерального значения.

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

- организация и мониторинг ДД на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения;
- установка, замена, демонтаж и содержание ТСОДД на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения;
- ведение реестра парковок общего пользования, расположенных на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения;

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

- организация и мониторинг ДД на автомобильных дорогах общего пользования местного значения;
- ведение реестра парковок общего пользования на автомобильных дорогах общего пользования местного значения;
- установка, замена, демонтаж и содержание ТСОДД на автомобильных дорогах общего пользования местного значения.

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

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

- организация и мониторинг ДД на автомобильных дорогах федерального значения;
- установка, замена, демонтаж и содержание ТСОДД на автомобильных дорогах федерального значения.

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

- установка, замена, демонтаж и содержание ТСОДД на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения;
- ведение реестра парковок общего пользования, расположенных на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения.

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

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

Государственная политика в сфере ОДД включает в себя следующие направления:

- совершенствование территориального и территориально-транспортного планирования;
- развитие УДС;
- модернизация общественного пассажирского транспорта;
- организация парковочного пространства и парковочная политика;
- введение приоритетов в управлении движением ТС;
- совершенствование ТСОДД и методов ОДД;
- оптимизация работы грузового автомобильного транспорта;
- формирование новых стереотипов транспортного поведения населения;

- поощрение современных форм организации различных видов трудовой деятельности, сокращающих транспортный спрос населения и общественные транспортные издержки для государства.

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

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

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

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

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

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

а) федеральный уровень:

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

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

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

б) региональный уровень:

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

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

в) местный уровень:

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

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

Уставом муниципального района "Пристенский район" Курской области, принятым решением Представительного Собрания Пристенского района Курской области к вопросам местного значения Пристенского района относятся:

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

1.4 Анализ нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД

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

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

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

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

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

В настоящее время за выработку государственной политики и нормативное правовое регулирование в сфере ОДД отвечает Министерство транспорта Российской Федерации. В то же время ГИБДД МВД России является единственным органом, осуществляющим комплексное воздействие практически на все элементы деятельности по обеспечению БДД. В соответствии с Федеральным законом от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции» на полицию возложены прямые обязанности по обеспечению БДД и регулированию ДД. Указом Президента РФ от 15.06.1998 № 711 установлены следующие обязанности ГИБДД МВД России: регулирование ДД, в том числе с использованием технических средств и автоматизированных систем, обеспечение организации движения ТС и пешеходов в местах проведения аварийно-спасательных работ и массовых мероприятий. При этом ГИБДД МВД России, однако, не является тем органом, на котором лежит непосредственная ответственность за осуществление мероприятий по ОДД.

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

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

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

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

- Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 26.12.2018 № 480 "Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения";

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

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

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

- повышение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее – субъекты экономической деятельности), на территории поселения, городского округа;

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

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

- эффективное развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в поселениях;
- создание условий для управления транспортным спросом;
- создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников ДД по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;
- создание приоритетных условий движения ТС общего пользования по отношению к иным ТС;
- создание условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;
- повышение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

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

- организационно-технический, предназначенный для информирования участников ДД об изменениях в установленной схеме ОДД, вводимых на временной основе в целях обеспечения безопасного проведения различных мероприятий;
- общеинформационный, предназначенный для ознакомления населения о состоянии, проблемах и перспективах развития транспортной системы МО, включающий в себя отчеты, доклады органов местного самоуправления по данной тематике, аналитические и справочные материалы, форумы и т. п.

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

Примером может являться проект «Активный гражданин», запущенный по инициативе Правительства Москвы. Среди главных задач этой системы – получение мнения горожан по актуальным вопросам, касающимся развития города. Таким образом граждане могут влиять на решения, принимаемые властями. Опросы «Активного гражданина» делятся на три категории: общегородские, отраслевые и районные. Проект доступен на сайте, а также на мобильных платформах IOS и Android.

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

- средства теле- и радиовещания;
- официальный сайт Пристенского района Курской области: <http://pristen.rkursk.ru>;

- официальная страница Пристенского района Курской области в социальной сети "В контакте": https://vk.com/pristen_official;

- страница "Подслушано в Пристени" в социальной сети "В контакте": https://vk.com/the_pristen;

- газета Пристенского района Курской области "Районные известия";

- официальный сайт газеты Пристенского района Курской области "Районные известия": <http://pristenpressa.ru/>;

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.

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 МО приведена в приложении А.

Пристенский район как административно-территориальная единица включает в свой состав 2 городских населённых пункта и 67 сельских населённых пунктов.

В Пристенский район, как МО со статусом муниципального района, входят 11 МО, в том числе 2 городских и 8 сельских поселений.

Перечень муниципальных образований Пристенского района и их основные показатели приведены в таблице 1.

Таблица 1 – Муниципальные образования Пристенского района

№	Муниципальное образование	Административный центр	Количество населённых пунктов	Численность населения, чел.	Площадь, км ²
Городские поселения:					
1	Посёлок Кировский	посёлок Кировский	2	2645	69
2	Посёлок Пристенъ	посёлок Пристенъ	1	5122	6,15
Сельские поселения:					
3	Бобрышевский сельсовет	с. Бобрышево	7	1421	154,34
4	Котовский сельсовет	с. Котово	11	1140	179,84
5	Нагольненский сельсовет	х. Луг	4	918	77,21
6	Пристенский сельсовет	с. Пристенное	12	846	128,97
7	Сазановский сельсовет	с. Сазановка	8	827	95,90
8	Среднеольшанский сельсовет	с. Верхняя Ольшанка	6	858	109,20
9	Черновецкий сельсовет	с. Черновец	12	927	138,54
10	Ярыгинский сельсовет	с. Ярыгино	6	811	73,68

Пристенский район как МО законом Курской области от 21 октября 2004 года № 48-ЗКО (в ходе муниципальной реформы 2006 года) наделено статусом муниципального района. В Пристенском районе 69 населённых пунктов.

Перечень населенных пунктов Пристенского района приведен в таблице 2.

Таблица 2 – Перечень населенных пунктов Пристенского района

№	Населённый пункт	Численность населения, чел.	Муниципальное образование
1	2	3	4
1	с. 2-е Плоское	154	Ярыгинский сельсовет
2	с. Бобрышево	749	Бобрышевский сельсовет
3	с. Большие Крюки	147	Котовский сельсовет
4	с. Большие Сети	230	Пристенский сельсовет
5	х. Буковище	2	Котовский сельсовет

КСОДД на территории муниципального образования "Пристенский район" Курской области

1	2	3	4
6	д. Васильевка	4	Сазановский сельсовет
7	д. Верхнее Котово	126	Котовский сельсовет
8	д. Верхнеплатное	192	Черновецкий сельсовет
9	д. Верхнеправоторский Колодезь	32	Бобрышевский сельсовет
10	с. Верхняя Ольшанка	575	Среднеольшанский сельсовет
11	д. Вихровка	186	Ярыгинский сельсовет
12	п. Вихровский	146	Ярыгинский сельсовет
13	д. Владимировка	114	Черновецкий сельсовет
14	х. Глафировка	0	Пристенский сельсовет
15	с. Горка	104	Сазановский сельсовет
16	х. Деятыгорье	6	Черновецкий сельсовет
17	х. Дубки	144	Сазановский сельсовет
18	х. Еринка	126	Бобрышевский сельсовет
19	д. Залесье	22	Сазановский сельсовет
20	с. Ильинка	192	Сазановский сельсовет
21	х. Казначеевский	23	Котовский сельсовет
22	п. Кировский	2598	посёлок Кировский
23	д. Колбасовка	177	Пристенский сельсовет
24	п. Комсомольский	122	Ярыгинский сельсовет
25	х. Коротное	6	Среднеольшанский сельсовет
26	с. Котово	124	Котовский сельсовет
27	х. Красная Горка	0	Черновецкий сельсовет
28	с. Красниково	126	Котовский сельсовет
29	д. Кривцово	305	Бобрышевский сельсовет
30	д. Лашинка	85	Ярыгинский сельсовет
31	х. Луг	195	Нагольненский сельсовет
32	д. Малые Сети	1	Черновецкий сельсовет
33	д. Масловка	0	Черновецкий сельсовет
34	х. Машкин	169	Котовский сельсовет
35	х. Мокренский	141	Нагольненский сельсовет
36	с. Нагольное	442	Нагольненский сельсовет
37	с. Нижняя Ольшанка	47	Среднеольшанский сельсовет
38	х. Озерки	41	Пристенский сельсовет
39	п. Озерский	47	посёлок Кировский
40	д. Ольховатка	21	Пристенский сельсовет
41	х. Остренькое	21	Среднеольшанский сельсовет
42	х. Отрадное	39	Сазановский сельсовет
43	х. Павловка	49	Черновецкий сельсовет
44	х. Пайки	0	Пристенский сельсовет
45	х. Переезд	27	Котовский сельсовет
46	х. Петровский	1	Бобрышевский сельсовет
47	х. Подольхи	0	Пристенский сельсовет
48	д. Покровка	41	Черновецкий сельсовет
49	д. Прилепы	189	Черновецкий сельсовет
50	с. Пристенное	338	Пристенский сельсовет
51	п. Пристенъ	5122	посёлок Пристенъ
52	х. Прудки	87	Пристенский сельсовет
53	х. Прудки	19	Черновецкий сельсовет
54	с. Пселец	492	Котовский сельсовет

1	2	3	4
55	с. Ракитинка	179	Бобрышевский сельсовет
56	х. Ржавчик	204	Нагольненский сельсовет
57	с. Сазановка	405	Сазановский сельсовет
58	х. Свободный	9	Пристенский сельсовет
59	с. Северное Двоелучное	59	Пристенский сельсовет
60	х. Серебряное	0	Среднеольшанский сельсовет
61	с. Средняя Ольшанка	297	Среднеольшанский сельсовет
62	с. Троицкое	160	Бобрышевский сельсовет
63	с. Троицкое	109	Черновецкий сельсовет
64	с. Черновец	331	Черновецкий сельсовет
65	х. Чибисовка	10	Котовский сельсовет
66	с. Шатиловка	44	Сазановский сельсовет
67	с. Южное Двоелучное	34	Пристенский сельсовет
68	д. Яковлевка	87	Котовский сельсовет
69	с. Ярыгино	238	Ярыгинский сельсовет

Динамика численности населения Пристенского района представлена в таблице 3 и на рисунке 1.

Таблица 3 – Численность населения Пристенского района

Год	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Численность, чел.	18297	16893	16804	16434	16056	15822	15678	15513	15515	15317

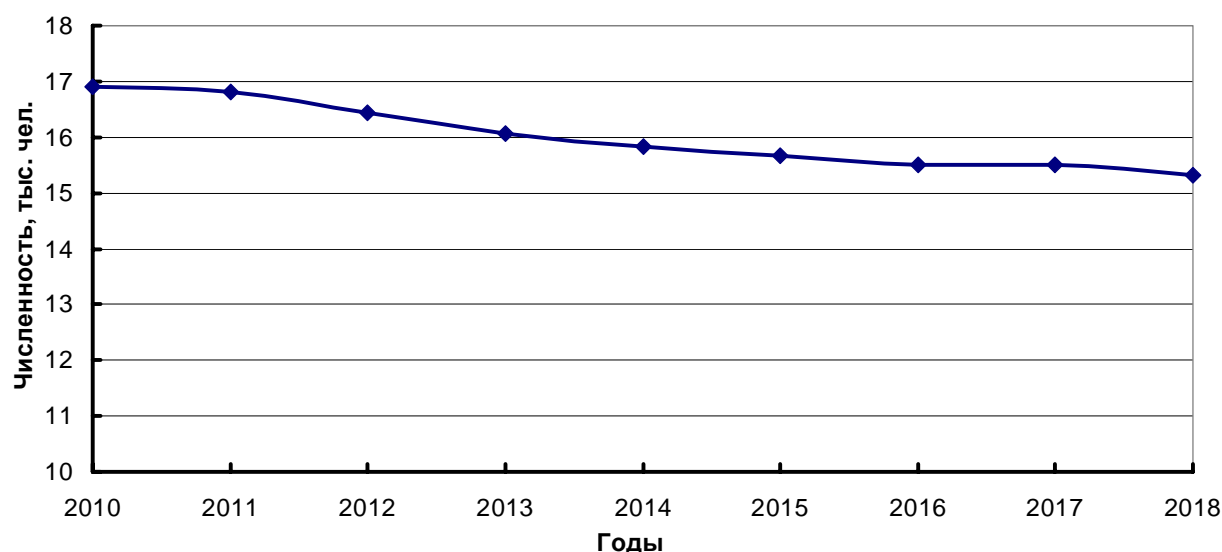


Рисунок 1 – Динамика численности населения в Пристенском районе

Система расселения Пристенского района характеризуется неравномерностью размещения населенных пунктов по территории района. Характерно большое количество сельских населенных пунктов.

Размещение производственных сил Пристенского района, развитие транспортной инфраструктуры, системы расселения, природно-ресурсного и экономического потенциалов, структуры и специализации хозяйства – характеризуются неравномерностью по территории района. Территория

Пристенского района относительно равномерно освоена и заселена при наибольшем сосредоточении населения и производства в районном центре. Для района характерно слабое развитие промышленного потенциала. Сложившаяся неравномерность развития планировочной структуры отражается на плотности населения и интенсивности ТП и ПП.

Существующая сеть автомобильных дорог сформировалась исторически под влиянием геополитического положения Пристенского района, особенностей освоения территории и размещения населенных пунктов, организации и развития производственных сил.

1.6 Социально-экономическая характеристика МО

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

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

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

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

На территории МО находится 19 ОУ (таблица 4 и приложение Б).

Таблица 4 – Образовательные учреждения Пристенского района

№ п/п	Наименование	Адрес	Количество обучающихся (воспитанников)
1	2	3	4
1	МКОУ «Средняя общеобразовательная школа № 1 п. Пристенъ»	306200 Курская обл., Пристенский р-он, п. Пристенъ, ул. Почтовая, д. 56	256
2	МКОУ «Средняя общеобразовательная школа № 2 п. Пристенъ»	306200 Курская обл., Пристенский р-он, п. Пристенъ, ул. Советская, д. 49	474
3	МКОУ «Кировская средняя общеобразовательная школа»	306211 Курская обл., Пристенский р-он, п. Кировский, ул. Ломоносова, д. 16	141

1	2	3	4
4	МКОУ «Среднеольшанская средняя общеобразовательная школа»	306213 Курская обл., Пристенский р-он, с. Средняя Ольшанка, ул. Школьная, д. 51	34
5	МКОУ «Сазановская средняя общеобразовательная школа»	306226 Курская обл., Пристенский р-он, с. Сазановка, ул. Школьная, д. 6	45
6	МКОУ «Пристенская средняя общеобразовательная школа»	306204 Курская обл., Пристенский р-он, с. Пристенное, ул. Школьная, д. 1	49
7	Филиал МКОУ «Пристенская средняя общеобразовательная школа»	306202, Курская обл., Пристенский р-он, д. Прилепы, ул. Пигоревых, д. 8а	12
8	МКОУ «Бобрышевская средняя общеобразовательная школа»	306220 Курская обл., Пристенский р-он, с. Бобрышево, ул. Плант, д. 28-а	141
9	МКОУ «Ржавская средняя общеобразовательная школа»	306210 Курская обл., Пристенский р-он, п. Кировский, ул. Школьная, д. 17	75
10	МКОУ «Черновецкая средняя общеобразовательная школа»	306228 Курская обл., Пристенский р-он, с. Черновец, ул. Молодежная, д. 1	65
11	МКОУ «Верхне-Ольшанская основная общеобразовательная школа»	306214 Курская обл., Пристенский р-он, с. Верхняя Ольшанка, ул. Школьная, д. 40	28
12	МКОУ «Луговская основная общеобразовательная школа»	306200 Курская обл., Пристенский р-он, х. Луг, ул. Школьная, д. 1	20
13	МКОУ «Котовская основная общеобразовательная школа»	306221 Курская обл., Пристенский р-он, с. Котово, ул. Центральная, д. 1	37
14	МКОУ «Нагольненская основная общеобразовательная школа»	306212 Курская обл., Пристенский р-он, с. Нагольное, ул. Центральная, д. 18	41
15	МКОУ «Пселецкая основная общеобразовательная школа»	306217 Курская обл., Пристенский р-он, с. Пселец, ул. Центральная, д. 85	17
16	МКДОУ «Детский сад поселка Пристень»	306200 Курская обл., Пристенский р-он, п. Пристень ул. Парковая, д. 12	108
17	МКДОУ «Детский сад с. Бобрышево»	306220 Курская обл., Пристенский р-он, с. Бобрышево, ул. Дорожная, д. 48	34
18	МКДОУ «Детский сад «Сказка»	306200 Курская обл., Пристенский р-он, п. Пристень, ул. Парковая, д. 14	149
19	МКДОУ «Детский сад «Солнышко»	306211 Курская обл., Пристенский р-он, п. Кировский, ул. Октябрьская, д. 100	78

Спортивные учреждения на территории Пристенского района располагаются при школах.

Система здравоохранения МО (таблица 5) представлена центральной районной больницей и ФАП в наиболее крупных населенных пунктах МО.

Таблица 5 – Учреждения здравоохранения Пристенского района

№ п/п	Наименование	Адрес
1	2	3
1	ОБУЗ "Пристенская ЦРБ"	306200, Курская область, п. Пристенъ, ул. Октябрьская, д. 28
2	Ржавская участковая больница	306215, Курская область, Пристенский район, п. Кировский, ул. Центральная, д. 157
3	Бобрышевское отделение врача общей практики	306220, Курская область, Пристенский район, с. Бобрышево, ул. Плант, д. 55-а
4	Черновецкое отделение врача общей практики	306228, Курская область, Пристенский район, с. Черновец, ул. Дзержинского, д.6
5	Средне-Ольшанский ФАП	306213, Курская область, Пристенский район, с. Средняя Ольшанка, ул. Центральная, д. 27/2
6	Верхне-Ольшанский ФАП	306214, Курская область, Пристенский район, с. Верхняя Ольшанка, ул. Студенческая, д. 25
7	Колбасовский ФАП	306219, Курская область, Пристенский район, д. Колбасовка, ул. Пензенская, д. 105
8	Прилепский ФАП	306202, Курская область, Пристенский район, д. Прилепы, ул. Пигоревых, д. 9а
9	Больше-Сетинский ФАП	306203, Курская область, Пристенский район, с. Большие- Сети, ул. Молодежная, д. 13
10	Луговской ФАП	306200, Курская область, Пристенский район, хутор Луг, ул. Школьная, д. 8
11	Пристенский ФАП	306204, Курская область, Пристенский район, с. Пристенное, ул. Центральная, д. 10, кв. 2
12	Пселецкий ФАП	306217, Курская область, Пристенский район, с. Пселец, ул. Центральная, д. 86
13	Ржавчинский ФАП	306200, Курская область, Пристенский район, хутор Ржавчик, ул. Садовая, д. 13
14	Нагольненский ФАП	306212, Курская область, Пристенский район, с. Нагольное, ул. Молодежная, д. 8
15	Ярыгинский ФАП	306200, Курская область, Пристенский район, с. Ярыгино, ул. Центральная, д. 28
16	Кировский ФАП	306211, Курская область, Пристенский район, п. Кировский, ул. Ломоносова, д. 16
17	Октябрьский ФАП	306211, Курская область, Пристенский район, п. Кировский, ул. Октябрьская, д. 94
18	Сазановский ФАП	306226, Курская область, Пристенский район, с. Сазановка, ул. Школьная, д. 8
19	Котовский ФАП	306221, Курская область, Пристенский район, с. Котово, ул. Центральная, д. 7
20	Верхне-Плосковский ФАП	306229, Курская область, Пристенский район, д. Верхнеплатное, ул. Центральная, д. 47

1	2	3
21	Владимировский ФАП	306209, Курская область, Пристенский район, д. Владимировка, ул. Владимировская, д. 53
22	Троицкий ФАП	306220, Курская область, Пристенский район, с. Троицкое, ул. Школьная, д. 3
23	Ракитинский ФАП	306223, Курская обл., Пристенский район, с. Ракитинка, ул. Плант, д. 8-а
24	Больше-Крюковский ФАП	306222, Курская область, Пристенский район, с. Большие Крюки, ул. Выгон, д. 38
25	Красниковский ФАП	306225, Курская область, Пристенский район, с. Красниково, ул. Кирова, д. 20

Учреждения культурно-досугового типа Пристенского района представлены сельскими домами культуры (таблица 6) и библиотеками (таблица 7) в наиболее крупных населенных пунктах района.

Таблица 6 – Муниципальные дома культуры Пристенского района

№ п/п	Наименование	Адрес
1	2	3
1	МКУК «Бобрышевский Центральный сельский Дом культуры»	306220, Курская область, Пристенский район, с. Бобрышево, ул. Плант, д. 131/1
2	МКУК «Ракитинский сельский Дом культуры»	306223, Курская область, Пристенский район, с. Ракитинка, ул. Плант, д. 24
3	Еринский сельский клуб – филиал МКУК «Бобрышевский Центральный сельский Дом культуры»	306224, Курская область, Пристенский район, х. Еринка, ул. Центральная, 76
4	МКУК «Нагольненский сельский Дом культуры»	306212, Курская область, Пристенский район, с.Нагольное, ул. Центральная, 1а
5	МКУК «Луговской Центральный сельский Дом культуры»	306200, Курская область, Пристенский район, х. Луг, ул. Школьная, д. 1
6	МКУК «Ярыгинский Цент ральный сельский Дом культуры»	306200, Курская область, Пристенский район, с. Ярыгино, ул. Зеленая, д. 4
7	МКУК «Дом культуры поселка Кировский»	306210, Курская область, Пристенский район, п. Кировский, ул. Центральная, д. 161
8	МКУК «Сазановский Центральный сельский Дом культуры»	306226, Курская область, Пристенский район, с. Сазановка, ул. Школьная, д. 22
9	МКУК «Ильинский Центральный сельский Дом культуры»	306327, Курская область, Пристенский район, с. Ильинка, ул. Центральная, 5а
10	«Горенский СК» - филиал МКУК «Ильинский ЦСДК»	306227, Курская область, Пристенский район, с.Горка, ул. Восточная, д. 8а
11	МКУК «Черновецкий Центральный сельский Дом культуры»	306228, Курская область, Пристенский район, с. Черновец, ул. Центральная, д. 3
12	«Прилепский сельский Дом культуры» - филиал МКУК «Черновецкий ЦСДК»	306202, Курская область, Пристенский район, д. Прилепы, ул. Пигоревых, д. 4а
13	МКУК «Пристенский ЦСДК»	306204, Курская область, Пристенский район. с. Пристенное, ул. Центральная, д. 14

1	2	3
14	МКУК «Колбасовский Центральный сельский Дом культуры»	306219, Курская область, Пристенский район, д. Колбасовка, ул. Центральная, д. 126
15	«Большесетинский сельский клуб» - филиал МКУК «Пристенский Центральный сельский Дом культуры»	306203, Курская область, Пристенский район, с. Большие Сети, ул. Садовая, д. 9
16	МКУК «Котовский Центральный сельский Дом культуры»	306221, Курская область, Пристенский район, с. Котово, ул. Центральная, 11а
17	МКУК «Пселецкий Центральный сельский Дом культуры»	306217, Курская область, Пристенский район, с. Пселец, ул. Центральная, 95
18	МКУК «Верхне-Ольшанский Дом культуры»	306214, Курская область, Пристенский район, с. Верхняя Ольшанка, ул. Озерова, д. 17
19	МКУК «Средне-Ольшанский Центральный сельский Дом культуры»	306213, Курская область, Пристенский район, с. Средняя Ольшанка, ул. Центральная, 28
20	МКУК «Пристенский районный Дом культуры»	306200, Курская область, Пристенский район, пос. Пристенъ, ул. Советская, д. 53

Таблица 7 – Муниципальные библиотеки Пристенского района

№ п/п	Наименование	Адрес
1	2	3
1	МКУК «Межпоселенческая библиотека» Пристенского района Курской области	306200, Курская область, п. Пристенъ, ул. Советская, 37
2	Пристенская детская библиотека-филиал МКУК «Межпоселенческая библиотека»	306200, Курская область, п. Пристенъ, ул. Ленина, 19
3	Обособленное структурное подразделение Бобрышевская сельская библиотека МКУК «Межпоселенческая библиотека»	306220, Курская область, Пристенский район, с. Бобрышево, ул. Плант, д. 127
4	Обособленное структурное подразделение Бобрышевская детская библиотека МКУК «Межпоселенческая библиотека»	306220, Курская область, Пристенский район, с. Бобрышево, ул. Плант 127
5	Обособленное структурное подразделение Еринская сельская библиотека МКУК «Межпоселенческая библиотека»	306224, Курская область, Пристенский район, х. Еринка, ул. Мирная, 9
6	Обособленное структурное подразделение Ракитинская сельская библиотека МКУК «Межпоселенческая библиотека»	306223, Курская область, Пристенский район, с. Ракитинка, ул. Плант, д. 21
7	Обособленное структурное подразделение Нагольненская сельская библиотека МКУК «Межпоселенческая библиотека»	306212, Курская область, Пристенский район, с. Нагольное, ул. Центральная, 1а
8	Обособленное структурное подразделение Луговская сельская библиотека МКУК «Межпоселенческая библиотека»	306215, Курская область, Пристенский район, х. Луг, ул. Школьная, д. 3
9	Обособленное структурное подразделение Вихровская сельская библиотека МКУК «Межпоселенческая библиотека»	306200, Курская область, Пристенский район, с. Ярыгино, ул. Центральная, д. 28

1	2	3
10	Обособленное структурное подразделение Донсемицкая сельская библиотека МКУК «Межпоселенческая библиотека»	306327, Курская область, Пристенский район, с. Ильинка, ул. Центральная, д.5а
11	Обособленное структурное подразделение Сазановская сельская библиотека МКУК «Межпоселенческая библиотека»	306226, Курская область, Пристенский район, с. Сазановка, ул. Школьная, д. 22
12	Обособленное структурное подразделение Черновецкая сельская библиотека МКУК «Межпоселенческая библиотека»	306228, Курская область, Пристенский район, с. Черновец, ул. Центральная, д 3
13	Обособленное структурное подразделение Прилепская сельская библиотека МКУК «Межпоселенческая библиотека»	306202, Курская область, Пристенский район, д. Прилепы, ул. Пигоревых, д. 4а
14	Обособленное структурное подразделение Верхнепосковская сельская библиотека МКУК «Межпоселенческая библиотека»	306229, Курская область, Пристенский район, д. В. Плоское, ул. Центральная, д. б
15	Обособленное структурное подразделение Владимировская сельская библиотека МКУК «Межпоселенческая библиотека»	306209, Курская область, Пристенский район, д. Владимировка, ул. Владимировская, 52
16	Обособленное структурное подразделение Пристенская сельская библиотека МКУК «Межпоселенческая библиотека»	306204, Курская область, Пристенский район. с. Пристенное, ул. Центральная, д. 14
17	Обособленное структурное подразделение Большесетинская сельская библиотека МКУК «Межпоселенческая библиотека»	306203, Курская область, Пристенский район, с. Большие Сети, ул. Садовая, д. 9
18	Обособленное структурное подразделение Колбасовская сельская библиотека МКУК «Межпоселенческая библиотека»	306219, Курская область, Пристенский район, д. Колбасовка, ул. Центральная, д. 130
19	Обособленное структурное подразделение Пселецкая сельская библиотека МКУК «Межпоселенческая библиотека»	306217, Курская область, Пристенский район, с. Пселец, ул. Центральная, 95
20	Обособленное структурное подразделение Котовская сельская библиотека МКУК «Межпоселенческая библиотека»	306221, Курская область, Пристенский район, с. Котово, ул. Центральная, 3
21	Обособленное структурное подразделение Большекрюковская сельская библиотека МКУК «Межпоселенческая библиотека»	306222, Курская область, Пристенский район, с. Большие Крюки, ул. Выгон, д. 42
22	Обособленное структурное подразделение Среднеольшанская сельская библиотека МКУК «Межпоселенческая библиотека»	306213, Курская область, Пристенский район, с. Средняя Ольшанка, ул. Центральная, 26
23	Обособленное структурное подразделение Верхнеольшанская сельская библиотека МКУК «Межпоселенческая библиотека»	306214, Курская область, Пристенский район, с. Верхняя Ольшанка, ул. Озерова, д. 17
24	МКУК «Кировская поселковая взрослая библиотека» пос. Кировский	306210, Курская область, Пристенский район, п. Кировский, ул. Центральная, д. 161
25	МКУК «Кировская поселковая детская библиотека» пос. Кировский	306210, Курская область, Пристенский район, п. Кировский, ул. Дзержинского, д. 41

Торговое обслуживание жителей Пристенского района осуществляют магазины, павильоны, рынок, кафе.

1.7 Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий

Транспортный каркас Пристенского района представлен автомобильными дорогами регионального и межмуниципального значения (приложение В).

Основными транспортными магистралями Пристенского района являются автомобильные дороги регионального (Обоянь – Солнцево – Мантурово и "Обоянь – Солнцево – Мантурово" – Пристенъ) и межмуниципального значения (Пристенъ – Кривцово, "Обоянь – Солнцево – Мантурово" – Ракитинка).

Общая протяженность дорожно-транспортной сети Пристенского района составляет 676,2 км, в том числе:

- региональных дорог – 34,445 км;
- межмуниципальных дорог – 166,053 км;
- местных дорог – 416,6 км;
- улиц п. Пристенъ – 20,8 км;
- улиц п. Кировский – 38,3 км.

Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального значения, проходящих в границе Пристенского района, представлен в приложении Г.

Перечень автомобильных дорог общего пользования межмуниципального значения, проходящих в границе Пристенского района, представлен в приложении Д.

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения (улиц), проходящих в границе Пристенского района, представлен в приложении Е.

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения (улиц) поселка Пристенъ Пристенского района представлен в приложении Ж.

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения (улиц) поселка Кировский Пристенского района представлен в приложении И.

Развитие транспортной сети района обусловлено системой расселения и на локальном уровне повторяет её структуру. В то же время, несмотря на преимущественно меридиональный и субмеридиональный характер расселения (обусловленный размещением населенных пунктов преимущественно вдоль рек), все основные автомобильные дороги проходят по водоразделам «мимо» населенных пунктов. В результате удаленные населенные пункты не всегда имеют доступ к относительно качественным дорогам. Поэтому основным направлениям развития дорожной сети должно

стать увеличение связности автодорожной сети через модернизацию и строительство автомобильных дорог, связывающих основные оси.

Технические параметры дорог Пристенского района:

- 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 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:

- Обоянь – Солнцево – Мантурово – 1 мост;
- "Обоянь – Солнцево – Мантурово" – Пристень – 1 мост;
- Ильинка – Сазановка – граница Мантуровского района – 1 мост;
- "Обоянь – Солнцево – Мантурово" – Большие Крюки – 1 мост;
- "Обоянь – Солнцево – Мантурово" – Ракитинка – 2 моста;
- "Пристень – Кривцово" – х. Луг – х. Озерский – 1 мост;
- 2-е Плоское – Черновец – Владимировка – 2 моста;
- Пристень – Пристенное - Большие Сети – 2 моста;
- Пристень – Средняя Ольшанка – 1 мост;
- а. д. в с. Сазановка Пристенского района – Солнцевский район – 1 мост.

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

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

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

1.8 Описание существующей организации движения ТС и пешеходов

Транспортную инфраструктуру МО образуют линии, сооружения и устройства транспорта. Основными структурными элементами транспортной

инфраструктуры МО является сеть улиц и дорог и сопряженная с ней сеть ОПТ.

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

В пределах Пристенского района 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, 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 дорожные знаки 5.19.1 или 5.19.2 "Пешеходный переход".

Пешеходные переходы, расположенные на маршрутах движения детей к ОУ оборудованы всеми необходимыми ТСОДД: дорожной разметкой, дорожными знаками, искусственными неровностями, дорожными светофорами.

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

На территории Пристенского района действуют 9 муниципальных маршрутов регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом между поселениями в границах Пристенского района (таблица 8).

Таблица 8 – Перечень муниципальных маршрутов регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом между поселениями в границах Пристенского района

№	Наименование маршрута
1	п. Пристенъ – с. Средняя Ольшанка
3	п. Пристенъ – с. Пселец – с. Большие Крюки
4	п. Пристенъ – х. Луг
5	п. Пристенъ – с. Большие Сети
6	п. Пристенъ – с. Сазановка
7	п. Пристенъ – д. Колбасовка
8	п. Пристенъ – д. Владимировка
9	п. Пристенъ – д. Лашинка
10	п. Пристенъ – п. Кировский

Схема маршрутной сети муниципальных маршрутов регулярных пассажирских перевозок Пристенского района приведена в приложении Л.

Транспортное обслуживание населения обеспечивает муниципальное казенное учреждение «СОДА».

На территории Пристенского района обустроена 1 автостанция в п. Пристенъ и 38 ОП по маршрутам движения ОПТ (приложение М).

Для обслуживания автомобильного транспорта на территории Пристенского района имеются здания и сооружения автосервиса.

На территории Пристенского района расположены 2 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 обстановка в Пристенском районе в области параметров ДД характеризуется как благоприятная. На территории Пристенского района скорость движения в населенных пунктах ограничена 60 и 40 км/ч, вне населенных пунктов – 90 км/ч. Наибольшая интенсивность ДД наблюдается только в утренние часы с 7:00 до 8:30, дневное время с 11:30 до 13:00 и вечернее время с 16:30 до 19:00.

Интенсивности движения ТП и уровень загрузки дорог регионального и межмуниципального значения представлены в приложениях Г и Д.

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

Реестр муниципальных маршрутов регулярных перевозок на территории Пристенского района Курской области представлен в таблице 9.

Таблица 9 – Реестр муниципальных маршрутов регулярных перевозок на территории Пристенского района Курской области

Номер маршрута	Наименование маршрута	Наименование промежуточных ОП	Наименование автомобильных дорог, по которым осуществляется движение ТС	Протяженность маршрута, км	Вид и класс ТС
1	2	3	4	5	6
1	п. Пристенъ – с. Средняя Ольшанка	п. Вихровский, п. Комсомольс-кий, Ольшанка, с. Верхняя Ольшанка	Пристенъ – Средняя Ольшанка	23	М-2
3	п. Пристенъ – с. Пселец – с. Большие Крюки	п. Кировский, с. Пселец, х. Еринка, с. Красниково, с. Котово, д. Яковлевка.	«Обоянь – Солнцево – Мантурово» – Пристенъ, «Обоянь – Солнцево – Мантурово», «Обоянь – Солнцево – Мантурово» – Большие Крюки	49	М-2
4	п. Пристенъ – х. Луг	Водокачка, х. Ржавчик, Озерки.	«Обоянь – Солнцево – Мантурово» – Пристенъ, Пристенъ – Кривцово, "Пристенъ – Кривцово" – х. Луг – п. Озерский	17	М-2
5	п. Пристенъ – с. Большие Сети	д. 2-ое Плоское, с. Пристенное.	«Обоянь – Солнцево – Мантурово» – Пристенъ, Пристенъ – Пристенное – Большие Сети	26	М-2
6	п. Пристенъ – с. Сазановка	С-х техника, д. 2-ое Плоское, Двоелучное, д. Прилепы, д. Покровка, с. Ильинка, х. Дубки	«Обоянь – Солнцево – Мантурово» – Пристенъ, Пристенъ – Пристенное – Большие Сети, 2-е Плоское – Черновец – Владимировка, Прилепы – Ильинка, Ильинка – Сазановка – граница Мантуровского района	35	М-2
7	п. Пристенъ – д. Колбасовка	С-х техника	«Обоянь – Солнцево – Мантурово» – Пристенъ, Пристенъ – Пристенное – Большие Сети, Пристенъ – Колбасовка	12	М-2
8	п. Пристенъ – д. Владимировка	С-х техника, д. 2-ое Плоское, Двоелучное, д. Прилепы, с. Черновец, д. Верхнеплоское	«Обоянь – Солнцево – Мантурово» – Пристенъ, Пристенъ – Пристенное – Большие Сети, 2-е Плоское – Черновец – Владимировка	28	М-2

1	2	3	4	5	6
9	п. Пристенъ – д. Лашинка	с. Ярыгино, д. Вихровка.	«Обоянь – Солнцево – Мантурово» – Пристенъ, Пристенъ – Пристенное – Большие Сети, Пристенъ – Ярыгино, с. Ярыгино – д. Вихровка – д. Лашинка	15	М-2
10	п. Пристенъ – п. Кировский	ЦРБ, АЗС, Озерки, Сем. завод, Сах. завод, Поссовет, Сельпо, Круг	«Обоянь – Солнцево – Мантурово» – Пристенъ	12	М-2, М-3

Кроме того, по территории Пристенского района проходит междугородний маршрут "Курск – Обоянь – Пристенъ", связывающий административный центр района с областным центром. Трасса маршрута на территории Пристенского района проходит через населенные пункты: с. Бобрышево, д. Кривцово. с. Троицкое, с. Нагольное. Рейсы на маршруте осуществляются 4 раза в сутки, количество предоставленных пассажиро-мет – 100.

Хранение ТС на территории Пристенского района осуществляется, в основном, в пределах участков предприятий и организаций и на придомовых участках жителей района.

Информация о размещении и количестве мест стоянки ТС в Пристенском районе приведена в таблице 10.

Таблица 10 – Места стоянки ТС в п. Пристенъ Пристенского района

Расположение, адрес	Количество машиномест
ул. Советская (маг. "Радужный")	20
ул. Гражданская (почта)	20
ул. Комсомольская (маг. "Домовой")	10
ул. Ленина (здание КБО)	10
ул. Мирная (автостанция)	20
ИТОГО:	80

В настоящее время на территории Пристенского района оборудованы 80 мест для стоянки и остановки ТС.

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

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

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

В целом по результатам анализа мест для стоянки и остановки ТС на территории Пристенского района, можно сделать вывод о том, что имеется дефицит парковочных мест у объектов тяготения населения (здравоохранения, образования, культуры, спорта, магазинов и промышленных объектов) и вдоль УДС. В зоне жилой застройки требуется преобразование существующей хаотичной парковки и приведение существующего парковочного пространства к нормативному состоянию.

1.10 Анализ пассажиро- и грузопотоков

На данный момент ОПТ полностью справляется с имеющимися пассажиропотоками.

Грузовые ТС, а также прицепы и полуприцепы к ним составляют достаточно малую долю (10,9 %) от общего количества ТС.

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

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

На территории Пристенского 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.

Задержки в движении ТС на территории Пристенского района периодически наблюдаются на железнодорожных переездах.

На территории Пристенского района отмечается нехватка ТСОДД, в частности дорожных знаков.

Анализ интенсивности ТП, не выявил необходимости введения светофорного регулирования на УДС Пристенского района, ввиду отсутствия заторов, вызванных задержками в движении ТС.

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

1.12 Анализ эксплуатационного состояния ТСОДД

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

Анализ эксплуатационного состояния дорожных знаков:

- конструкция – соответствует ГОСТ Р 52290;
- видимость в темное время суток (коэффициент световозвращения) – соответствует ГОСТ Р 52290;
- видимость в светлое время суток (коэффициент яркости) – соответствует ГОСТ Р 52290;
- различимость цветного изображения (координаты цветности) – в целом соответствует ГОСТ Р 52290, но некоторые знаки (особенно дорожные знаки 2.1) имеют выцветшую поверхность;
- размещение – в целом соответствует ГОСТ Р 52289, но в некоторых местах не обеспечивается необходимая видимость дорожных знаков (требуется вырубка кустов или опиловка деревьев), некоторые дорожные знаки 5.19.1 и 5.19.2 не соответствуют п. 5.1.17, некоторые дорожные знаки имеют измененное положение;
- состояние поверхности – в целом соответствует ГОСТ Р 50597, но некоторые знаки (особенно дорожные знаки 6.10.1) имеют грязную, со следами коррозии или поврежденную поверхность, затрудняющую их восприятие;
- изображение на знаке – в целом соответствует ГОСТ Р 52290, но в единичных случаях наблюдается отслаивание символов от поверхности.

В соответствии с ГОСТ Р 50597 дорожную разметку автомобильных дорог, а также улиц и дорог городов и других населенных пунктов следует выполнять по ГОСТ Р 51256 и наносить в соответствии с ГОСТ Р 52289 и утвержденными схемами.

Анализ эксплуатационного состояния дорожной разметки:

- видимость в темное время суток (коэффициент световозвращения) – соответствует ГОСТ Р 51256;

- видимость в светлое время суток (коэффициент светоотражения при дневном рассеянном или искусственным освещении) – соответствует ГОСТ Р 51256;

- техническое состояние – в целом соответствует ГОСТ Р 51256, но в некоторых местах наблюдается износ (разрушение) линий и символов;

- коэффициент сцепления – соответствует ГОСТ Р 50597;

- применение – соответствует ГОСТ Р 52289.

В соответствии с ГОСТ Р 50597 опасные для движения участки автомобильных дорог, улиц и дорог городов и других населенных пунктов, в том числе проходящие по мостам и путепроводам, должны быть оборудованы ограждениями в соответствии с ГОСТ Р 52607, ГОСТ 26804, ГОСТ Р 52289, СНиП 2.05.02 и СНиП 2.05.03. Ограждения должны быть окрашены в соответствии с ГОСТ Р 51256. Оцинкованные поверхности ограждений не требуют окраски.

Анализ эксплуатационного состояния дорожных ограждений:

- конструкция – соответствует ГОСТ 26804 и ГОСТ Р 52607;

- окраска – соответствует ГОСТ Р 51256;

- техническое состояние – в целом соответствует ГОСТ Р 50597, но на некоторых ограждениях наблюдаются механические повреждения, следы коррозии;

- применение – соответствует ГОСТ Р 52289, СНиП 2.05.02 и СНиП 2.05.03.

В соответствии с ГОСТ Р 50597 сигнальные столбики и маяки должны иметь окраску, вертикальную разметку и световозвращатели в соответствии с требованиями ГОСТ Р 51256 и ГОСТ Р 50971 и должны быть установлены в соответствии с требованиями ГОСТ Р 50970 и ГОСТ Р 52289.

Анализ эксплуатационного состояния сигнальных столбиков и маяков:

- конструкция – соответствует ГОСТ Р 50970, ГОСТ Р 50971;

- окраска – соответствует ГОСТ Р 51256 и ГОСТ Р 50971;

- вертикальная разметка – соответствует ГОСТ Р 51256 и ГОСТ Р 50971;

- световозвращатели – соответствует ГОСТ Р 50971;

- применение – соответствует ГОСТ Р 50970 и ГОСТ Р 52289;

- техническое состояние – в целом соответствует ГОСТ Р 50597, но некоторые столбики имеют разрушения и деформации.

В соответствии с ГОСТ Р 52605 на отдельных участках дорог для обеспечения принудительного снижения максимально допустимой скорости движения ТС до 40 км/ч и менее устраивают ИН. Участки дорог, на которых устроены ИН, следует оборудовать дорожными знаками и дорожной разметкой в соответствии с ГОСТ Р 52289, ГОСТ Р 52290 и ГОСТ Р 51256.

Анализ эксплуатационного состояния ИН:

- конструкция и размеры – соответствует ГОСТ Р 52605;

- применение – соответствует ГОСТ Р 52605;

- коэффициент сцепления – соответствует ГОСТ Р 50597;
- световозвращающие элементы – соответствуют ГОСТ Р 50597 и ГОСТ Р 51256;
- техническое состояние – соответствует ГОСТ Р 52605;
- дорожные знаки – соответствует ГОСТ Р 52290 и ГОСТ Р 52289;
- дорожная разметка – соответствует ГОСТ Р 51256 и ГОСТ Р 52289.

В соответствии с ГОСТ Р 52289 светофоры применяют для регулирования очередности пропуска ТС и пешеходов, а также для обозначения опасных участков дорог.

Анализ эксплуатационного состояния светофоров:

- конструкция и размеры – соответствует ГОСТ Р 52282;
- техническое состояние – соответствует ГОСТ Р 52282;
- применение – соответствует ГОСТ Р 52289.

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

1.13 Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД

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

Основные методы и способы ОДД, применяемые на УДС на территории Пристенского района, можно подразделить на семь групп. Такое разделение является условным, поскольку разные группы имеют тесную взаимосвязь и взаимопроникновение, к примеру группа "Организация пешеходного движения" является частью групп "Разделение движения в пространстве" и "Разделение движения во времени".

1. Разделение движения в пространстве представляет собой разделение ТП, ПП, их направление по более благоприятной и безопасной траектории.

Канализирование движения предназначено для разделения ТП и ПП с помощью продольной разметки, устройства разделительных полос с установкой на них ограждений, направляющих островков обозначения края проезжей части.

Разметка проезжей части является эффективным средством ОДД. Ее устраивают для улучшения ориентирования водителей о направлении дороги, более эффективного использования ширины проезжей части и обеспечения безопасных условий для совершения различных маневров ТС.

Развязка движения в разных уровнях способствует сокращению конфликтов между ТП и ПП.

Введение одностороннего движения ТС обеспечивает повышение скорости ТП и увеличение пропускной способности УДС. При организации одностороннего движения появляются возможности более рационального использования полос проезжей части и осуществления выравнивания состава

ТП на каждой из них, улучшения условий координации светофорного регулирования между пересечениями, облегчения условий перехода пешеходами проезжей части в результате четкого координированного регулирования и упрощения их ориентировки, повышения БДД в темное время вследствие ликвидации ослепления водителей светом фар встречных ТС.

Маршрутное ориентирование водителей представляет собой систему информационного обеспечения водителей, которая помогает водителям четко ориентироваться на сложных транспортных развязках, избегать ошибок в выборе направления движения, дает возможность смягчать транспортную ситуацию на перегруженных направлениях.

2. Разделение движения во времени представляет собой методы разделения ТП и ПП в большей степени на основании ПДД, дорожных знаков и световых сигналов светофоров. Благодаря этому исключаются (или сводятся к минимуму) конфликты при проезде перекрестков, железнодорожных переездов, временно суженных мест на дорогах.

Наиболее универсальным способом разделения движения во времени является введение приоритета на пересечениях на основании ПДД с помощью дорожных знаков, с помощью требований которых водители самостоятельно организуют движение.

Дорожные знаки вместе с разметкой, сигналами светофорного регулирования составляют средства информирования участников ДД, формирующие выбор режима движения.

Дорожные знаки устанавливаются в соответствии с категорией дороги, транспортно-эксплуатационными характеристиками отдельных участков и принятой схемой ОДД ТП и ПП.

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

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

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

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

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

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

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

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

Противоположные меры могут потребоваться на скоростной дороге при наступлении часа пик, когда обычная скорость движения для дороги этого типа 100...120 км/ч не может обеспечить желаемой пропускной способности. В этом случае принудительное временное ограничение скорости движения до 70 км/ч позволяет заметно повысить пропускную способность дороги за счет безопасного увеличения плотности ТП.

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

5. Организация пешеходного движения подразделяется на обеспечение безопасности пешеходов:

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

Безопасность нерегулируемого пересечения проезжей части обеспечивается:

- хорошей видимостью пешеходного перехода для водителей, приближающихся со всех направлений;

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

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

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

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

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

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

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

Существует потребность в совершенствовании пешеходной инфраструктуры.

6. Поддержание дорог в хорошем эксплуатационном состоянии необходимо прежде всего для обеспечения плавности и безопасности дорожного движения в условиях действия неблагоприятных внешних факторов (темное время суток, зимний период).

Важнейшими средствами для обеспечения БДД в темное время суток в населенных пунктах являются следующие:

- освещение дорог;
- использование средств оптического ориентирования (разметка, световозвращатели);
- выделение освещением расположения опасных зон (пересечений, примыканий, ОП, пешеходных переходов, участков дорожно-ремонтных работ и т. д.);
- исключение дезориентирующего, отвлекающего и слепящего воздействия рекламных щитов, вывесок;

- исключение чередования коротких освещенных и неосвещенных участков дороги, обеспечение плавного снижения яркости освещения проезжей части на выезде с освещенного участка при помощи переходной зоны освещения протяженностью 50...250 м в зависимости от перепада яркости освещения;

- избежание размещения опор освещения в местах, находящихся на траектории возможного движения ТС в случае его внезапного съезда с дороги;

- регулирование величины и густоты крон насаждений вдоль дороги для предупреждения снижения качества освещения проезжей части.

Освещение УДС на территории Пристенского района в основном соответствует требованиями норм по освещению малых и средних населенных пунктов. Более освещенные улицы – основные улицы с асфальтовым покрытием и большей интенсивностью движения, второстепенные улицы и проезды освещены хуже.

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

Для снижения вероятности возникновения ДТП в зимний период применяются такие предупредительные меры, как:

- своевременная уборка снега с проезжей части и его правильное складирование для предупреждения снижения видимости из-за образования снежных валов согласно ГОСТ Р 50597;

- проведение противогололедных мероприятий;

- дополнительное информирование водителей об участках УДС с наиболее сложными условиями движения;

- применение специального оснащения и обозначения снегоуборочной техники (яркий цвет, проблесковые маячки, противотуманные фары);

- применение согласованного организационного плана очередности действий по уборке снега и проведения мероприятий по снижению скользкости.

7. Регулирование остановок и стоянок ТС устраняет опасные ситуации, возникающие при снижении обзора и создании помех для движения из-за ТС, маневрирующих и стоящих у края проезжей части. Остановки и стоянки ТС вдоль тротуаров оказывают негативное влияние на общую пропускную способность дорог из-за помех для нормального ОПТ и работы дорожной техники (например, снегоуборочной).

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

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

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

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

Элементами перечисленных мероприятий служат:

- запрет остановки перед регулируемым перекрестком;
- полный запрет стоянки (разрешается только остановка для посадки-высадки и погрузки-выгрузки) на участках дорог, пропускная способность которых близка к пределу расчетной;
- ограниченный запрет на стоянку по времени, по категории ТС, по месту;
- регулирование постановки ТС около тротуара на стоянке с обозначением разметкой, знаками;
- местное регулирование режима остановки и стоянки с обозначениями границ знаками "Зона стоянки" и "Конец зоны стоянки".

1.14 Исследование причин и условий возникновения ДТП

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

ДТП наносят экономике значительный ущерб.

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

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

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

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

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

- 1) выявления МК ДТП;
- 2) изучения условий и причин возникновения МК ДТП, а также отдельных ДТП, в местах совершения которых выявлены недостатки транспортно-эксплуатационного состояния УДС;

3) назначения мероприятий по ликвидации МК ДТП и профилактике возникновения ДТП из-за недостатков транспортно-эксплуатационного состояния УДС.

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

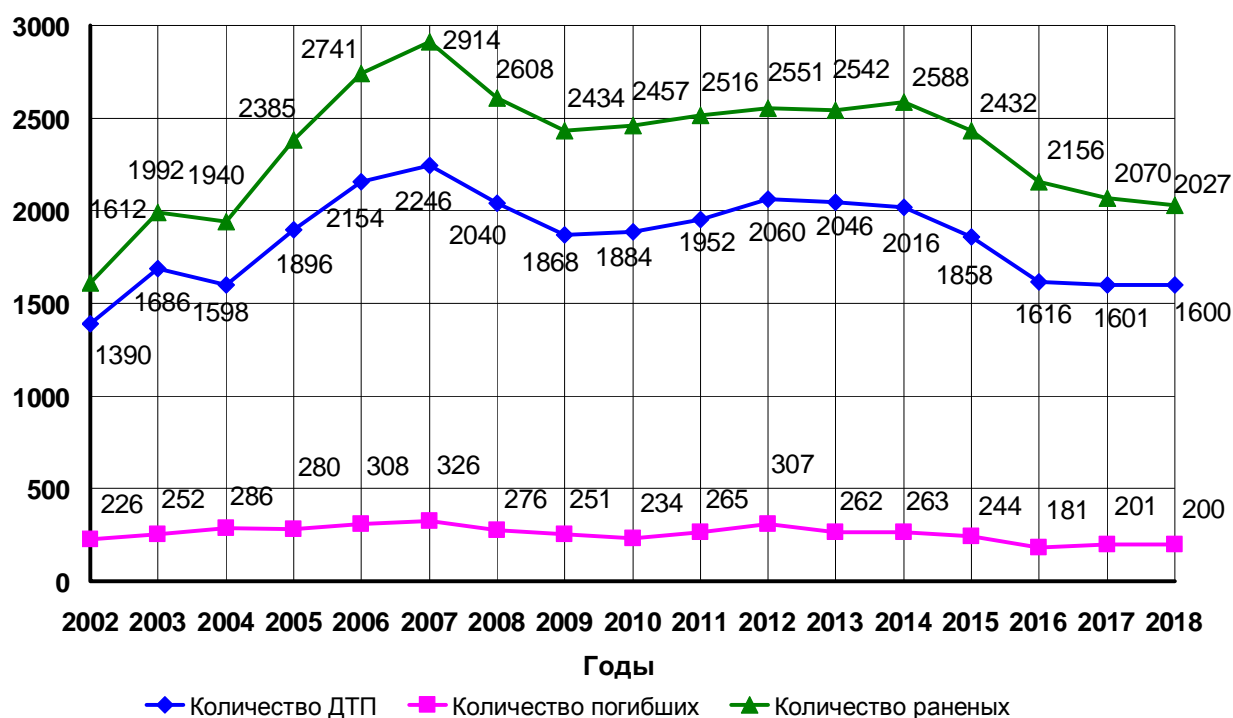


Рисунок 2 – Общее количество ДТП, погибших и раненых в них людей в Курской области

На территории Пристенского района в 2018 г. зарегистрировано 12 ДТП (рисунок 3), в которых 3 человека погибло и 20 получило ранения. По сравнению с 2017 г., который за последние 15 лет являлся наименее аварийным, количество ДТП в 2018 г. увеличилось на 9 % (с 11 до 12 ДТП), количество погибших увеличилось в 3 раза (с 1 до 3 человек), количество раненых увеличилось на 66,7 % (с 12 до 20 человек).

С участием пешеходов в МО в 2018 г. (рисунок 4) произошло 16,7 % ДТП (2 из 12 ДТП), в которых 2 человека получило ранения и ни один пешеход не погиб. Последние два года отмечается положительная динамика в таких ДТП: количество ДТП и погибших в них людей уменьшается, а

количество раненых в течение последних четырех лет остается на неизменном уровне (2 человека в год).

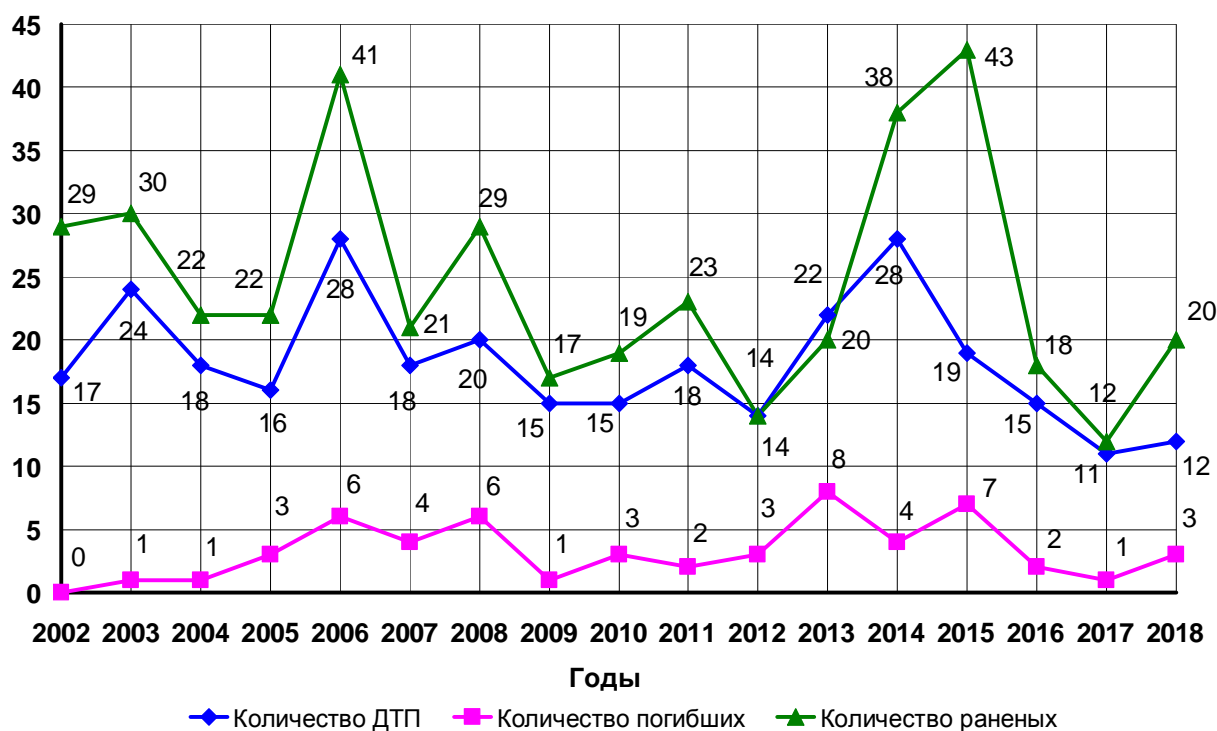


Рисунок 3 – Общее количество ДТП, погибших и раненых в них людей в Пристенском районе Курской области

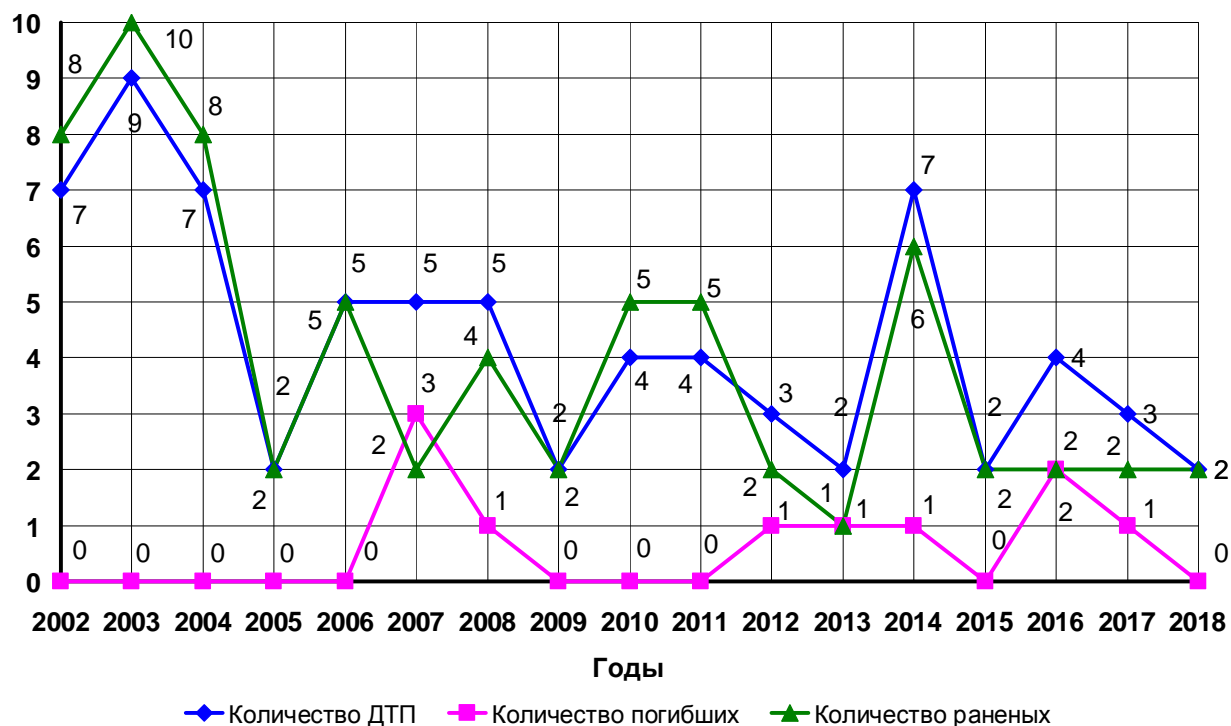


Рисунок 4 – Количество ДТП с участием пешеходов, количество погибших и раненых в них людей

По вине пешеходов в 2018 г. (рисунок 5) произошло 8,3 % ДТП (1 из 12 ДТП) или 50 % из всех ДТП, произошедших с участием пешеходов, в

которых 1 человек получил ранения и ни один пешеход не погиб. Последние четыре года отмечается стабильное положение в таких ДТП: количество ДТП не изменяется (1 ДТП в год), количество погибших и раненых находится в интервале 0–1 человек в год.

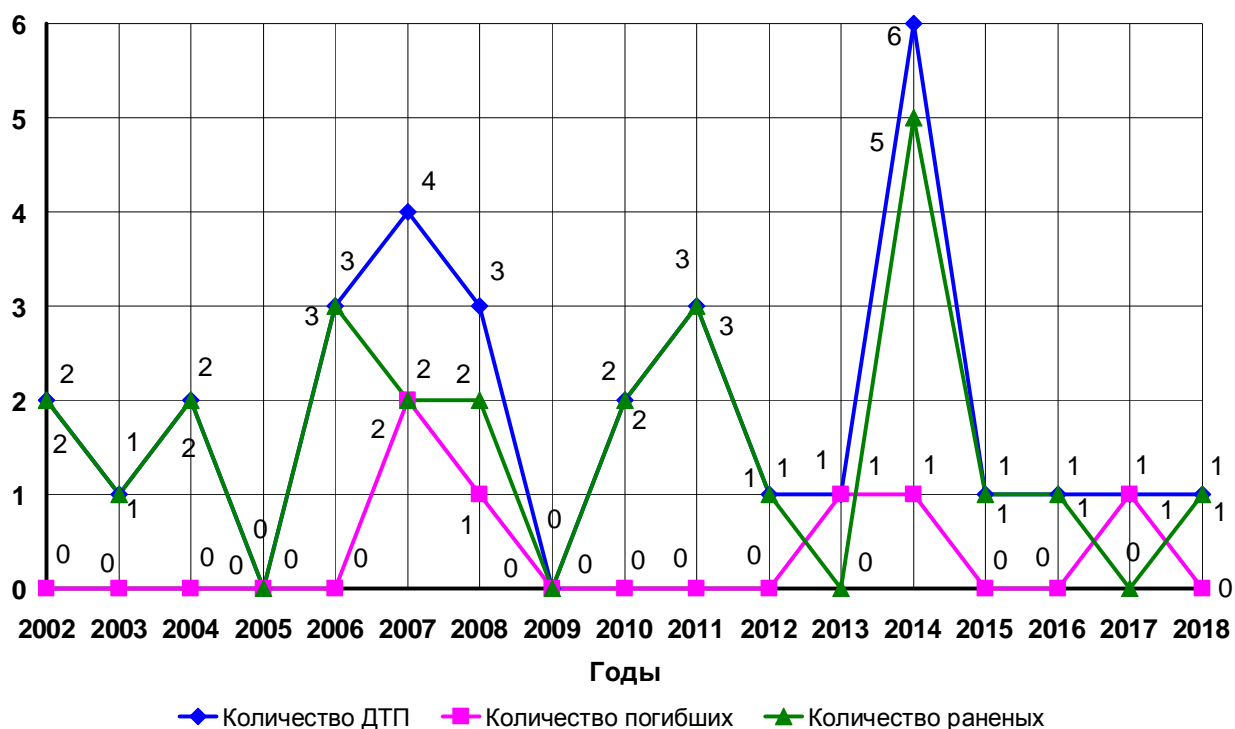


Рисунок 5 – Количество ДТП по вине пешеходов, количество погибших и раненых в них людей

По вине водителей ТС, находящихся в состоянии алкогольного опьянения, в 2018 г. (рисунок 6) произошло 4 ДТП (третья часть от общего количества ДТП), в которых 3 человека погибло (100 % от общего количества погибших в ДТП людей) и 5 человек (25 % от общего количества раненых) получило ранения. Такие ДТП, как правило, характеризуются наибольшим количеством пострадавших на одно ДТП (2 человека на 1 ДТП в 2018 г.).

Необходимо отметить, что в 2018 г. все погибшие в ДТП (3 человека) погибли именно в ДТП, произошедших по вине водителей ТС, находящихся в нетрезвом состоянии.

С участием детей в 2018 г. (рисунок 7) произошло 1 ДТП (8,3 % от общего их количества), в которых 1 ребенок получил ранения и ни один ребенок не погиб. Стоит отметить, что с 2005 г. в таких ДТП ни один ребенок не погиб, а количество раненых в ДТП детей на протяжении последних 13 лет каждый год равно количеству произошедших ДТП.

По вине детей в 2018 г. (рисунок 8), как и в двух предыдущих, не произошло ни одно ДТП, и, соответственно, ни один человек не пострадал.

По вине молодых водителей в 2018 г. (рисунок 9) не произошло ни одного ДТП, и, соответственно, ни один человек не погиб и не получил

ранения. В целом последние 8 лет вклад таких ДТП, а также погибших и раненых в них людей в общее состояние аварийности в районе весьма мал.

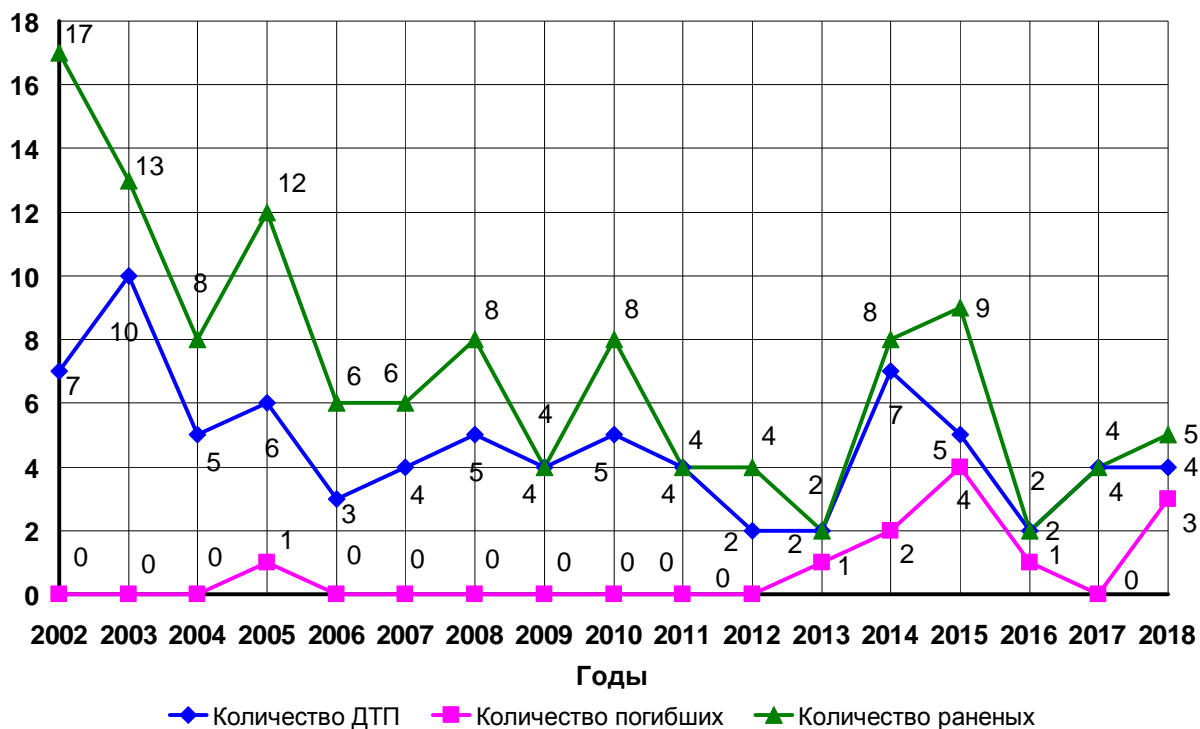


Рисунок 6 – Количество ДТП, погибших и раненых в них людей по вине водителей ТС, находящихся в нетрезвом состоянии

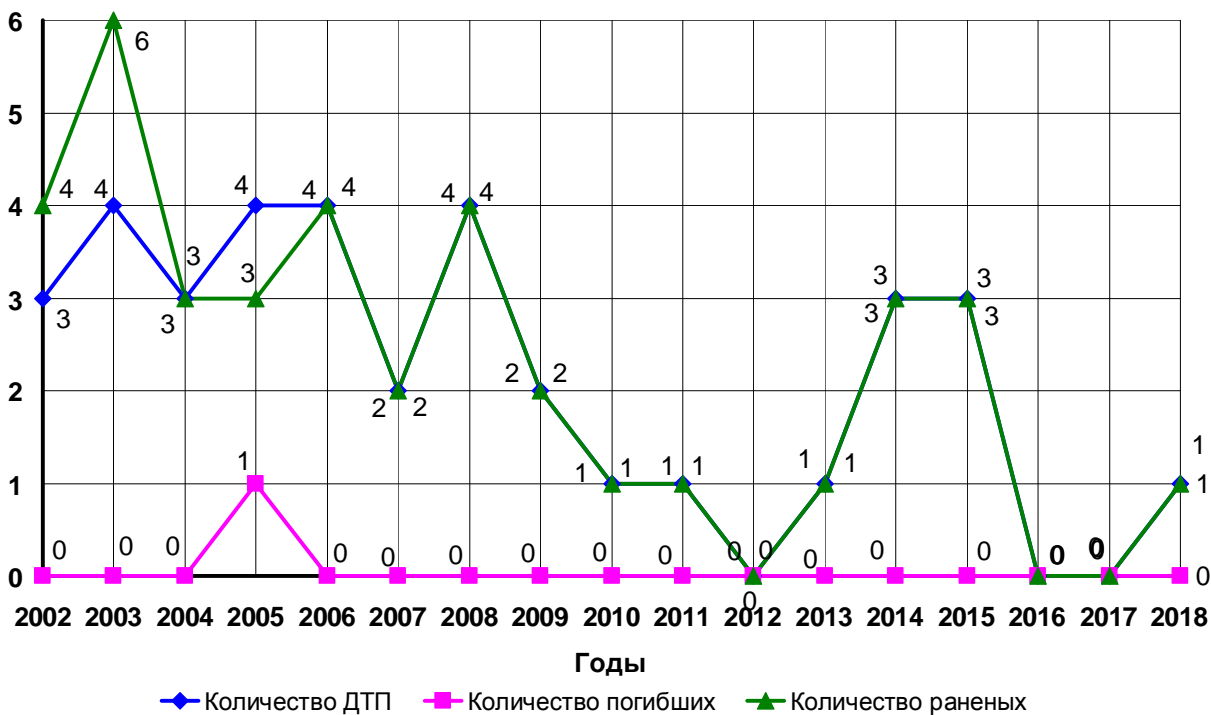


Рисунок 7 – Количество ДТП с участием детей, количество погибших и раненых в них людей

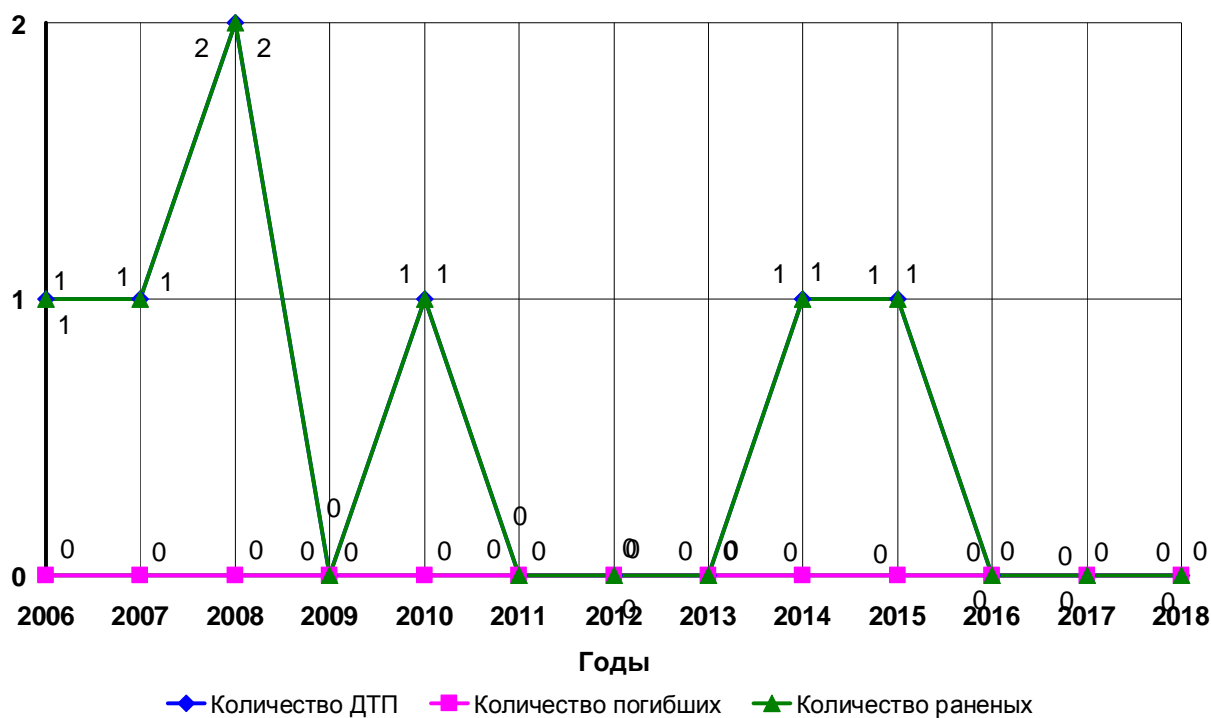


Рисунок 8 – Количество ДТП по вине детей, количество погибших и раненых в них людей

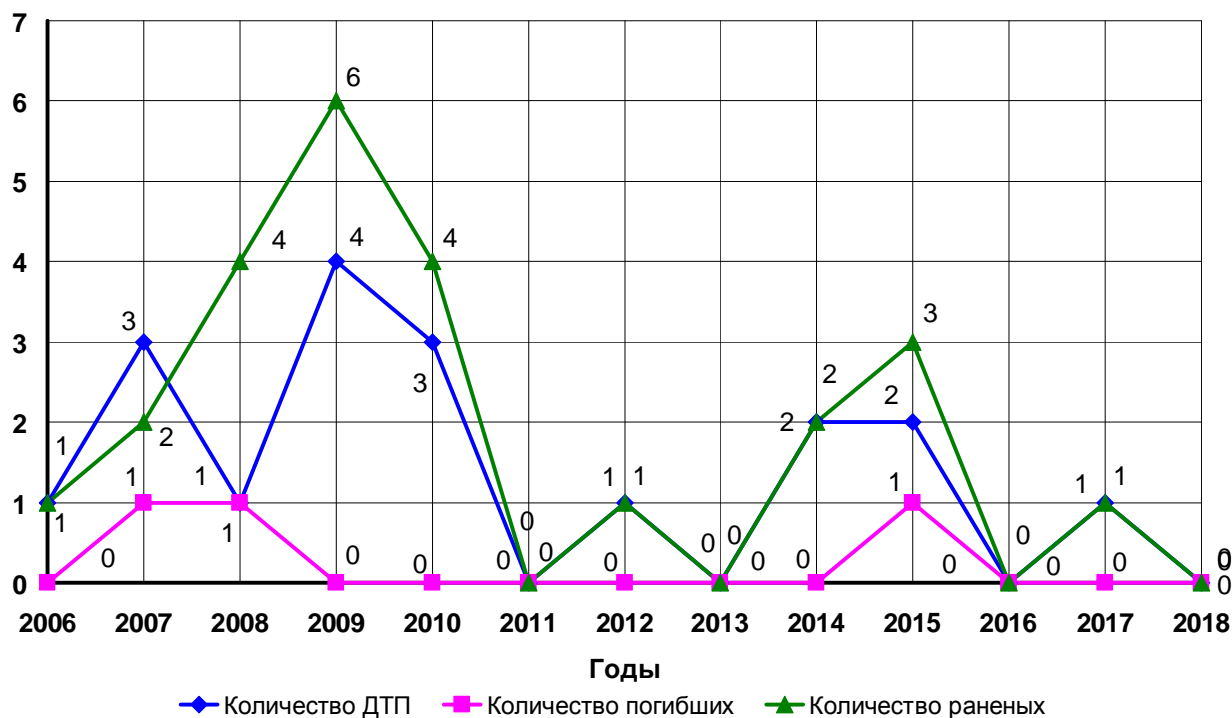


Рисунок 9 – Количество ДТП по вине молодых водителей ТС, количество погибших и раненых в них людей

В 2018 г. зарегистрировано 3 ДТП (25 % от общего их количества), которым сопутствовали, так называемые, неудовлетворительные дорожные условия (рисунок 10), в которых 1 человек погиб и 5 человек получило ранения. Такие ДТП в 2018 г. характеризуются наибольшим количеством пострадавших на одно ДТП (2 человека на 1 ДТП).

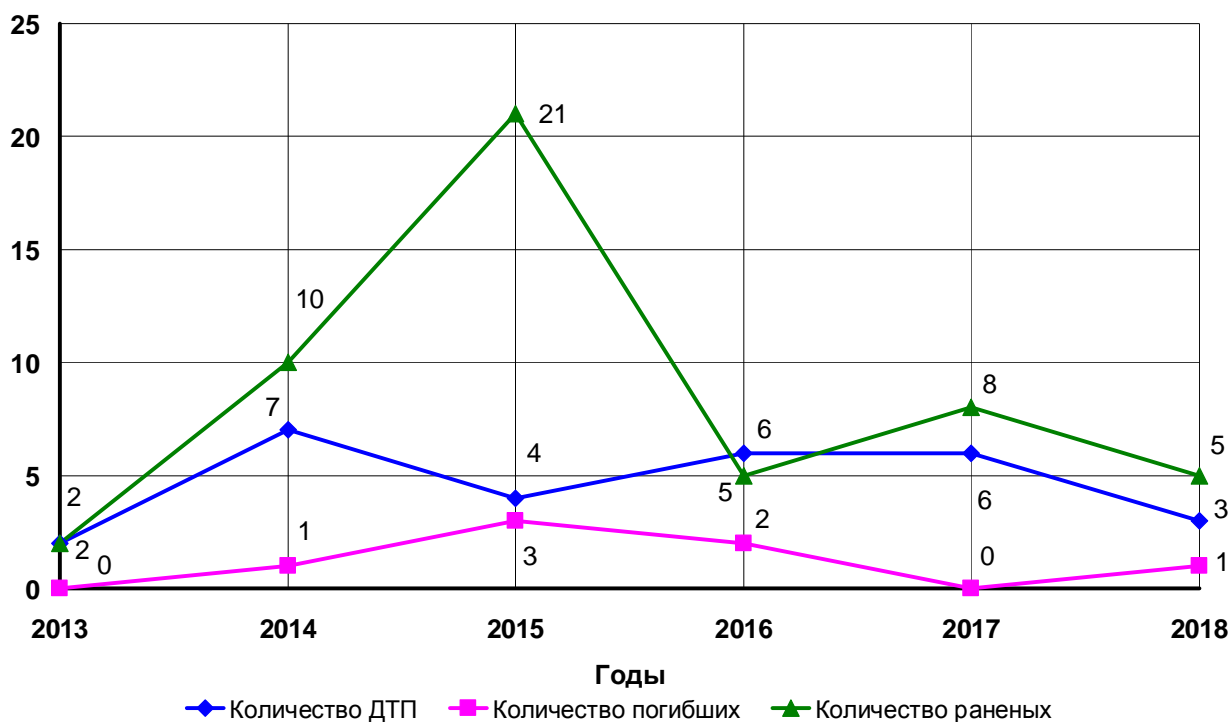


Рисунок 10 – Количество ДТП с сопутствующими неудовлетворительными дорожными условиями, количество погибших и раненых в них людей

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

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

В 2018 г. в Пристенском районе, как и в предыдущие 9 лет, на пешеходных переходах не зарегистрировано ни одного ДТП.

Анализ распределения ДТП по месяцам года в 2018 г. (рисунок 11) показывает, что наибольшее их количество произошло в холодное время года (6 ДТП) – с ноября по февраль и в теплое время года (5 ДТП) – с июля по сентябрь. Вместе с тем на протяжении нескольких месяцев, таких как март, апрель, июнь и октябрь, не произошло ни одного ДТП.

Анализ распределения ДТП по дням недели в 2018 г. (рисунок 12) показывает, что наибольшее их количество (4 ДТП) произошло в пятницу (33,3 % от общего количества ДТП), несколько меньше (по 2 ДТП) зарегистрировано по средам и четвергам, а наименьшее количество ДТП (1 ДТП) происходило по остальным дням недели.

Анализ распределения ДТП по времени суток в 2018 г. (рисунок 13) показывает, что наибольшее их количество (3 ДТП или 25 % от общего количества ДТП) произошло с 11 до 12 часов. Как видно из графика, ночью и утром (с 0 до 11 часов) не зарегистрировано ни одного ДТП, а наибольшее количество ДТП произошло вечером с 16 до 24 часов (7 ДТП).

Анализ распределения ДТП по видам в 2018 г. (рисунок 14) показывает, что самым распространенным видом ДТП является опрокидывание ТС (5 ДТП или 41,7 % от общего их количества), затем идет

столкновение ТС (4 ДТП или 33,3 % от общего их количества), на третьем месте – наезд на пешехода (2 ДТП или 16,7 % от общего их количества) и на четвертом месте – наезд на препятствие (1 ДТП или 8,3 % от общего их количества). Других видов ДТП в 2018 г. зарегистрировано не было.

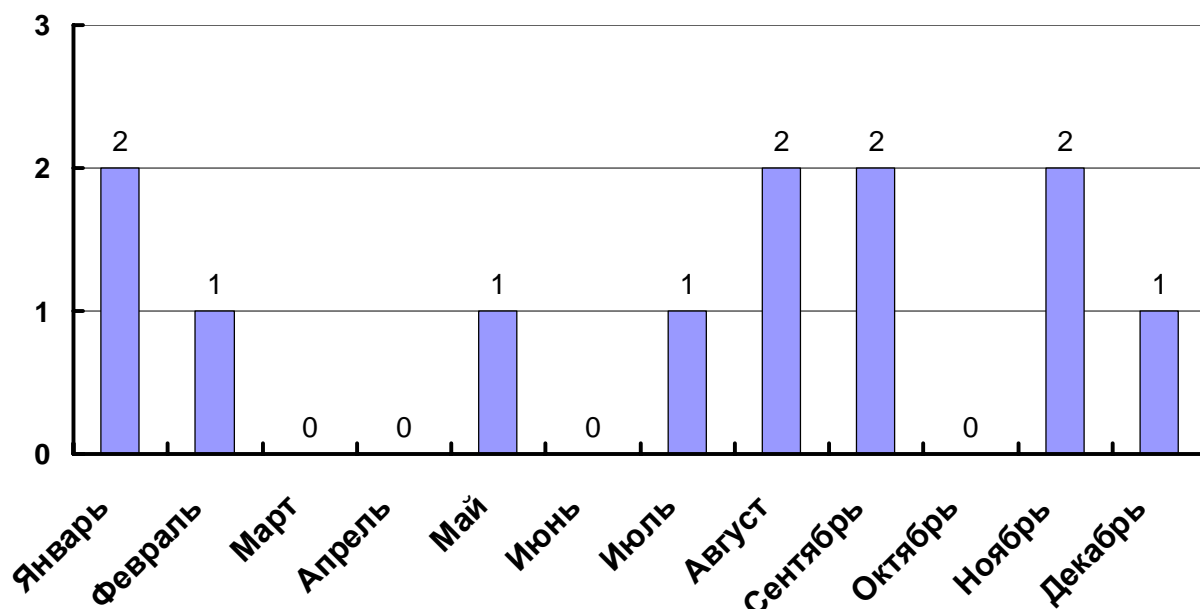


Рисунок 11 – Распределение ДТП по месяца года

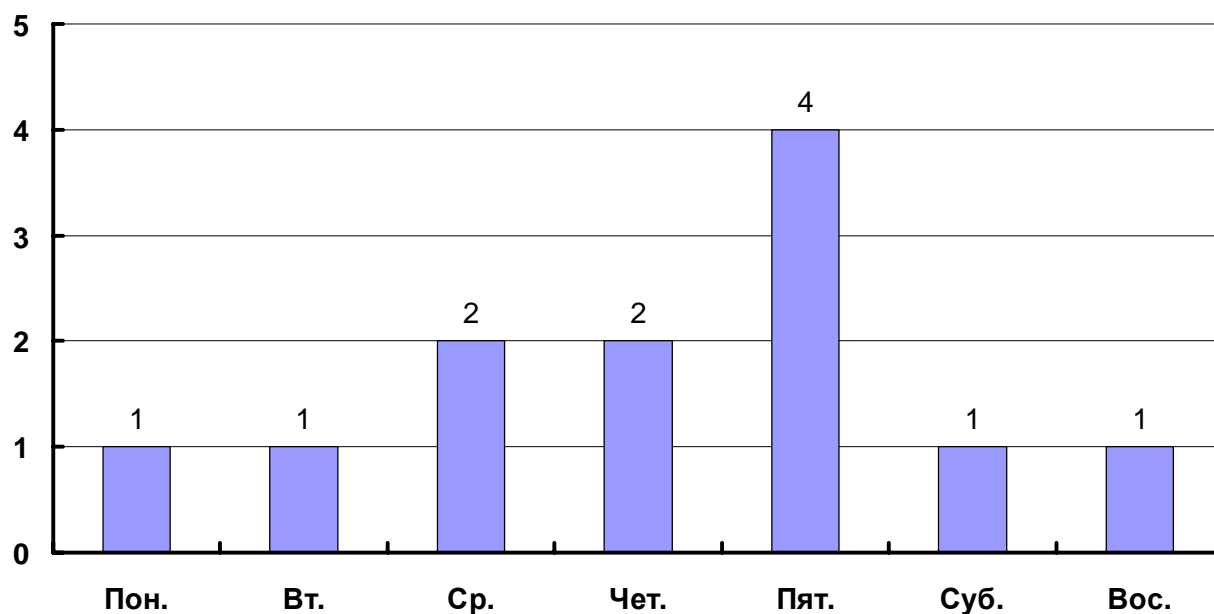


Рисунок 12 – Распределение ДТП по дням недели

Карта ДТП Пристенского района и перечень ДТП, произошедших в районе в 2018 г., представлены в приложении П.

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

- 5 из 12 ДТП – опрокидывания, являющиеся следствием недостаточной ширины проезжей части, необустроенных обочин, малых радиусов кривых в плане и отсутствия предупреждающих знаков;

- 4 из 12 ДТП совершено по вине водителей, находящихся в состоянии алкогольного опьянения;

- в 3 из 12 ДТП зарегистрированы сопутствующие неудовлетворительные дорожные условия;

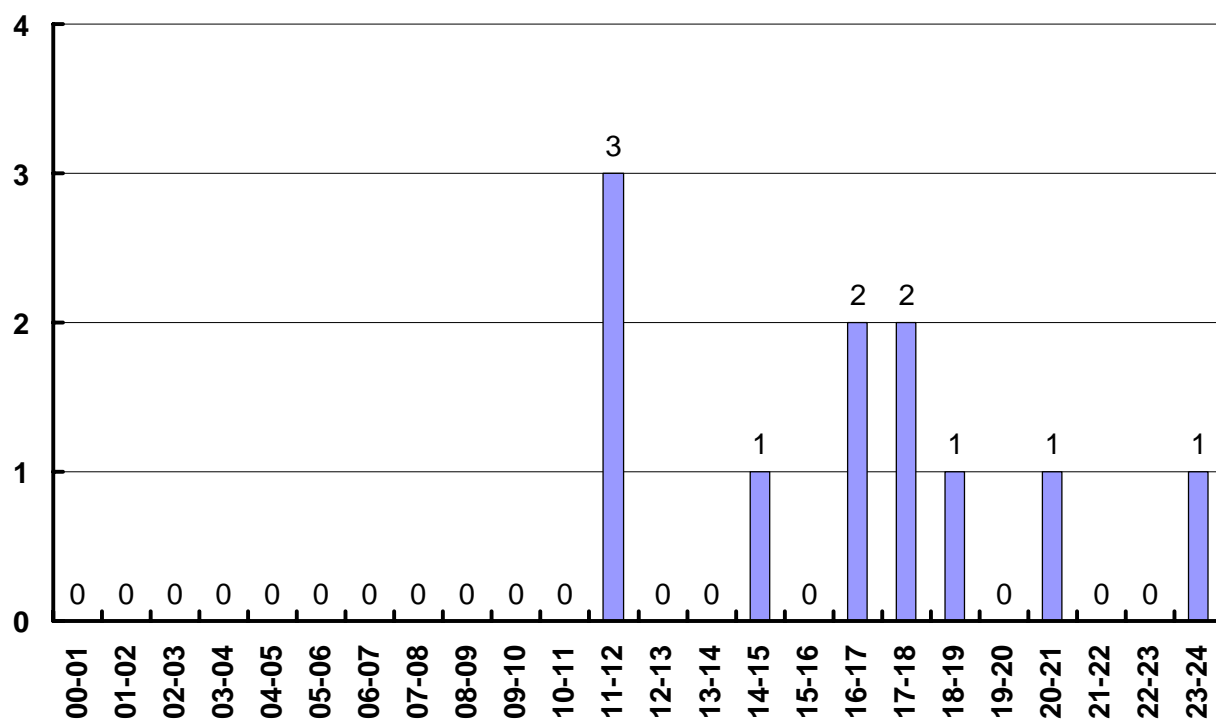


Рисунок 13 – Распределение ДТП по времени суток

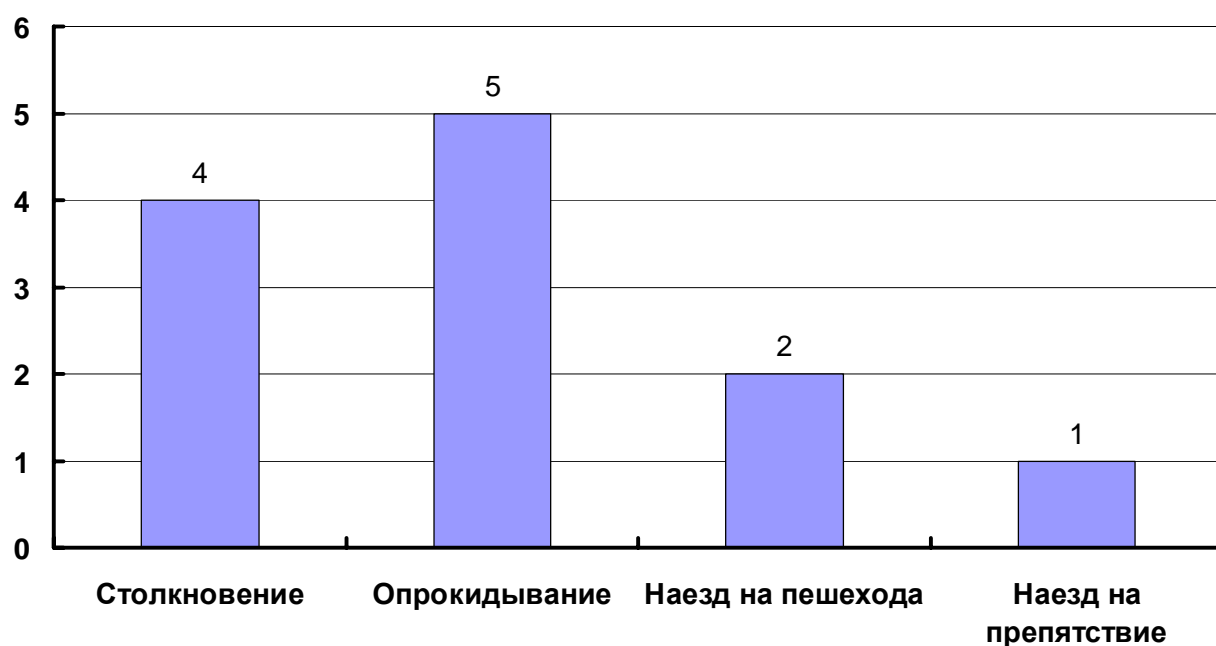


Рисунок 14 – Распределение ДТП по видам

В 2018 году на территории Пристенского района МК ДТП не выявлено.

1.15 Изучение общественного мнения и мнения водителей ТС

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

Для количественного определения общественного мнения в Пристенском районе 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 в Пристенском районе показали необходимость строительства, реконструкции и капитального ремонта отдельных дорог, а также улучшения условий пешеходного движения.

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.

На основании анализа имеющихся данных были определены 2 варианта проектирования КСОДД: консервативный (инерционный) и оптимальный (инновационный). Эти варианты зависят от численности населения Пристенского района и уровня автомобилизации. 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 Пристенского района выполнен на основе имеющихся данных о демографической ситуации в районе и Курской области в целом за последние годы.

Консервативный (инерционный) вариант подразумевает развитие Пристенского района на основе достигнутого уровня производственной базы, использовании ресурсного потенциала в соответствии со сложившимися социальными условиями и динамикой населения, численность которого в 2033 году должна будет составить 12070 человек.

Исходя из прогноза уровня автомобилизации населения Курской области в 2033 г. (670 ТС / 1000 чел.), количество ТС в Пристенском районе при этом варианте составит 8110 единиц, что на 20 % больше существующего в настоящее время количества ТС (6722 единицы). Следовательно, также на 20 % увеличится интенсивность движения ТС и загрузка УДС Пристенского 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) вариант предусматривает стабилизацию численности населения Пристенского района, которая в 2033 г. будет на уровне 2018 г., т. е. 15300 чел. Этот вариант предусматривает развитие производственной базы, инженерной инфраструктуры, улучшение социальных и культурно-бытовых условий жизни населения.

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

Исходя из прогноза уровня автомобилизации населения Курской области в 2033 г., количество ТС в Пристенском районе при этом варианте составит 10250 единиц, что на 52 % больше существующего в настоящее время количества ТС. Следовательно, также на 52 % увеличится интенсивность движения ТС и загрузка УДС Пристенского района.

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

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 Р.

4.1 Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий

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

Обеспечение пешеходной связанности территорий Пристенского 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 Пристенского района, в зависимости от их значения подразделяются на:

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

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

Категории автомобильных дорог Пристенского района представлены в приложениях Г, Д и Е.

4.3 Распределение транспортных потоков по сети дорог

Целью данных мероприятий является реализация подходов к решению транспортных проблем и разработке мероприятий по снижению перегрузки УДС Пристенского района путем изменения параметров действующей

транспортной сети, что в свою очередь вызывает перераспределение транспортных потоков по УДС и изменяет параметры ДД.

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

Интенсивности движения ТС по дорогам Пристенского района представлены в приложениях Г, Д, и Е.

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

4.4 Разработка, внедрение и использование АСУДД

В рамках разработки КСОДД внедрение АСУДД не предусматривается ввиду малого количества ДТП и низких интенсивностей транспортных и пешеходных потоков на территории Пристенского 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 транспортной сети Пристенского района.

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

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

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

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

4.7 Применение реверсивного движения

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

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

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

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

В рамках разработки КСОДД предусматривается изменение трассы маршрута № 8 "п. Пристенъ – д. Владимировка" в средней его части с

организацией заезда в д. Верхнеплатное и с. Троицкое с целью улучшения транспортного обслуживания населения.

Предусматривается строительство новых и обустройство существующих ОП ОПТ в соответствии с ГОСТ Р 52766 (строительство заездных карманов, остановочных и посадочных площадок, павильонов, туалетов, пешеходных переходов, установка дорожных знаков).

4.9 Организация пропуска транзитных транспортных потоков

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

Существующая схема пропуска транзитных транспортных потоков в Пристенском районе является наиболее 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 Пристенском районе является наиболее 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. Пристен, знаки ограничения высоты под искусственными сооружениями (газопроводы) и ограничение нагрузки на ось в весенний период на отдельных участках дорог.

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

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

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

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

органом, владельцем таких автомобильных дорог или назначенным им лицом.

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

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

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

4.11 Ограничение доступа ТС на определенные территории

Ограничение доступа ТС на определенные территории используется в различных целях:

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

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

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

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

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

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

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

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

Существующая схема организации скоростного режима движения ТС в Пристенском 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, а также вдоль центральных улиц населенных пунктов.

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

4.16 Режимы работы светофорного регулирования

На территории Пристенского района светофорные объекты, регулирующие ТП и ПП, 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 Пристенского 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.

Для устранения факторов опасности (конфликтных ситуаций) предлагается изменение ОДД:

- на перекрестке дорог Пристень – Пристенное – Большие Сети и Пристень – Ярыгино (51.244899, 36.710906) (рисунки 15 и 16);
- на перекрестке дорог "Обоянь – Солнцево – Мантурово" – Пристень и "Пристень – Кривцово" – х. Луг – х. Озерский (51.263985, 36.684170) (рисунки 17 и 18),



Рисунок 15 – Перекресток дорог Пристенъ – Пристенное – Большие Сети и Пристенъ – Ярыгино

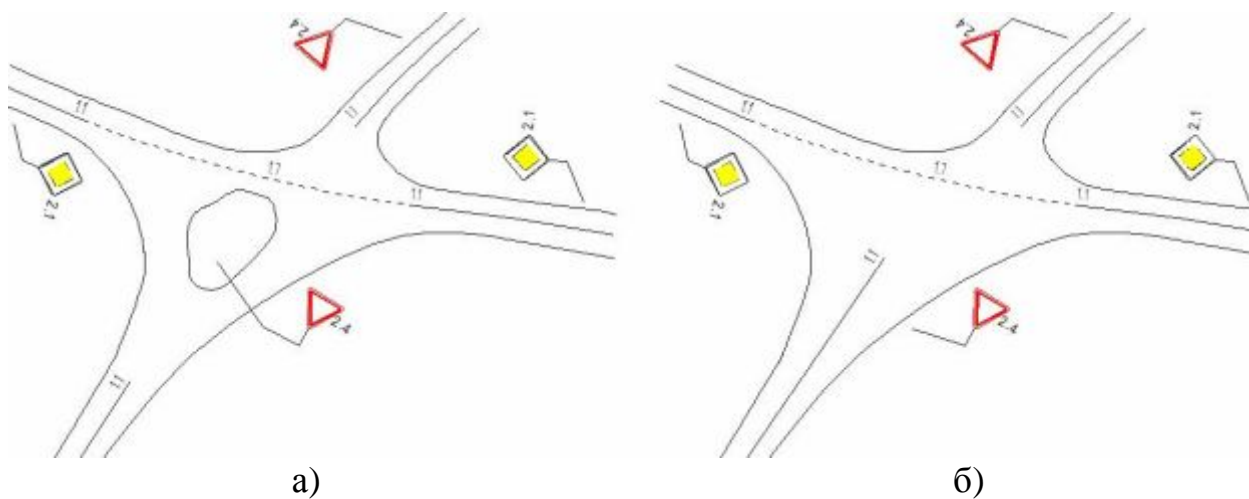
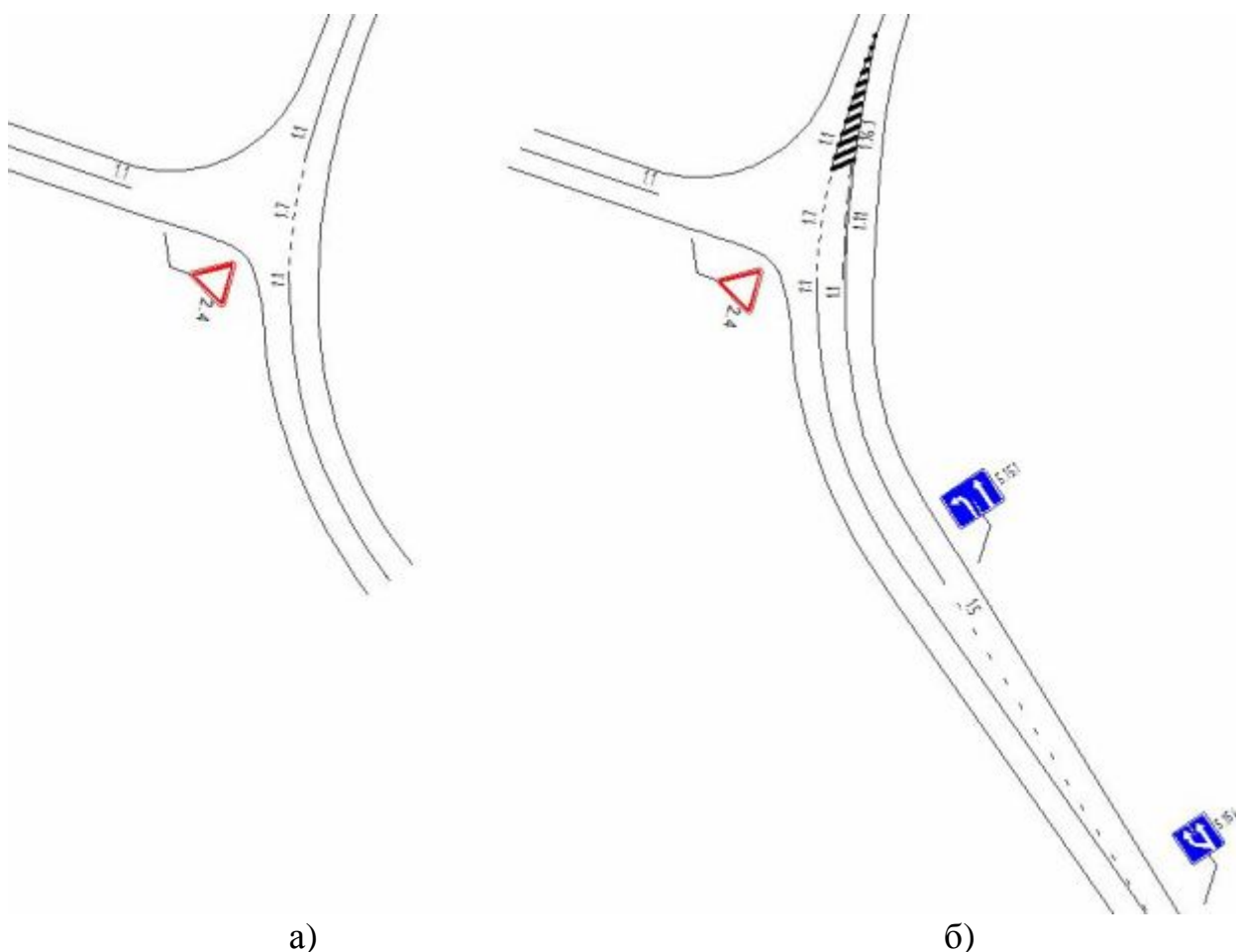


Рисунок 16 – Существующая (а) и предлагаемая (б) ОДД на перекрестке дорог Пристенъ – Пристенное – Большие Сети и Пристенъ – Ярыгино



Рисунок 17 – Перекресток дорог "Обоянь – Солнцево – Мантурово" – Пристенъ и "Пристенъ – Кривцово" – х. Луг – х. Озерский



а) б)
Рисунок 18 – Существующая (а) и предлагаемая (б) ОДД на перекрестке дорог "Обоянь – Солнцево – Мантурово" – Пристенъ и "Пристенъ – Кривцово" – х. Луг – х. Озерский

4.18 Организация движения пешеходов

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

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

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

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

- мероприятия, направленные на обеспечение беспрепятственного перемещения ПП.

В рамках этих мероприятий предусмотрено:

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

- обустройство пешеходных переходов;

- обновление дорожной разметки на пешеходных переходах;

- улучшение видимости пешеходных переходов посредством оборудования современными ТСОДД;

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

4.19 Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов

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

сигналов светофоров и устройств, регулирующих движение пешеходов через транспортные коммуникации).

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

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

- единством методологии и положений нормативных правовых актов, других нормативных документов системы технического регулирования в сфере дорожного хозяйства и автомобильного транспорта применительно к инвалидам и другим маломобильным группам населения;

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

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

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

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

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

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

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

На основании результатов проведенных в рамках разработки КСОДД исследований условий ДД предлагаются следующие мероприятия по

обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов и других маломобильных групп населения на территории МО:

- обустройство пешеходных переходов и тротуаров с учетом требований ГОСТ 33150-2014 "Дороги автомобильные общего пользования. Проектирование пешеходных и велосипедных дорожек. Общие требования", ГОСТ Р 52289-2004 "Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств", ГОСТ Р 52398-2005 "Классификация автомобильных дорог. Основные параметры и требования", ГОСТ Р 52765-2007 "Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация", ГОСТ Р 52766-2007 "Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования", СП 34.13330.2012 "СНиП 2.05.02-85* Автомобильные дороги", СП 42.13330 "СНиП 2.07.01-89* Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений", СП 59.13330.2012 "СНиП 35-01-2001 Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения" и ОДМ 218.2.007-2011 "Методические рекомендации по проектированию мероприятий по обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства";

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

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

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

4.20 Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным учреждениям

Целью создания максимально безопасных и комфортных условий движения участников ДД на участках УДС, примыкающих к ОУ, является

обеспечение безопасности движения транспортных и пешеходных потоков. Основными задачами по достижению указанной цели являются:

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

Поставленные задачи решаются с помощью применения ТСОДД.

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

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

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

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

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

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

4.21 Организация велосипедного движения

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

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории Пристенского 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 Пристенского района представлен в приложении С.

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 на территории Пристенского района не предусматривается.

4.24 Размещение специализированных стоянок для задержанных ТС

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

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

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

В рамках разработки КСОДД на территории Пристенского района предусматривается строительство специализированной стоянки для задержанных ТС.

5 Очередность реализации мероприятий по ОДД

Очередность реализации мероприятий по ОДД на территории Пристенского района представлена в приложении Р.

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

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

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

10 – 15 лет (2029 – 2033 гг.) – долгосрочный.

6 Оценка требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по ОДД

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

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 1553,35 млн руб., в том числе:

- 2019 год – 3,0 млн руб.;
- 2020 год – 35,1 млн руб.;
- 2021 год – 130,6 млн руб.;
- 2022 год – 132,2 млн руб.;
- 2023 год – 83,65 млн руб.;
- 2024 – 2028 годы – 289,7 млн руб.;
- 2029 – 2033 годы – 879,1 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 Пристенского района и разработаны мероприятия по развитию дорожно-транспортной инфраструктуры и совершенствованию ОДД на территории Пристенского 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;
- обустройство ОП ОПТ
- устройство пешеходных дорожек и тротуаров;
- реконструкция объектов пешеходной инфраструктуры.

КСОДД разработана на срок 15 лет.

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

Список использованных источников

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

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

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

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

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

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

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

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

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

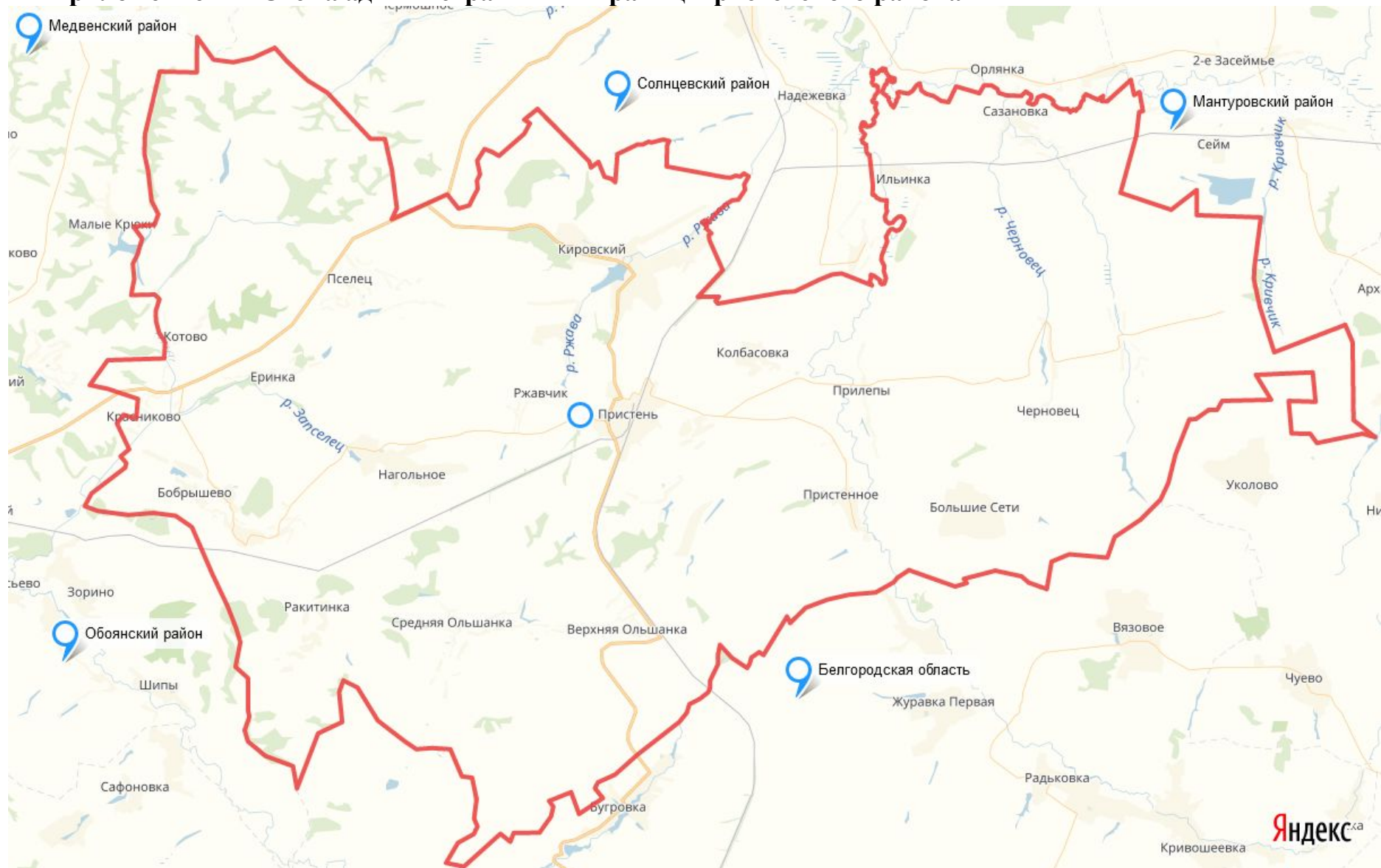
23 Ходош М. С. Грузовые автомобильные перевозки [Текст] / М. С. Ходош. – 4-е изд., перераб. и доп. – М.: Транспорт, 1986. – 208 с.

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

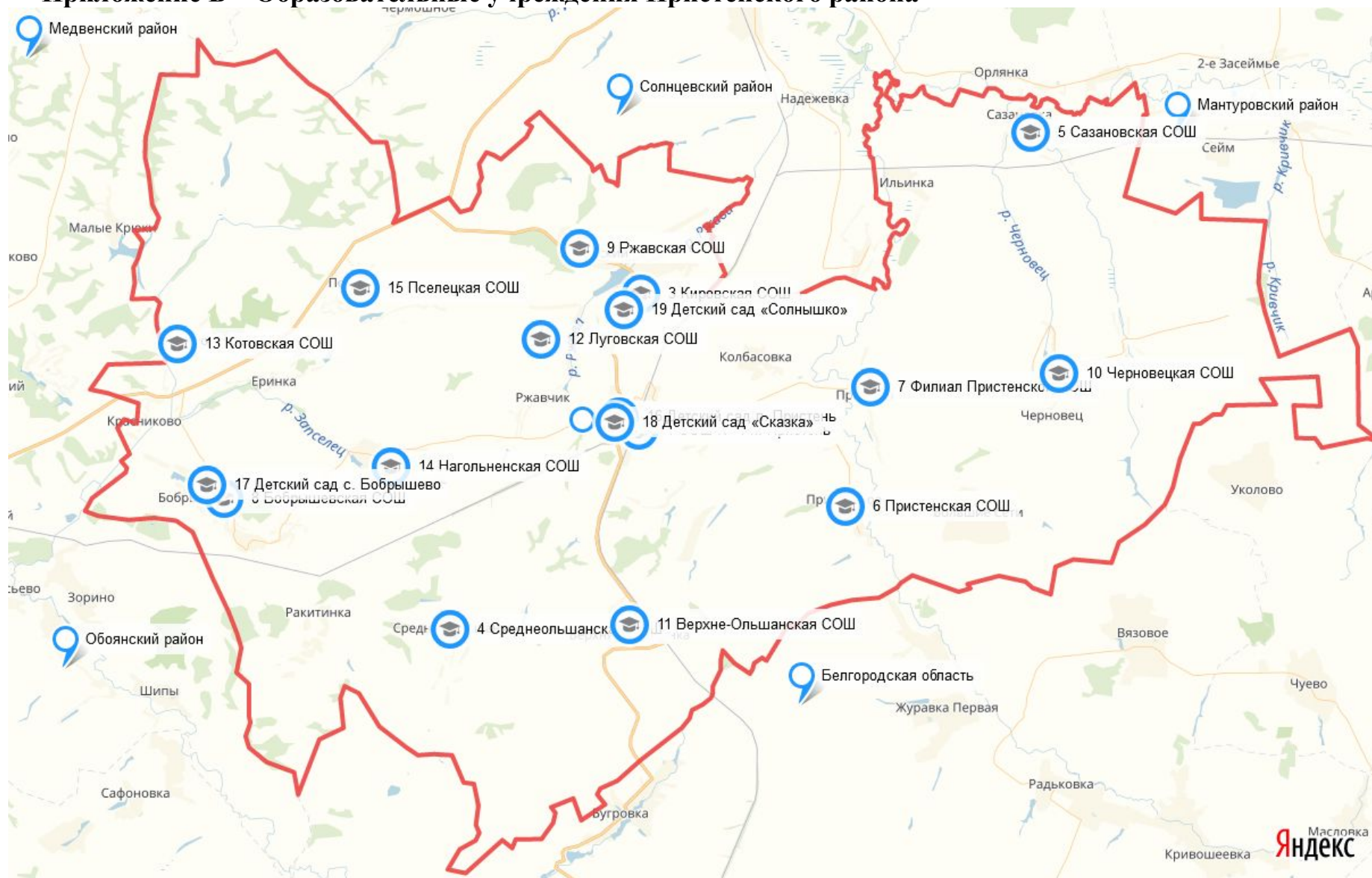
25 Якимов М. Р. Транспортное планирование: Практические рекомендации по созданию транспортных моделей городов в программном комплексе PTV Vision® VISUM. [Текст] / М. Р. Якимов. – М.: Логос, 2014. – 200 с.

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

Приложение А – Схема административных границ Пристенского района



Приложение Б – Образовательные учреждения Пристенского района



Приложение В – Транспортный каркас Пристенского района



— дороги регионального значения,

— дороги межмуниципального значения

Приложение Г – Автомобильные дороги общего пользования регионального значения, проходящие в границе Пристенского района

№ п/п	Идентификационный номер	Наименование автомобильной дороги	Протяженность, км	Категория	Покрытие	Ширина проезжей части, м	Интенсивность, привед. ед. / сут.	Транспортный спрос (загрузка), %
1	38 ОП РЗ 38К-026	Обоянь – Солнцево – Мантурово	17,729	III 10,979 км; IV 6,75 км	асфальто-бетон	7 6	1600	25–30 70–80
2	38 ОП РЗ 38К-027	"Обоянь – Солнцево – Мантурово" – Пристенъ	16,716	III 8,816 км; IV 7,9 км	асфальто-бетон	7 6	2900	45–50 140–150

Приложение Д – Автомобильные дороги общего пользования межмуниципального значения, проходящие в границе Пристенского района

№ п/п	Идентификационный номер	Наименование автомобильной дороги	Протяженность, км	Категория	Покрытие	Ширина проезжей части, м	Интенсивность, привед. ед. / сут.	Транспортный спрос (загрузка), %
1	38 ОП МЗ 38Н-050	2-е Плоское – Черновец – Владимировка	26,0	IV	асфальто-бетон	6	1000	40–50
2	38 ОП МЗ 38Н-114	Ильинка – Горка	2,78	IV 1,86 км; V 0,92 км	асфальто-бетон	6 4,5	менее 200	5–10 40–50
3	38 ОП МЗ 38Н-115	Ильинка – Сазановка – граница Мантуровского района	9,58	IV	асфальто-бетон	6	менее 200	5–10
4	38 ОП МЗ 38Н-486	"Обоянь – Солнцево – Мантурово" – Еринка	2,0	IV	асфальто-бетон	6	менее 200	5–10
5	38 ОП МЗ 38Н-492	"Обоянь – Солнцево – Мантурово" – Большие Крюки	13,0	IV	асфальто-бетон	6	350	10–20
6	38 ОП МЗ 38Н-496	"Обоянь – Солнцево – Мантурово" – Пселец	1,53	IV	асфальто-бетон	6	менее 200	5–10
7	38 ОП МЗ 38Н-497	"Обоянь – Солнцево – Мантурово" – Ракитинка	13,63	IV	асфальто-бетон	6	600	20–30
8	38 ОП МЗ 38Н-542	Пристень – Кривцово	18,452	IV	асфальто-бетон	6	1200	50–60
9	38 ОП МЗ 38Н-543	"Пристень – Кривцово" – Нагольное	0,98	IV	асфальто-бетон	6	менее 200	5–10
10	38 ОП МЗ 38Н-544	"Пристень – Кривцово" – х. Луг – х. Озерский	8,6	IV	асфальто-бетон	6	700	30–40
11	38 ОП МЗ 38Н-545	Пристень – Колбасовка	5,334	IV	асфальто-бетон	6	250	10–20
12	38 ОП МЗ 38Н-546	Пристень – Пристенное - Большие Сети	20,95	IV	асфальто-бетон	6	600	20–30

КСОДД на территории муниципального образования "Пристенский район" Курской области

13	38 ОП МЗ 38Н-547	Пристенъ – Средняя Ольшанка	20,183	IV	асфальто-бетон	6	1400	60–70
14	38 ОП МЗ 38Н-548	"Пристенъ – Средняя Ольшанка" – Береговое	5,067	IV	асфальто-бетон	6	550	20–30
15	38 ОП МЗ 38Н-549	"Пристенъ – Средняя Ольшанка" – Вихровский	1,5	IV	асфальто-бетон 0,5 км; щебень 1 км	6	менее 200	5–10
16	38 ОП МЗ 38Н-550	Пристенъ – Ярыгино	5,74	IV	асфальто-бетон	6	1400	60–70
17	38 ОП МЗ 38Н-805	Прилепы – Ильинка	10,249	IV	асфальто-бетон	6	400	10–20
18	38 ОП МЗ 38Н-831	а. д. в с. Сазановка Пристенского района – Солнцевский район	0,478	IV	асфальто-бетон	6	менее 200	5–10

Приложение Е – Автомобильные дороги общего пользования местного значения (улицы), проходящие в границе Пристенского района

№ п/п	Идентификационный номер	Наименование автомобильной дороги	Протяженность, км	Интенсивность, привед. ед. / сут.	Транспортный спрос (загрузка), %
1	38-232 ОП МР-001	с. Ракитника - д. Верхнепровоторский колодезь	3,0	менее 200	–
2	38-232 ОП МР-002	д. Верхнее Котово - х. Казначеевский - х. Переезд	4,9	менее 200	–
3	38-232 ОП МР-003	с. Котово – х. Машкин	5,1	менее 200	–
4	38-232 ОП МР-004	х. Луг – х. Мокренский	7,0	менее 200	–
5	38-232 ОП МР-005	с. Пристенное – д. Ольховатка – х. Глафировка	4,0	менее 200	–
6	38-232 ОП МР-006	с. Пристенное - х. Подольхи	1,0	менее 200	–
7	38-232 ОП МР-007	с. Пристенное - с. Южное Двоелучное	1,0	менее 200	–
8	38-232 ОП МР-008	д. Колбасовка - с. Северное Двоелучное	2,484	менее 200	–
9	38-232 ОП МР-009	д. Колбасовка - х. Прудки	2,96	менее 200	–
10	38-232 ОП МР-010	д. Колбасовка - х. Прудки	1,197	менее 200	–
11	38-232 ОП МР-011	д. Колбасовка - х. Озерки	4,0	менее 200	–
12	38-232 ОП МР-012	с. Сазановка - х. Отрадное	4,0	менее 200	–
13	38-232 ОП МР-013	с. Сазановка – с. Шатиловка – д. Верхнеплатное	9,0	менее 200	–
14	38-232 ОП МР-014	с. Горка - д. Залесье	2,5	менее 200	–
15	38-232 ОП МР-015	с. Средняя Ольшанка - с. Нагольное	9,0	менее 200	–
16	38-232 ОП МР-016	с. Средняя Ольшанка - с. Ракитника	7,0	менее 200	–
17	38-232 ОП МР-017	х. Остренькое - х. Корытное	3,0	менее 200	–
18	38-232 ОП МР-018	с. Нижняя Ольшанка - х. Серебряное	3,0	менее 200	–
19	38-232 ОП МР-019	х. Серебряное – х. Остренькое	2,0	менее 200	–
20	38-232 ОП МР-020	с. Средняя Ольшанка – с. Нижняя Ольшанка	4,0	менее 200	–
21	38-232 ОП МР-021	с. Верхнеплатное - с. Троицкое	3,0	менее 200	–
22	38-232 ОП МР-022	д. Владимировка - х. Девятигорье	4,0	менее 200	–
23	38-232 ОП МР-023	д. Владимировка - х. Прудки	8,5	менее 200	–
24	38-232 ОП МР-024	с. Ярыгино – д. Вихровка - д. Лашинка	4,195	менее 200	–

КСОДД на территории муниципального образования "Пристенский район" Курской области

25	38-232 ОП МР-025	д. Владимировка - х. Павловка	2,0	менее 200	–
26	38-232 ОП МР-026	с. Бобрышево - х. Бринка	3,547	менее 200	–
27	38-232 ОП МР-027	п. Кировский - х. Мокренский	3,817	менее 200	–
28	38-232 ОП МР-030	п. Пристенъ - х. Свободный	1,3	менее 200	–
29	38-232 551 ОП МР-029	п. Пристенъ, ул. Ленина	0,383	менее 200	–
30	38-232 551 ОП МР-028	п. Пристенъ, ул. Фестивальная	1,25	менее 200	–
31	38-232 552 ОП МР-031	п. Кировский, ул. Октябрьская	1,72	менее 200	–
32	38-232 804 ОП МР-032	с. Бобрышево, ул. Плант	1,666	менее 200	–
33	38-232 804 ОП МР-033	с. Бобрышево, ул. Березовка	0,8	менее 200	–
34	38-232 804 ОП МР-034	с. Бобрышево, ул. Лесная	0,3	менее 200	–
35	38-232 804 ОП МР-035	с. Бобрышево, ул. Речная	1,966	менее 200	–
36	38-232 804 ОП МР-036	с. Бобрышево, ул. Заречье	5,2	менее 200	–
37	38-232 804 ОП МР-037	с. Бобрышево, ул. Заверх	3,0	менее 200	–
38	38-232 804 ОП МР-038	с. Бобрышево, ул. Луговая	0,94	менее 200	–
39	38-232 804 ОП МР-039	с. Троицкое, ул. Гражданская	1,5	менее 200	–
40	38-232 804 ОП МР-040	с. Троицкое, ул. Колхозная	1,2	менее 200	–
41	38-232 804 ОП МР-041	с. Троицкое, ул. Новая	0,8	менее 200	–
42	38-232 804 ОП МР-042	с. Троицкое, ул. Речная	13	менее 200	–
43	38-232 804 ОП МР-043	д. Кривцово, ул. Заречная	0,8	менее 200	–
44	38-232 804 ОП МР-044	д. Кривцово, ул. Зеленая	2,1	менее 200	–
45	38-232 804 ОП МР-045	д. Кривцово, ул. Победы	0,75	менее 200	–
46	38-232 804 ОП МР-046	д. Кривцово, ул. Станционная	1,2	менее 200	–
47	38-232 804 ОП МР-047	х. Еринка, ул. 1-го Мая	1,6	менее 200	–
48	38-232 804 ОП МР-048	х. Еринка, ул. Ленина	1,95	менее 200	–
49	38-232 804 ОП МР-049	х. Еринка, ул. Мирная	1,2	менее 200	–
50	38-232 804 ОП МР-050	х. Еринка, ул. Центральная	2,8	менее 200	–
51	38-232 804 ОП МР-051	с. Ракитника, ул. Булынка	1,4	менее 200	–
52	38-232 804 ОП МР-052	с. Ракитника, ул. Грачевка	1,5	менее 200	–
53	38-232 804 ОП МР-053	с. Ракитника, ул. Гутневка	1,1	менее 200	–
54	38-232 804 ОП МР-054	с. Ракитника, ул. Молодежная	0,8	менее 200	–
55	38-232 804 ОП МР-055	с. Ракитника, ул. Плант	0,45	менее 200	–
56	38-232 804 ОП МР-056	с. Ракитника, ул. Косой Плант	0,8	менее 200	–

КСОДД на территории муниципального образования "Пристенский район" Курской области

57	38-232 804 ОП МР-057	д. Верхнеправоторский Колодезь, ул. Толкачевка	0,2	менее 200	–
58	38-232 804 ОП МР-058	д. Верхнеправоторский Колодезь, ул. Кончанка	0,2	менее 200	–
59	38-232 828 ОП МР-059	с. Котово, ул. Луговая	0,288	менее 200	–
60	38-232 828 ОП МР-060	с. Котово проезд от ул. Луговая до ул. Садовая	0,1	менее 200	–
61	38-232 828 ОП МР-061	с. Котово ул. Садовая	1,5	менее 200	–
62	38-232 828 ОП МР-062	с. Котово от площади по ул. Центральная до проезда от ул. Луговая до ул. Садовая	0,3	менее 200	–
63.	38-232 828 ОП МР-063	с. Котово, ул. Центральная	0,3	менее 200	–
64	38-232 828 ОП МР-064	с. Котово, ул. Лесная	0,321	менее 200	–
65	38-232 828 ОП МР-065	с. Котово от дороги «Обоянь – Солнцево – Мантурово» – Большие Крюки до ул. Лесная, дом № 1	0,4	менее 200	–
66	38-232 828 ОП МР-066	с. Котово, ул. Лесная от дома № 24 до дома № 18	0,4	менее 200	–
67	38-232 828 ОП МР-067	с. Котово от дороги «Обоянь – Солнцево – Мантурово» – Большие Крюки до ул. Лесная, дом № 22	0,4	менее 200	–
68	38-232 828 ОП МР-068	с. Котово проезд от ул. Лесная до ул. Веселая	0,225	менее 200	–
69	38-232 828 ОП МР-069	с. Котово, ул. Веселая	0,354	менее 200	–
70	38-232 828 ОП МР-070	с. Котово проезд от ул. Веселая до ул. Заречная	0,155	менее 200	–
71	38-232 828 ОП МР-071	с. Котово, ул. Заречная	0,702	менее 200	–
72	38-232 828 ОП МР-072	с. Котово, ул. Молодежная	0,3	менее 200	–
73	38-232 828 ОП МР-073	с. Котово от дороги «Обоянь – Солнцево – Мантурово» – Большие Крюки до ул. Веселая, дом №1	0,3	менее 200	–
74	38-232 828 ОП МР-074	с. Красниково, ул. Набережная	1,2	менее 200	–
75	38-232 828 ОП МР-075	с. Красниково, ул. Асеева	0,4	менее 200	–
76	38-232 828 ОП МР-076	с. Красниково проезд от ул. Асеева до ул. Песчаная	0,2	менее 200	–
77	38-232 828 ОП МР-077	с. Красниково, ул. Песчаная	0,5	менее 200	–
78	38-232 828 ОП МР-078	с. Красниково от ул. Песчаная до ул. Ватутина	1,0	менее 200	–
79	38-232 828 ОП МР-079	с. Красниково, ул. Ватутина	1,7	менее 200	–
80	38-232 828 ОП МР-080	с. Красниково проезд от ул. Ватутина до ул. Мирная	0,3	менее 200	–
81	38-232 828 ОП МР-081	с. Красниково, ул. Мирная	0,7	менее 200	–
82	38-232 828 ОП МР-082	с. Красниково, ул. Гагарина	1,5	менее 200	–
83	38-232 828 ОП МР-083	с. Красниково от дороги Обоянь – Солнцево – Мантурово до ул. Мирная, дом № 1	1,5	менее 200	–

КСОДД на территории муниципального образования "Пристенский район" Курской области

84	38-232 828 ОП МР-084	с. Красниково от дороги Обоянь – Солнцево – Мантурово до ул. Гагарина, дом № 2	1,6	менее 200	–
85	38-232 828 ОП МР-085	с. Красниково, ул. Запольная	0,3	менее 200	–
86	38-232 828 ОП МР-086	с. Красниково проезд от ул. Гагарина до ул. Ватутина	0,3	менее 200	–
87	38-232 828 ОП МР-087	с. Красниково, ул. Кирова	1,195	менее 200	–
88	38-232 828 ОП МР-088	с. Красниково, ул. Колхозная	0,3	менее 200	–
89	38-232 828 ОП МР-089	с. Красниково проезд от дороги Обоянь – Солнцево – Мантурово до ул. Колхозная	0,2	менее 200	–
90	38-232 828 ОП МР-090	д. Яковлевка по ул. Хуторская от дома №15 до дома №17	0,2	менее 200	–
91	38-232 828 ОП МР-091	х. Машкин, ул. Раздольная	2,2	менее 200	–
92	38-232 828 ОП МР-092	с. Пселец, ул. Центральная	3,5	менее 200	–
93	38-232 828 ОП МР-093	с. Пселец, ул. Сторожевая	2,1	менее 200	–
94	38-232 828 ОП МР-094	с. Пселец от дороги Обоянь – Солнцево – Мантурово до ул. Центральная, дом №86	0,8	менее 200	–
95	38-232 828 ОП МР-095	с. Пселец от дороги по ул. Центральная дома №56 до ул. Сторожевая дома №1	0,6	менее 200	–
96	38-232 828 ОП МР-096	с. Пселец, ул. 1-я Екатериновка	1,7	менее 200	–
97	38-232 828 ОП МР-197	с. Пселец от дороги Обоянь – Солнцево – Мантурово до ул. 1-я Екатериновка, дом №14	2,0	менее 200	–
98	38-232 828 ОП МР-198	с. Пселец, ул. 2-я Екатериновка	1,0	менее 200	–
99	38-232 828 ОП МР-199	с. Пселец, ул. Лесная	1,1	менее 200	–
100	38-232 828 ОП МР-100	с. Пселец, ул. Заречная	3,3	менее 200	–
101	38-232 828 ОП МР-101	с. Пселец, ул. Семёновская	3,5	менее 200	–
102	38-232 828 ОП МР-102	с. Пселец от дороги Обоянь – Солнцево – Мантурово до ул. Семёновская, дом №1	2,0	менее 200	–
103	38-232 828 ОП МР -103	с. Пселец от дороги Обоянь – Солнцево – Мантурово до ул. Сторожевая, дом №37	1,0	менее 200	–
104	38-232 828 ОП МР-104	с. Пселец от дороги Обоянь – Солнцево – Мантурово до ул. Сторожевая, дом №10	0,5	менее 200	–
105	38-232 828 ОП МР-105	х. Чибисовка, ул. Чибисовка	2,0	менее 200	–
106	38-232 828 ОП МР-106	с. Большие Крюки, ул. Выгон	0,8	менее 200	–
107	38-232 828 ОП МР-107	с. Большие Крюки, ул. Плант	0,3	менее 200	–

КСОДД на территории муниципального образования "Пристенский район" Курской области

108	38-232 828 ОП МР-108	с. Большие Крюки от ул. Выгон до ул. Пятая бригада	0,4	менее 200	–
109	38-232 828 ОП МР-109	с. Большие Крюки, ул. Пятая бригада	0,9	менее 200	–
110	38-232 828 ОП МР-110	с. Большие Крюки от ул. Выгон до ул. Шиловка	0,8	менее 200	–
111	38-232 828 ОП МР-111	с. Большие Крюки, ул. Шиловка	1,0	менее 200	–
112	38-232 828 ОП МР-112	с. Большие Крюки от ул. Шиловка до ул. Кукуевка	0,7	менее 200	–
113	38-232 828 ОП МР-113	с. Большие Крюки, ул. Кукуевка	0,9	менее 200	–
114	38-232 828 ОП МР-114	д. Верхнее Котово, ул. Бугорчик	1,3	менее 200	–
115	38-232 828 ОП МР-115	д. Верхнее Котово, ул. Выгон	1,0	менее 200	–
116	38-232 828 ОП МР-116	д. Верхнее Котово, ул. Плант	0,6	менее 200	–
117	38-232 828 ОП МР-117	д. Верхнее Котово, от ул. Выгон до ул. Лесок	0,3	менее 200	–
118	38-232 828 ОП МР-118	д. Верхнее Котово, ул. Лесок	1,5	менее 200	–
119	38-232 828 ОП МР-119	х. Казначеевский, ул. Казначеевка	Б1	менее 200	–
120	38-232 828 ОП МР-120	х. Переезд, ул. Панин	0,8	менее 200	–
IS]	38-232 828 ОП МР-121	х. Переезд, от ул. Панин до ул. Переезд	1,0	менее 200	–
122	38-232 828 ОП МР-122	х. Переезд, ул. Переезд	1,1	менее 200	–
123	38-232 832 ОП МР-123	с. Нагольное, ул. Молодёжная	0,3	менее 200	–
124	38-232 832 ОП МР-124	с. Нагольное, ул. Бычок	0,3	менее 200	–
125	38-232 832 ОП МР-125	с. Нагольное, ул. Верхний Дубовец	1,2	менее 200	–
126	38-232 832 ОП МР-126	с. Нагольное, ул. Нижний Дубовец	1,3	менее 200	–
127	38-232 832 ОП МР-127	с. Нагольное, ул. Центральная	0,685	менее 200	–
128	38-232 832 ОП МР-128	с. Нагольное, ул. Шиловка	0,4	менее 200	–
129	38-232 832 ОП МР-129	с. Нагольное, ул. Заречная	1,1	менее 200	–
130	38-232 832 ОП МР-130	с. Нагольное, ул. Гражданская	0,2	менее 200	–
131	38-232 832 ОП МР-131	с. Нагольное, ул. Нижнее Загородье	1,1	менее 200	–
132	38-232 832 ОП МР-132	с. Нагольное, ул. Верхнее Загородье	0,6	менее 200	–
133	38-232 832 ОП МР-133	с. Нагольное, ул. Верхняя Новосёловка	0,4	менее 200	–
134	38-232 832 ОП МР-134	с. Нагольное, ул. Нижняя Новосёловка	0,6	менее 200	–
135	38-232 832 ОП МР-135	с. Нагольное, ул. Юбилейная	0,2	менее 200	–
136	38-232 832 ОП МР-136	с. Нагольное, ул. Журавка	0,65	менее 200	–
137	38-232 832 ОП МР-137	с. Нагольное, ул. Нижняя Грачёвка	0,6	менее 200	–
138	38-232 832 ОП МР -138	с. Нагольное, ул. Верхняя Грачёвка	0,7	менее 200	–
139	38-232 832 ОП МР-139	с. Нагольное, ул. Луговая	0,25	менее 200	–

КСОДД на территории муниципального образования "Пристенский район" Курской области

140	38-232 832 ОП МР-140	с. Нагольное, ул. Мирная	0,25	менее 200	–
141	38-232 832 ОП МР-141	с. Нагольное, ул. Южная	0,4	менее 200	–
142	38-232 832 ОП МР-142	х. Луг, ул. Луговая	2,2	менее 200	–
143	38-232 832 ОП МР-143	х. Луг, ул. Школьная	0,8	менее 200	–
144	38-232 832 ОП МР-144	х. Луг, ул. Молодёжная	1,1	менее 200	–
145	38-232 832 ОП МР-145	х. Луг, ул. Народная	2,1	менее 200	–
146	38-232 832 ОП МР-146	х. Луг, ул. Зелёная	2,0	менее 200	–
147	38-232 832 ОП МР-147	х. Луг проезд от ул. Молодежная до ул. Зеленая	1,3	менее 200	–
148	38-232 832 ОП МР-148	х. Луг проезд от ул. Зеленая до ул. Народная	0,7	менее 200	–
149	38-232 832 ОП МР-149	х. Луг проезд от ул. Солнечная до ул. Фестивальная	0,6	менее 200	–
150	38-232 832 ОП МР-150	х. Ржавчик, ул. Фестивальная	2,4	менее 200	–
151	38-232 832 ОП МР-151	х. Ржавчик, ул. Мирная	1,1	менее 200	–
152	38-232 832 ОП МР-152	х. Ржавчик, ул. Набережная	0,4	менее 200	–
153	38-232 832 ОП МР-153	х. Ржавчик, ул. Садовая	0,816	менее 200	–
154	38-232 832 ОП МР-154	х. Ржавчик, ул. Солнечная	2,7	менее 200	–
155	38-232 832 ОП МР-155	х. Мокренький, ул. Вишневая	1,2	менее 200	–
156	38-232 832 ОП МР-156	х. Мокренький, ул. Заречная	3,0	менее 200	–
157	38-232 844 ОП МР-157	с. Большие Сети, ул. Выгоновка	1,0	менее 200	–
158	38-232 844 ОП МР-158	с. Большие Сети, ул. Лесная	1,5	менее 200	–
159	38-232 844 ОП МР-159	с. Большие Сети, ул. Луговая	1,0	менее 200	–
160	38-232 844 ОП МР-160	с. Большие Сети, ул. Молодёжная	0,284	менее 200	–
161	38-232 844 ОП МР-161	с. Большие Сети, ул. Садовая	0,8	менее 200	–
162	38-232 844 ОП МР-162	с. Большие Сети, ул. Коммунистическая	1,0	менее 200	–
163	38-232 844 ОП МР-163	с. Большие Сети, ул. Буденного	1,5	менее 200	–
164	38-232 844 ОП МР-164	с. Большие Сети, ул. Полевая	1,5	менее 200	–
165	38-232 844 ОП МР-165	с. Пристенное, пер. Барский	0,5	менее 200	–
166	38-232 844 ОП МР-166	с. Пристенное, ул. Центральная	1,0	менее 200	–
167	38-232 844 ОП МР-167	с. Пристенное, ул. Школьная	1,5	менее 200	–
168	38-232 844 ОП МР-168	с. Пристенное, ул. Молодёжная	1,1	менее 200	–
169	38-232 844 ОП МР-169	с. Пристенное, ул. Заречная	1,0	менее 200	–
170	38-232 844 ОП МР-170	с. Пристенное, ул. Губина	1,147	менее 200	–
171	38-232 844 ОП МР-171	д. Ольховатка, ул. Луговая	3,0	менее 200	–

КСОДД на территории муниципального образования "Пристенский район" Курской области

172	38-232 844 ОП МР-172	с. Южное Двоелучное, ул. Южная	3,0	менее 200	–
173	38-232 844 ОП МР-173	с. Северное Двоелучное, ул. Понизовка	1,2	менее 200	–
174	38-232 844 ОП МР-174	с. Северное Двоелучное, ул. Луговая	1,5	менее 200	–
175	38-232 844 ОП МР-175	с. Северное Двоелучное, ул. Полевая	1,231	менее 200	–
176	38-232 844 ОП МР-176	д. Колбасовка, ул. Центральная	0,7	менее 200	–
177	38-232 844 ОП МР-177	д. Колбасовка, ул. Пензенская	1,171	менее 200	–
178	38-232 844 ОП МР-178	д. Колбасовка, ул. Садовая	0,3	менее 200	–
179	38-232 844 ОП МР-179	х. Прудки, ул. Прудковская	1,144	менее 200	–
180	38-232 844 ОП МР-180	х. Прудки, ул. Заречная	1,5	менее 200	–
181	38-232 844 ОП МР-181	х. Озерки, ул. Железнодорожная	1,5	менее 200	–
182	38-232 844 ОП МР -III	х. Озерки, ул. Малая Колбасовка	2,0	менее 200	–
183	38-232 860 ОП МР-183	с. Сазановка, ул. Восточная	2,12	менее 200	–
184	38-232 860 ОП МР-184	с. Сазановка, ул. Железнодорожная	1,2	менее 200	–
185	38-232 860 ОП МР-185	с. Сазановка, ул. Учительская	2,4	менее 200	–
186	38-232 860 ОП МР-186	с. Сазановка, ул. Заречная	2,6	менее 200	–
187	38-232 860 ОП МР-187	с. Сазановка, ул. Бродовская	1,8	менее 200	–
188	38-232 860 ОП МР-188	с. Сазановка, ул. Центральная	0,9	менее 200	–
189	38-232 860 ОП МР-189	с. Сазановка, ул. Луговая	1,7	менее 200	–
190	38-232 860 ОП МР-190	с. Сазановка, ул. Школьная	1,6	менее 200	–
191	38-232 860 ОП МР-191	с. Шатиловка, ул. Шатиловка	0,8	менее 200	–
192	38-232 860 ОП МР-192	с. Шатиловка, ул. Сибирская	1,1	менее 200	–
193	38-232 860 ОП МР-193	с. Шатиловка, ул. Екатериновка	1,2	менее 200	–
194	38-232 860 ОП МР-194	х. Дубки, ул. Новоселовка	1,8	менее 200	–
195	38-232 860 ОП МР-195	х. Дубки, ул. Молодежная	0,43	менее 200	–
196	38-232 860 ОП МР-196	х. Отрадное, ул. Отрадная	3,2	менее 200	–
197	38-232 860 ОП МР-197	д. Васильевка, ул. Васильевка	1,4	менее 200	–
198	38-232 860 ОП МР-198	с. Ильинка, ул. Железнодорожная	1,037	менее 200	–
199	38-232 860 ОП МР-199	с. Ильинка, ул. Центральная	0,5	менее 200	–
200	38-232 860 ОП МР-200	с. Ильинка, ул. Заречная	1,0	менее 200	–
201	38-232 860 ОП МР-201	с. Горка, ул. Садовая	1,7	менее 200	–
202	38-232 860 ОП МР-202	с. Горка, ул. Восточная	1,8	менее 200	–
203	38-232 860 ОП МР-203	с. Горка, ул. Луговая	1,1	менее 200	–

КСОДД на территории муниципального образования "Пристенский район" Курской области

204	38-232 860 ОП МР-204	д. Залесье, ул. Лесная	1,9	менее 200	–
205	38-232 864 ОП МР-205	с. Средняя Ольшанка, ул. Школьная	0,9	менее 200	–
206	38-232 864 ОП МР-206	с. Средняя Ольшанка, ул. Школьная - ул. Московская	0,5	менее 200	–
207	38-232 864 ОП МР-207	с. Средняя Ольшанка, ул. Московская	1,2	менее 200	–
208	38-232 864 ОП МР-208	с. Средняя Ольшанка, ул. Мирная	0,7	менее 200	–
209	38-232 864 ОП МР-209	с. Средняя Ольшанка, ул. Центральная	0,912	менее 200	–
210	38-232 864 ОП МР-210	с. Средняя Ольшанка, ул. Юбилейная	1,7	менее 200	–
211	38-232 864 ОП МР-211	с. Средняя Ольшанка, ул. Садовая	1,0	менее 200	–
212	38-232 864 ОП МР-212	с. Средняя Ольшанка, ул. Колхозная	1,5	менее 200	–
213	38-232 864 ОП МР-213	с. Средняя Ольшанка, ул. Победа	2,0	менее 200	–
214	38-232 864 ОП МР-214	с. Средняя Ольшанка, ул. Заречная	1,8	менее 200	–
215	38-232 864 ОП МР-215	с. Средняя Ольшанка, ул. Гончаровская	1,7	менее 200	–
216	38-232 864 ОП МР-216	с. Нижняя Ольшанка, ул. Ельниковская	1,5	менее 200	–
217	38-232 864 ОП МР--217	с. Нижняя Ольшанка, ул. Малиновая	1,0	менее 200	–
218	38-232 864 ОП МР-218	с. Нижняя Ольшанка, ул. Зеленая	2,3	менее 200	–
219	38-232 864 ОП МР-219	х. Серебряное, ул. Серебряная	0,5	менее 200	–
220	38-232 864 ОП МР-220	х. Остренькое, ул. Березовая	0,8	менее 200	–
221	38-232 864 ОП МР-221	х. Кoryтное, ул. Лесная	0,4	менее 200	–
222	38-232 864 ОП МР-222	с. Верхняя Ольшанка, ул. Журавка	0,5	менее 200	–
223	38-232 864 ОП МР-223	с. Верхняя Ольшанка, ул. Селезневка	0,7	менее 200	–
224	38-232 864 ОП МР-224	с. Верхняя Ольшанка, ул. Филинка	0,5	менее 200	–
225	38-232 864 ОП МР-225	с. Верхняя Ольшанка, ул. Слободка	0,6	менее 200	–
226	38-232 864 ОП МР-226	с. Верхняя Ольшанка, ул. Полевая	0,6	менее 200	–
227	38-232 864 ОП МР-227	с. Верхняя Ольшанка, ул. Молодежная	0,5	менее 200	–
228	38-232 864 ОП МР-228	с. Верхняя Ольшанка, ул. Бекетова	0,8	менее 200	–
229	38-232 864 ОП МР-229	с. Верхняя Ольшанка, ул. Индустриальная	1,1	менее 200	–
230	38-232 864 ОП МР-230	с. Верхняя Ольшанка, ул. Студенческая	1,45	менее 200	–
231	38-232 864 ОП МР-231	с. Верхняя Ольшанка, ул. Озерова	0,752	менее 200	–
232	38-232 864 ОП МР-232	с. Верхняя Ольшанка, ул. Железнодорожная	1,1	менее 200	–
233	38-232 864 ОП МР-233	с. Верхняя Ольшанка, ул. Речная	1,0	менее 200	–
234	38-232 864 ОП МР-234	с. Верхняя Ольшанка, ул. Школьная	0,696	менее 200	–
235	38-232 864 ОП МР-235	с. Верхняя Ольшанка, ул. Колхозная	0,7	менее 200	–

КСОДД на территории муниципального образования "Пристенский район" Курской области

236	38-232 864 ОП МР-236	с. Верхняя Ольшанка, ул. Гражданская	0,4	менее 200	–
237	38-232 864 ОП МР-237	с. Верхняя Ольшанка, ул. Народная'	1,2	менее 200	–
238	38-232 864 ОП МР-238	с. Верхняя Ольшанка, ул. Мирная	0,5	менее 200	–
239	38-232 880 ОП МР-239	с. Ярыгино, ул. Центральная	2,5	менее 200	–
240	38-232 880 ОП МР-240	с. Ярыгино, ул. Зеленая	0,566	менее 200	–
241	38-232 880 ОП МР-241	с. Ярыгино, ул. Заречка	0,5	менее 200	–
242	38-232 880 ОП МР-242	с. Ярыгино, ул. Мосеевка	1,0	менее 200	–
243	38-232 880 ОП МР-243	с. Ярыгино, ул. Садовая	1,672	менее 200	–
244	38-232 880 ОП МР-244	д. 2-Плоское, ул. Колхозная	2,5	менее 200	–
245	38-232 880 ОП МР-245	д. 2-Плоское, ул. Семеновская	1,9	менее 200	–
246	38-232 880 ОП МР-246	д. 2-Плоское, ул. Центральная	0,948	менее 200	–
247	38-232 880 ОП МР-247	д. 2-Плоское, ул. Молодежная	0,8	менее 200	–
248	38-232 880 ОП МР-248	д. 2-Плоское, ул. Каменская	0,8	менее 200	–
249	38-232 880 ОП МР-249	п. Комсомольский, ул. Центральная	2,5	менее 200	–
250	38-232 880 ОП МР-250	п. Вихровский, ул. Ватутина	3,1	менее 200	–
251	38-232 880 ОП МР-251	д. Лашинка, ул. Лашинка	1,2	менее 200	–
252	38-232 873 ОП МР-252	с. Черновец, ул. Дзержинского	2,5	менее 200	–
253	38-232 873 ОП МР-253	с. Черновец, ул. Молодёжная	0,756	менее 200	–
254	38-232 873 ОП МР-254	с. Черновец, ул. Центральная	2,5	менее 200	–
255	38-232 873 ОП МР-255	д. Прилепы, ул. Новосёловка	1,0	менее 200	–
256	38-232 873 ОП МР-256	д. Прилепы, ул. Луговая	3,0	менее 200	–
257	38-232 873 ОП МР-257	д. Прилепы, ул. Пигоревых	2,5	менее 200	–
258	38-232 873 ОП МР-258	д. Малые Сети, ул. Старожилов	6,0	менее 200	–
259	38-232 873 ОП МР-259	д. Покровка, ул. Святого Покрова	3,0	менее 200	–
260	38-232 873 ОП МР-260	х. Красная Горка, ул. Заречная	3,0	менее 200	–
261	38-232 873 ОП МР-261	д. Верхнеплоское, ул. Гвоздёвка	1,0	менее 200	–
262	38-232 873 ОП МР-262	д. Верхнеплоское, ул. Калинина	1,5	менее 200	–
263	38-232 873 ОП МР-263	д. Верхнеплоское, ул. Ильича	2,0	менее 200	–
264	38-232 873 ОП МР-264	д. Верхнеплоское, ул. Центральная	1,009	менее 200	–
265	38-232 873 ОП МР-265	с. Троицкое, ул. Клубная	0,987	менее 200	–
266	38-232 873 ОП МР-266	с. Троицкое, ул. Малый Мост	1,5	менее 200	–
267	38-232 873 ОП МР-267	д. Владимировка, ул. Владимировская	2,0	менее 200	–

КСОДД на территории муниципального образования "Пристенский район" Курской области

268	38-232 873 ОП МР-268	д. Владимировка, ул. Городок	1,5	менее 200	–
269	38-232 873 ОП МР-269	х. Девятигорье, ул. Овражная	1,5	менее 200	–
270	38-232 873 ОП МР-270	х. Павловка, ул. Речная	1,3	менее 200	–
271	38-232 873 ОП МР-271	х. Прудки, ул. Прудовая	3,0	менее 200	–
272	38-232 873 ОП МР-272	д. Масловка, ул. Окраина	1,5	менее 200	–
273	38-232 844 ОП МР-273	х. Свободный, ул. Свободная	1,1	менее 200	–
274	38-232 551 ОП МР-274	п. Пристень, ул. Партизанская	0,469	менее 200	–
275	38-232 551 ОП МР-275	п. Пристень, ул. Сельхозтехника	0,716	менее 200	–
276	38-232 551 ОП МР-276	п. Пристень, ул. Дорожная	0,433	менее 200	–
277	38-232 551 ОП МР-277	п. Пристень, ул. Зеленая	0,262	менее 200	–
278	38-232 551 ОП МР-278	п. Пристень, пер. Первый	0,169	менее 200	–
279	38-232 551 ОП МР-279	п. Пристень, пер. Железнодорожный	0,163	менее 200	–
280	38-232 551 ОП МР-280	п. Пристень, пер. Вокзальный	0,15	менее 200	–
281	38-232 551 ОП МР-281	п. Пристень, ул. 70 лет Октября	0,079	менее 200	–
282	38-232 551 ОП МР-282	п. Пристень, ул. Железнодорожная	0,65	менее 200	–
283	38-232 551 ОП МР-283	п. Пристень, ул. Полевая	1,18	менее 200	–
284	38-232 551 ОП МР-284	п. Пристень, ул. Белгородская	0,039	менее 200	–
285	38-232 551 ОП МР-285	п. Пристень, пер. Монтажный	0,19	менее 200	–
286	38-232 551 ОП МР-285	п. Пристень, пер. Обоянский	0,381	менее 200	–
287	38-232 551 ОП МР-287	п. Пристень, ул. 23 Февраля	0,361	менее 200	–
288	38-232 551 ОП МР-288	п. Пристень, ул. Колхозная	0,84	менее 200	–
289	38-232 551 ОП МР-289	п. Пристень, ул. Садовая	0,592	менее 200	–
ВСЕГО:			416,652		

**Приложение Ж – Автомобильные дороги общего пользования местного значения (улицы) поселка Пристенъ
Пристенского района**

№ п/п	Наименование (адрес)	Длина, м	Ширина проезжей части, м	Площадь, м ²	Тип покрытия	Интенсивность, привед. ед. / сут.	Транспортный спрос (загрузка), %
1	пер. Армейский	50	4,5	225	грунт	менее 200	–
2	пер. Дёповской	80	3	240	грунт	менее 200	–
3	пер. Линейный	343	3	1041	грунт	менее 200	–
4	пер. Советский	220	3	660	щебень	менее 200	–
5	пер. Южный	274	4,5	1255	асфальтобетон	менее 200	–
6	ул. 40 лет Октября	500	3	1500	щебень	менее 200	–
7	ул. 40 лет Победы	760	3	2280	асфальтобетон	менее 200	–
8	ул. Весенняя	450	3	1350	асфальтобетон	менее 200	–
9	ул. Восточная	850	3	2550	грунт	менее 200	–
10	ул. Дружбы	450	3	1350	асфальтобетон	менее 200	–
11	ул. Кирова	2046	3	6063	асфальтобетон	менее 200	–
12	ул. Коммунальная	292	4,5	698	асфальтобетон	менее 200	–
13	ул. Коммунистическая	549	4,5	2706	асфальтобетон	менее 200	–
14	ул. Комсомольская	180	8	1440	асфальтобетон	менее 200	–
15	ул. Крестьянская	945	4,5	2835	асфальтобетон	менее 200	–
16	ул. Лесная	450	3	1350	асфальтобетон	менее 200	–
17	ул. Луговая	300	3	900	асфальтобетон	менее 200	–
18	ул. Маршала Жукова	450	3	1350	асфальтобетон	менее 200	–
19	ул. Молодежная	327	3	933	асфальтобетон	менее 200	–
20	ул. Народная	450	3	1350	асфальтобетон	менее 200	–
21	ул. Озерная	450	3	1350	асфальтобетон	менее 200	–
22	ул. Парковая	691	4,5	3455	асфальтобетон	менее 200	–
23	ул. Первомайская	485	3	1684	асфальтобетон	менее 200	–
24	ул. Почтовая	1130	3	3390	асфальтобетон	менее 200	–

КСОДД на территории муниципального образования "Пристенский район" Курской области

25	ул. Привокзальная	1160	3	13480	грунт	менее 200	–
26	ул. Пролетарская	360	3	1080	щебень	менее 200	–
27	ул. Свердлова	1128	4,5	1744	асфальтобетон	менее 200	–
28	ул. Советская	1400	6	10387	асфальтобетон	менее 200	–
29	ул. Солнечная	450	3	1350	асфальтобетон	менее 200	–
30	ул. Союзная	450	4,5	1933	асфальтобетон	менее 200	–
31	ул. Строителей	565	4,5	1929	асфальтобетон	менее 200	–
32	ул. Торговая	200	3	600	асфальтобетон	менее 200	–
33	ул. Фестивальная	330	4,5	1543	асфальтобетон	менее 200	–
34	ул. Фрунзе	437	3	1947	асфальтобетон	менее 200	–
35	ул. Юбилейная	360	3	1080	асфальтобетон	менее 200	–
36	ул. Фестивальная (объездная дорога)	1250	6	7500	асфальтобетон	менее 200	–
ВСЕГО :		20812					

Приложение II – Автомобильные дороги общего пользования местного значения (улицы) поселка Кировский Пристенского района

№ п/п	Наименование (адрес)	Длина, м	Ширина проезжей части, м	Тип покрытия	Интенсивность, привед. ед. / сут.	Транспортный спрос (загрузка), %
1	ул. Ватутина	1176		асфальтобетон	менее 200	–
2	ул. 8 Марта	2300		грунт	менее 200	–
3	ул. Набережная	2000		щебень, грунт	менее 200	–
4	ул. Политотдельская	1082		грунт	менее 200	–
5	ул. Садовая	1580		асфальтобетон, щебень	менее 200	–
6	ул. Дзержинского	1700		асфальтобетон, грунт	менее 200	–
7	ул. Краснотеновская	3500		щебень, грунт	менее 200	–
8	ул. Гагарина	1022		асфальтобетон	менее 200	–
9	ул. Ленина	1800		асфальтобетон	менее 200	–
10	ул. Ломоносова	871		асфальтобетон, грунт	менее 200	–
11	ул. Комсомольская	1006		щебень	менее 200	–
12	ул. Пролетарская	208		щебень	менее 200	–
13	ул. 24 Съезд	700		щебень	менее 200	–
14	ул. Заречная	633		щебень	менее 200	–
15	ул. Буденного	444		асфальтобетон, грунт	менее 200	–
16	ул. Зеленая	2500		щебень, грунт	менее 200	–
17	ул. Луговая	3300		грунт	менее 200	–
18	пер. Зеленый	500		щебень	менее 200	–
19	ул. Октябрьская	1959		дорожные плиты, щебень	менее 200	–
20	ул. Новикова	1500		щебень, грунт	менее 200	–
21	ул. Свердлова	1500		щебень	менее 200	–
22	ул. 1-я Первомайская	1100		щебень	менее 200	–
23	ул. 2-я Первомайская	445		щебень	менее 200	–
24	ул. 3-я Первомайская	374		щебень	менее 200	–

КСОДД на территории муниципального образования "Пристенский район" Курской области

25	ул. Школьная	510		щебень	менее 200	–
20	ул. Призаводская	400		грунт	менее 200	–
27	ул. Кирова	1500		грунт	менее 200	–
28	ул. Лесная	1000		грунт	менее 200	–
29	ул. Парковая	231		щебень, грунт	менее 200	–
30	п. Озерский, ул. Полевая	1500		грунт	менее 200	–
ВСЕГО :		38341				

Приложение К – Железнодорожные переезды Пристенского района



Регулируемый ж/д переезд на дороге
Пристенъ – Пристенное – Большие Сети (1 + 739)



Закрытый ж/д переезд на дороге, соединяющей
д. Колбасовку и п. Кировский



Регулируемый ж/д переезд на дороге
Ильинка – Горка (0 + 326)



Регулируемый ж/д переезд на дороге Ильинка – Сазановка
– граница Мантуровского района (6 + 459)



Регулируемый ж/д переезд на дороге
Пристенъ – Средняя Ольшанка (0 + 772)



Регулируемый ж/д переезд на дороге
Пристенъ – Средняя Ольшанка (0 + 772)



Регулируемый ж/д переезд, соединяющий дорогу Пристенъ
– Средняя Ольшанка и ул. Кирова п. Пристенъ



Регулируемый ж/д переезд, соединяющий дорогу Пристенъ
– Средняя Ольшанка и д. Лашинка

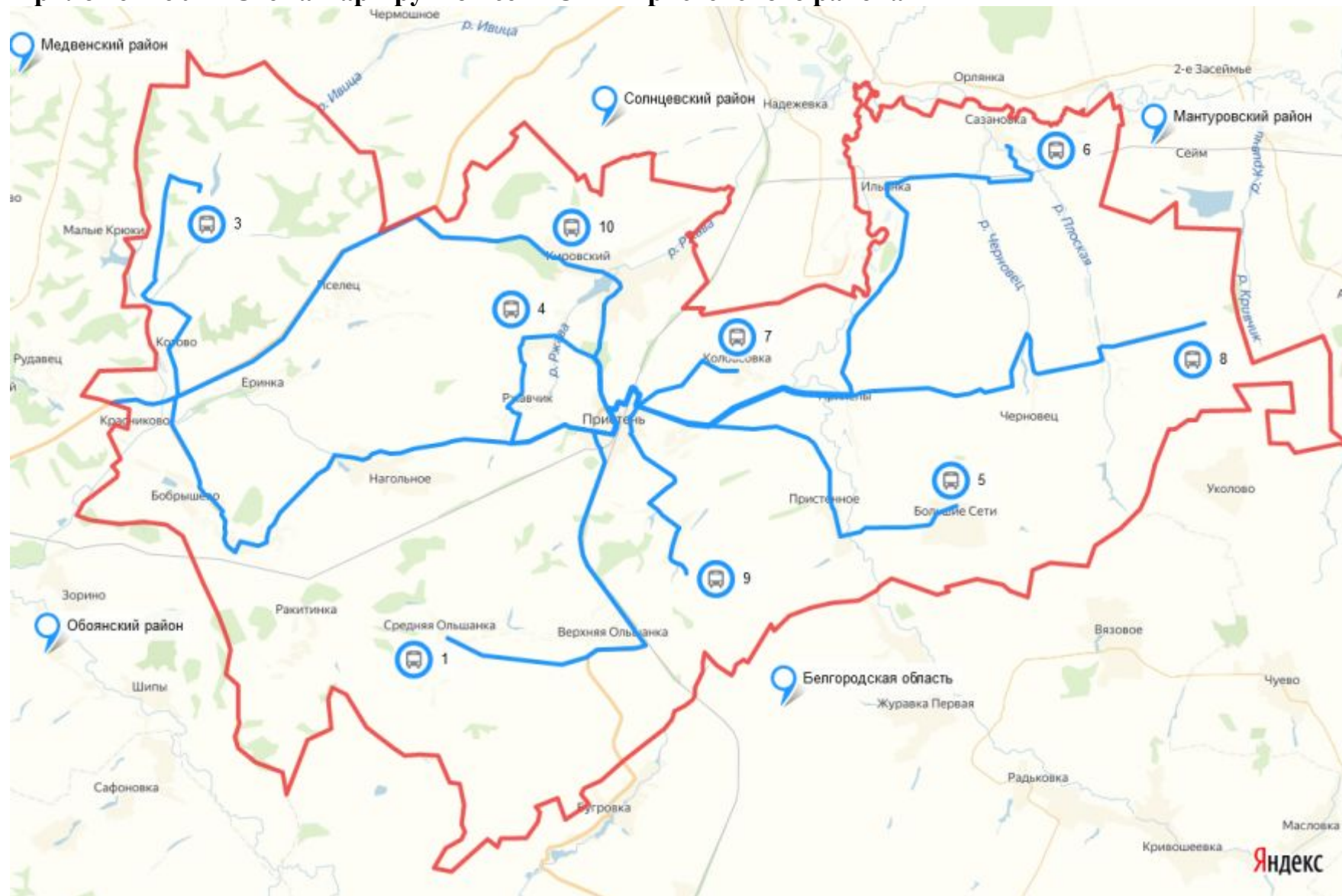


Нерегулируемый ж/д переезд на дороге
"Обоянь – Солнцево – Мантурово" – Ракитинка (7 + 888)



Нерегулируемый ж/д переезд на дороге
"Обоянь – Солнцево – Мантурово" – Ракитинка (7 + 888)

Приложение Л – Схема маршрутной сети ОПТ Пристенского района



Приложение М – Остановочные пункты ОПТ Пристенского района

Местоположение		Расположение	Наличие		
км	м		остановочной площадки	посадочной площадки	павильона
Пристень – Ярыгино					
5	561	Слева	+	+	+
"Обоянь – Солнцево – Мантурово" – Пристень					
3	925	Слева			
3	979	Справа	+	+	+
5	1248	Слева	+	+	+
5	1976	Справа	+	+	+
8	106	Слева	–	–	–
8	698	Справа	+	+	+
11	58	Справа	+	+	+
11	1324	Справа	+	+	+
11	1364	Слева	+	+	+
12	1209	Слева	+	+	+
12	1387	Справа	+	+	+
Пристень – Пристенное – Большие Сети					
2	816	Справа	+	+	+
4	875	Слева	+	+	+
13	763	Справа	+	–	+
16	20	Слева	+	+	+
2-е Плоское – Черновец – Владимировка					
6	416	Слева	–	–	+
17	715	Слева	–	–	+

КСОДД на территории муниципального образования "Пристенский район" Курской области

20	709	Слева	+	+	+
25	602	Справа	+	+	+
Пристенъ – Кривцово					
0	26	Справа	+	–	+
3	871	Справа	–	–	+
9	520	Слева	+	+	+
"Обоянь – Солнцево – Мантурово" – Большие Крюки					
12	906	Справа	+		+
"Обоянь – Солнцево – Мантурово" – Ракитинка					
5	86	Слева	+	+	+
6	836	Слева	+	+	+
13	475	Слева	+	–	+
13	475	Справа	+	–	+
Обоянь – Солнцево – Мантурово					
10	355	Справа	+	+	+
10	554	Слева	+	+	+
11	270	Слева	+	+	–
11	408	Справа	+	+	–
14	887	Слева	+	+	–
15	270	Справа	+	+	–
18	802	Слева	+	+	+
20	179	Слева	+	+	+
24	450	Слева	+	+	+
24	840	Справа	+	+	+



Остановочный пункт ОПТ в х. Еринка



Остановочный пункт ОПТ на дороге
Обоянь – Солнцево – Мантурово (11 + 408)

Приложение Н – Перечень АЗС Пристенского района

Местоположение		Расположение	Количество заправочных колонок, шт.	Наличие		
км	км			площадки для стоянки (остановки)	туалета	мусоросборника
"Обоянь – Солнцево – Мантурово" – Пристень						
15	350	Справа	4	+	+	+
Обход Пристени (ул. Объездная)						
0	468	Справа	6	+	+	+



АЗС на дороге
"Обоянь – Солнцево – Мантурово" – Пристень (15 + 350)



АЗС на дороге
Обход Пристени (ул. Объездная) (0 + 468)

Приложение II – Карта ДТП Пристенского района



КСОДД на территории муниципального образования "Пристенский район" Курской области

№ ДТП	Дата	Время	Широта	Долгота	Вид ДТП	Дорога	Объект УДС	Недостатки УДС	Степень опьянения	Количество погибших / раненых
1	05.01.2018	11:20	51.18828	36.6770	Опрокидывание	Пристень Средняя Ольшанка	Нет	Нет	Нет	0 / 1
2	03.01.2018	18:10	51.2517	36.8006	Опрокидывание	2-е Плоское - Черновец - Владимировка	Поворот	Нет	Да	1 / 0
3	12.02.2018	14:35	51.2639	36.6842	Столкновение	"Обоянь – Солнцево – Мантурово" – Пристень	Поворот	Ограниченная видимость	Да	1 / 2
4	17.07.2018	11:20	51.34785	36.939383	Наезд на пешехода	с. Сазановка, ул. Школьная, 24	Нет	Отсутствие разметки и знаков	Нет	0 / 1
5	03.08.2018	10:40	51.249291	36.827974	Опрокидывание	2-е Плоское - Черновец - Владимировка	Нет	Нет	Нет	0 / 8
6	18.08.2018	20:10	51.266708	36.423883	Наезд на препятствие	с. Котово, ул. Центральная, 9	Перекресток	Нет	Да	0 / 2
7	21.09.2018	16:00	51.296048	36.665368	Опрокидывание		Нет	Нет	Да	1 / 0
8	20.09.2018	16:00	51.251749	36.688199	Столкновение	п. Пристень, ул. Мирная, 87	Выезд с прилегающей территории	Нет	Нет	0 / 1
9	25.11.2018	17:40	51.247142	36.39174	Столкновение	Обоянь – Солнцево – Мантурово	Нет	Нет	Нет	0 / 1
10	20.12.2018	11:45	51.304567	36.529069	Опрокидывание	Обоянь – Солнцево – Мантурово	Поворот	Нет	Нет	0 / 1

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

№ п/п	Наименование мероприятия	Годы реализации	Объем финансирования, млн руб.	Источники финансирования	Эффективность мероприятия
1	Разработка ПОДД	2020-2021	1,5	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
2	Установка ТСОДД в соответствии с ПОДД	2022-2023	7,5	Средства районного и местных бюджетов	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
3	Строительство линий наружного электроосвещения дороги "Обоянь – Солнцево – Мантурово" – Пристенъ, от 5 + 1850 до 8 + 800, 1,8 км	2020-2021	1,8	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для всех участников ДД. Снижение вероятности возникновения ДТП
4	Реконструкция перекрестка дорог "Обоянь – Солнцево – Мантурово" – Пристенъ и "Пристенъ – Кривцово" – х. Луг – х. Озерский	2020-2021	1,0	Средства районного и местного бюджетов	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
5	Реконструкция перекрестка дорог Пристенъ – Пристенное – Большие Сети и Пристенъ – Ярыгино	2020-2021	0,2	Средства районного и местного бюджетов	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
6	Строительство тротуара на дороге Пристенъ – Ярыгино (ул. Кирова п. Пристенъ), от 0 + 608 до 1 + 258, 0,65 км	2020-2021	0,65	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных условий для движения пешеходов.
7	Реконструкция тротуара на дороге "Обоянь – Солнцево – Мантурово" – Пристенъ, от 15+526 до 16 + 546, 1,15 км	2022-2023	1,15	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП,

КСОДД на территории муниципального образования "Пристенский район" Курской области

					создание комфортных условий для движения пешеходов.
8	Обустройство пешеходных переходов на дороге Обоянь – Солнцево – Мантурово, 11 + 300, 14 + 915, 20 + 206, 24 + 494 (4 шт.)	2020-2021	0,2	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных условий для движения пешеходов.
9	Обустройство пешеходных переходов на дороге "Обоянь – Солнцево – Мантурово" – Пристен, 3 + 960, 11 + 80, 12 + 1200, 16 + 70 (4 шт.)	2021-2022	0,2	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных условий для движения пешеходов.
10	Установка павильонов на ОП ОПТ на дороге Обоянь – Солнцево – Мантурово, 11 + 270, 11 + 408, 14 + 887, 15 + 270 (4 шт.)	2022-2023	0,4	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для пассажиров ОПТ
11	Установка павильонов на ОП ОПТ на дороге "Обоянь – Солнцево – Мантурово" – Пристен, 3 + 925, 8 + 106 (2 шт.)	2022-2023	0,2	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для пассажиров ОПТ
12	Реконструкция ОП ОПТ на дороге "Обоянь – Солнцево – Мантурово" – Пристен, 12 + 1213 и 12 + 1389 (2 шт.)	2022-2023	0,1	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для пассажиров ОПТ
13	Капитальный ремонт железнодорожного переезда на дороге "Пристен – Средняя Ольшанка", 0 + 772	2020	0,1	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
14	Капитальный ремонт железнодорожного переезда на дороге, соединяющей дорогу "Пристен – Средняя Ольшанка" и ул. Кирова п. Пристен	2020	0,1	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
15	Капитальный ремонт дороги 2-е Плоское – Черновец – Владимировка, 26 км	2022-2023	78,0	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска

КСОДД на территории муниципального образования "Пристенский район" Курской области

					возникновения ДТП
16	Реконструкция дороги "Пристенъ – Средняя Ольшанка" – Вихровский, 1,5 км	2020-2021	6,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
17	Реконструкция дороги "Пристенъ – Средняя Ольшанка" – Комсомольский, 1,1 км	2020-2021	4,4	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
18	Реконструкция дороги "Обоянь – Солнцево – Мантурово" – Большие Крюки" – Верхнее Котово, 2,2 км	2020-2021	8,8	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
19	Строительство дороги "2-е Плоское – Черновец – Владимировка" – с. Сейм Мантуровского района, 7,0 км	2020-2021	105,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Обеспечение транспортной связанности территорий
20	Строительство дороги "Обоянь – Солнцево – Мантурово" – Пристенъ" – лагерь "Орленок п. Кировский, 1,5 км	2020-2021	22,5	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Обеспечение транспортной связанности территорий
21	Строительство дороги " Пристенъ – Ярыгино" – ОАО Ржавское хлебоприемное предприятие, 0,35 км	2020-2021	5,25	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Обеспечение транспортной связанности территорий
22	Строительство дороги "2-е Плоское – Черновец – Владимировка" – Верхнеплоское – Троицкое, 3,5 км	2020-2022	52,5	Средства бюджетов всех уровней	Обеспечение транспортной связанности территорий
23	Строительство дороги Ярыгино – Вихровка – Лашинка, 5 км	2020-2022	75,0	Средства бюджетов всех уровней	Обеспечение транспортной связанности территорий
24	Строительство площадок для организации передвижных пунктов весового и габаритного контроля ТС (3 шт.): - в месте пересечения дороги Обоянь – Солнцево – Мантурово и дороги "Обоянь – Солнцево – Мантурово" – Пристенъ; - в месте пересечения дороги Пристенъ-Средняя	2020-2021	3,0	Средства бюджетов всех уровней	Обеспечение сохранности автомобильных дорог, снижение риска возникновения ДТП

КСОДД на территории муниципального образования "Пристенский район" Курской области

	Ольшанка и дороги "Пристенъ – Средняя Ольшанка" – Вихровский; - на дороге Обоянь – Солнцево – Мантурово» возле с. Красниково				
25	Строительство специализированной стоянки для задержанных ТС	2020-2021	1,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Пресечение нарушений правил эксплуатации, использования и управления ТС
26	Ремонт дорог по территории п. Пристенъ	2019-2033	7,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД, обеспечение транспортной связанности территорий
27	Ремонт дорог по территории п. Кировский	2019-2033	15,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД, обеспечение транспортной связанности территорий
28	Строительство разворотной площадки для ОПТ в с. Ярыгино	2025	2,5	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Развитие инфраструктуры ОПТ
29	Строительство разворотной площадки для ОПТ в д. 2-е Плоское	2026	2,5	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Развитие инфраструктуры ОПТ
30	Строительство разворотной площадки для ОПТ в д. Лашинка	2027	2,5	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Развитие инфраструктуры ОПТ
31	Реконструкция дорог в с. Бобрышево по ул. Заречье, ул. Речная, 2,3 км	2025-2027	9,2	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД
32	Строительство дороги в д. Кривцово по ул. Зеленая, 0,8 км	2024-2025	12,0	Средства бюджетов всех уровней	Обеспечение транспортной связанности территорий
33	Строительство дороги в д. Кривцово по ул. Победа, 0,4 км	2025-2026	6,0	Средства бюджетов всех уровней	Обеспечение транспортной

КСОДД на территории муниципального образования "Пристенский район" Курской области

					связанности территорий
34	Строительство дороги в с. Троицкое по ул. Гражданская, 0,6 км	2026-2027	9,0	Средства бюджетов всех уровней	Обеспечение транспортной связанности территорий
35	Строительство дороги в с. Котово по ул. Садовая, 1,5 км	2024-2025	18,0	Средства районного и местного бюджетов	Обеспечение транспортной связанности территорий
36	Строительство дороги в с. Котово по ул. Лесная, 0,3 км	2025-2026	3,6	Средства районного и местного бюджетов	Обеспечение транспортной связанности территорий
37	Строительство дороги в с. Котово по ул. Веселая, 0,4 км	2026-2027	4,8	Средства районного и местного бюджетов	Обеспечение транспортной связанности территорий
38	Строительство дороги в с. Пселец по ул. Центральная, 1,5 км	2024-2025	12,0	Средства районного и местного бюджетов	Обеспечение транспортной связанности территорий
39	Строительство дорог в с. Нагольное по ул. Заречная, ул. Молодежная и др., 2 км	2025-2026	24,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Обеспечение транспортной связанности территорий
40	Строительство дороги в х. Ржавчик по ул. Садовая, 1,0 км	2024-2025	2,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Обеспечение транспортной связанности территорий
41	Строительство дороги в х. Луг по ул. Народная, 1,0 км	2024-2025	2,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Обеспечение транспортной связанности территорий
42	Строительство дороги в п. Кировский по ул. Зеленая, 1,5 км	2024-2025	22,5	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Обеспечение транспортной связанности территорий
43	Реконструкция дороги в с. Пристенное, 2,8 км	2024-2025	5,6	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД
44	Строительство дороги "Пристенъ – Средняя Ольшанка"	2025-2027	52,5	Средства бюджетов	Обеспечение

КСОДД на территории муниципального образования "Пристенский район" Курской области

	– Ракитинка", 3,5 км			всех уровней	транспортной связанности территорий
45	Строительство дороги "Обоянь – Солнцево – Мантурово" – Ракитинка" – Верхнеправоротский Колодезь, 2,2 км	2025-2027	33,0	Средства бюджетов всех уровней	Обеспечение транспортной связанности территорий
46	Строительство дороги в х. Прудки по ул. Прудковская, 1,2 км	2025-2026	18,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Обеспечение транспортной связанности территорий
47	Строительство дороги в с. Пристенное по ул. Губина, 0,8 км	2026-2027	12,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Обеспечение транспортной связанности территорий
48	Строительство дороги в с. Пристенное по ул. Школьная, 0,3 км	2026-2027	4,5	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Обеспечение транспортной связанности территорий
49	Строительство дороги в д. Колбасовка по ул. Садовая, 0,8 км	2026-2027	12,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Обеспечение транспортной связанности территорий
50	Строительство дороги в с. Двоелучное по ул. Луговая, 0,7 км	2026-2027	10,5	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Обеспечение транспортной связанности территорий
51	Строительство дороги в с. Большие Сети по ул. Молодежная, 0,3 км	2028-2029	4,5	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Обеспечение транспортной связанности территорий
52	Строительство дороги в с. Большие Сети по ул. Буденного, 1,0 км	2028-2029	15,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Обеспечение транспортной связанности территорий
53	Строительство дороги в с. Большие Сети по ул. Выгоновка, 0,8 км	2028-2029	12,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Обеспечение транспортной связанности территорий
54	Строительство дороги в д. 2-е Плоское по ул. Центральная, 1,0 км	2028-2029	15,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Обеспечение транспортной связанности территорий

КСОДД на территории муниципального образования "Пристенский район" Курской области

55	Строительство дороги в с. Нагольное по ул. Центральная, ул. Нижний Дубовец, 3,3 км	2029-2030	49,5	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Обеспечение транспортной связанности территорий
56	Реконструкция дороги "Пристенъ – Средняя Ольшанка" – Верхняя Ольшанка, 1,2 км	2028-2029	4,8	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Обеспечение транспортной связанности территорий
57	Реконструкция дороги "Обоянь – Солнцево – Мантурово" – Ракитинка (от 9 + 420 до 13 + 560), 4,2 км	2030-2031	16,8	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
58	Реконструкция дороги "Обоянь – Солнцево – Мантурово" – Пристенъ" – х. Мокренький (ул. Заречная), 2 км	2030-2031	8,0	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД
59	Строительство дороги "Обоянь – Солнцево – Мантурово" – Буковище – Верхнее Котово, 5,5 км	2029-2033	82,5	Средства бюджетов всех уровней	Обеспечение транспортной связанности территорий
60	Строительство дороги Большие Крюки – х. Машкин, 3,5 км	2029-2033	52,5	Средства бюджетов всех уровней	Обеспечение транспортной связанности территорий
61	Строительство дороги "Пристенъ – Средняя Ольшанка" – Лашинка, 6 км	2029-2033	90,0	Средства бюджетов всех уровней	Обеспечение транспортной связанности территорий
62	Строительство дороги Колбасовка – Северное Двоелучное, 6,1 км	2029–2033	91,5	Средства бюджетов всех уровней	Обеспечение транспортной связанности территорий
63	Строительство дороги "Пристенъ – Пристенное – Большие Сети" – Ольховатка, 3,0 км	2031-2032	45	Средства бюджетов всех уровней	Обеспечение транспортной связанности территорий
64	Строительство дороги Сазановка – Шатиловка – Верхнеплатное, 9,2 км	2032-2033	138,0	Средства бюджетов всех уровней	Обеспечение транспортной связанности территорий
65	Приведение дороги "Обоянь – Солнцево – Мантурово" – Пристенъ к III категории, 7,9 км	2028-2029	60,0	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД

КСОДД на территории муниципального образования "Пристенский район" Курской области

66	Приведение дороги Обоянь – Солнцево – Мантурово к III категории, 6,75 км	2030-2031	50,0	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД
67	Приведение дороги "Пристенъ – Кривцово" к III категории, 18,452 км	2032-2033	140,0	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД

Приложение С – Проектируемый транспортный каркас Пристенского района



— существующие дороги, — проектируемые или реконструируемые дороги