

**РАЗРАБОТАНО**  
**ООО «СПБ-Энерготехнологии»**  
**Генеральный директор**  
**Д. В. Миронов**

**УТВЕРЖДЕНО**  
**Администрация муниципального района**  
**«Касторенский район» Курской области**  
**Глава муниципального района**  
**А.А. Белокопытов**

от «\_\_» \_\_\_\_\_ 2019 года

от «\_\_» \_\_\_\_\_ 2019 года

**СОГЛАСОВАНО**  
**Комитет транспорта и автомобильных дорог**  
**Курской области**

**СОГЛАСОВАНО**  
**УГИБДД УМВД России по Курской области**

от «\_\_» \_\_\_\_\_ 2019 года

от «\_\_» \_\_\_\_\_ 2019 года

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

от «\_\_» \_\_\_\_\_ 2019 года

**«Комплексная схема организации дорожного движения  
(КСОДД) на территории муниципального района  
«Касторенский район» Курской области»**

**ТОМ №2**  
**Количество томов 2**

**Санкт-Петербург**  
**2019 г.**



ООО «СПБ-Энерготехнологии»  
г. Санкт-Петербург, ул. Стародеревенская, д.11/2 оф.423-424  
Тел. 8(812) 429-72-84  
www.spbent.ru

## ЛИСТ СОГЛОСОВАНИЯ

**РАЗРАБОТАНО**  
ООО «СПБ-Энерготехнологии»  
Генеральный директор  
Д. В. Миронов

**УТВЕРЖДЕНО**  
Администрация муниципального района  
«Касторенский район» Курской области  
Глава муниципального района  
А.А. Белокопытов

от «\_\_» \_\_\_\_\_ 2019 года

от «\_\_» \_\_\_\_\_ 2019 года

**СОГЛАСОВАНО**  
Комитет транспорта и автомобильных дорог  
Курской области

**СОГЛАСОВАНО**  
УГИБДД УМВД России по Курской области

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

от «\_\_» \_\_\_\_\_ 2019 года

от «\_\_» \_\_\_\_\_ 2019 года

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

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
от «\_\_» \_\_\_\_\_ 2019 года

## Содержание

Обозначения и сокращения .....	5
1 Разработка принципиальных предложений и решений по основным мероприятиям ОДД, которые определяют варианты проектирования в увязке с документами территориального планирования и документации по планировке территории, документами стратегического планирования .....	6
2 Укрупненная оценка предлагаемых вариантов проектирования мероприятий по ОДД с последующим выбором оптимального варианта .....	8
3 Разработка и исследование мероприятий по ОДД для предлагаемого к реализации варианта .....	9
3.1 Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий .....	9
3.2 Категорирование дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству ..	9
3.3 Распределение транспортных потоков по сети дорог (основная схема) .....	10
3.4 Разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления дорожным движением (далее - АСУДД), ее функциям и этапам внедрения, в случае установления целесообразности внедрения данной системы .....	10
3.5 Организация системы мониторинга дорожного движения, установка детекторов транспортных потоков, организация сбора и хранения документации по ОДД, принципы формирования и ведения баз данных, условия доступа к информации, периодичность ее актуализации .....	11
3.6 Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения .....	16
3.7 Применение реверсивного движения .....	18
3.8 Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения .....	20
3.9 Организация пропуска транзитных транспортных потоков .....	21
3.10 Организация пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств .....	21
3.11 Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории .....	22
3.12 Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах .....	23
3.13 Формирование единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений) .....	24

3.14 Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках .....	24
3.15 Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования .....	25
3.16 Режимы работы светофорного регулирования .....	26
3.17 Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями .....	27
3.18 Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования «Касторенский район» Курской области .....	27
3.19 Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов .....	28
3.20 Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям.	30
3.21 Организация велосипедного движения .....	31
3.22 Развитие сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционные мероприятия, повышающие эффективность функционирования сети дорог в целом .....	33
3.23 Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения .....	34
3.24 Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств .....	36
4 Определение очередности реализации мероприятий, включающей предложения по этапам внедрения мероприятий по ОДД, в том числе очередность разработки ПОДД на отдельных территориях.....	37
5 Проведение оценки требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по ОДД, которая включает: состояние безопасности дорожного движения, стоимость проектно-изыскательских и строительно-монтажных работ с указанием сроков проведения работ, их очередности, с разбивкой по предполагаемым источникам финансирования, стоимость оборудования, технико-экономические и экологические показатели КСОДД, ожидаемый эффект от внедрения мероприятий (предложений), разработанных в составе КСОДД включая определение очередности реализации мероприятий, включающей предложения по этапам внедрения мероприятий по ОДД, в том числе очередность разработки ПОДД на отдельных территориях.....	50
6 Разработка предложений по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового, нормативно-технического, методического и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД на территории муниципального района «Касторенский район» Курской области.....	52

### Обозначения и сокращения

ОиБДД	-	организация и безопасность дорожного движения
ОДД	-	организация дорожного движения
УДС	-	улично-дорожная сеть
ТП	-	транспортный поток
КСОДД	-	комплексная схема организации дорожного движения
ТС	-	транспортное средство
ДТП	-	дорожно-транспортное происшествие
ПДД	-	правила дорожного движения
НГПТ	-	наземный городской пассажирский транспорт
СО	-	светофорный объект
ТСОДД	-	технические средства организации дорожного движения
БДД	-	безопасность дорожного движения
ИДН	-	искусственная дорожная неровность
ОРП	-	отстойно-разворотная площадка НГПТ
АСУДД	-	автоматизированная система управления дорожным движением
ТПУ	-	транспортно-пересадочный узел
о.п.	-	остановочный пункт
ПП	-	пешеходный поток

# **1 Разработка принципиальных предложений и решений по основным мероприятиям ОДД, которые определяют варианты проектирования в увязке с документами территориального планирования и документации по планировке территории, документами стратегического планирования**

С целью разработки оптимального варианта развития КСОДД был определен укрупненный перечень мероприятий, оказывающих основное влияние на эффективность и стоимость реализации КСОДД.

К таким мероприятиям относятся:

- мероприятия по строительству новых и реконструкции существующих объектов УДС;
- мероприятия по реализации пешеходных зон;
- мероприятия по повышению безопасности дорожного движения;
- мероприятия по повышению пропускной способности транспортных узлов.

Основу разработки вариантов укрупненной системы мероприятий различных вариантов разработки КСОДД составили:

- материалы Генеральных планов по развитию объектов улично-дорожной сети;
- мероприятия по строительству новых и реконструкции существующих объектов УДС;
- анализ безопасности дорожного движения на УДС муниципального района «Касторенский район»;
- анализ существующих условий движения на УДС муниципального района «Касторенский район».

Для дальнейшего определения наиболее эффективной стратегии реализации КСОДД, были сформированы два варианта групп мероприятий, определяющих различные сценарии развития на период до 2036г.:

**Вариант умеренного развития (оптимальный)** представляет собой строительство новых элементов УДС (наиболее значимых объектов. Выбор новых элементов дорожного строительства базировался на материалах Генеральных планов городских и их поселений, и документов территориального планирования

**Вариант максимального развития.** Представляет собой вариант дальнейшего развития умеренного сценария реализации мероприятий КСОДД за счет более значительного развития объектов строительства элементов УДС.

*Вариант оптимального развития (рекомендуемый) предусматривает:*

- строительство транзитной автодороги по ул. Будкова п. Касторное;
- прокладка новых дорог местного значения, общей протяженностью 1,5 км: Автодорога от с. Жерновец до д. Матвеевка – 1500 м. (Жерновецкий сельсовет).

- прокладка новых улиц в жилой застройке общей 2,58 км: с. Жерновец – 2200 м; д. Матвеевка – 380 м. (Жерновецкий сельсовет).
- прокладка новых дорог местного значения, общей протяженностью 40 м: Автодорога в п. Белогорье – 40 м. (Котовский сельсовет).
- прокладка новых улиц в жилой застройке общей 2,88 км: с. Котовка – 560 м; п. Белогорье – 780 м; д. Лозовка – 1450 м; с. Погожево - 90 м. (Котовский сельсовет).
- прокладка новых дорог местного значения, общей протяженностью 0,37 км: асфальтирование порядка 36,36 км улиц с грунтовым и/или щебеночным покрытием (Лачиновский сельсовет).
- прокладка новых дорог местного значения, общей протяженностью 3,19 км: Автодорога от с. Михнево до с. Михайлово - Хлюстино – 3100 м; Автодорога в с. Михнево - 90 м. (Ленинский сельсовет).
- прокладка новых дорог местного значения, общей протяженностью 8130 м: дорога с. Орехово – х. Курбатов – 8000 м; автодорога в с. Горяйново – 130 м. (Ореховский сельсовет).
- прокладка новых дорог местного значения, общей протяженностью 4,85 км: автодорога от "Курск - Борисоглебск" - Касторное - граница Липецкой области» до свалки севернее п. Касторное – 400 м; автодорога от «Касторное - Верхотопье» до д. Бунино – 3050 м; автодорога д. Обуховка - д. Петровка – 1400 м.
- строительство автомобильной дороги в п. Лачиново по улице Советская;
- строительство автомобильной дороги в д. Егорьевка по улице Мира;

*Вариант максимального развития предусматривает:*

- мероприятия по новому строительству УДС, предусмотренные оптимальным вариантом развития;

## **2 Укрупненная оценка предлагаемых вариантов проектирования мероприятий по ОДД с последующим выбором оптимального варианта**

В настоящем разделе произведена укрупнённая оценка затрат на реализацию каждого из рассматриваемых вариантов реализации КСОДД муниципального района «Касторенский район».

При определении укрупнённых затрат на реализацию учитывались следующие параметры, оказывающие наибольшее влияние на перспективную транспортную ситуацию и стоимость реализации:

- Вариативность развития объектов строительства УДС (наиболее капиталоемкие мероприятия);
- Количество мероприятий по ликвидации очагов ДТП, а также мероприятий по повышению пропускной способности элементов УДС принималось равное для всех вариантов;

Укрупненные затраты на реализацию мероприятий КСОД составят:

- Вариант 1 (умеренное развитие) – 40,803 млн. руб.;
- Вариант 2 (максимальное развитие) – 58,0 млн. руб.

Компьютерное моделирование прогнозируемой транспортной ситуации по вариантам реализации мероприятий КСОДД позволяет сделать следующие выводы:

- При Варианте 1 реализации мероприятий КСОДД, произойдет перераспределение грузовых транспортных потоков с основных автомобильных дорог центральной планировочной зоны (за счет реализации строительства новых элементов УДС), разгрузка основных центральных улиц (за счет улучшения дорожного покрытия). Среднее время совершения поездки увеличится в 1,2 раза.

- При Варианте 2 реализации мероприятий КСОДД произойдет значительное сокращение среднего времени поездки и перераспределение транспортных потоков с основных автомобильных дорог центральной планировочной зоны. Строительство и реконструкция транспортных пересечений основных автомобильных дорог в значительной степени повысит надежность транспортной системы муниципального района «Касторенский район»

На основании компьютерного моделирования, в качестве базового (предлагаемого варианта), был выбран Вариант 1 (умеренное развитие). При данном варианте достигается оптимальное соотношение капиталовложений с транспортно-экономическими показателями эффективности реализации мероприятий КСОДД.



### **3 Разработка и исследование мероприятий по ОДД для предлагаемого к реализации варианта**

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

Транспортная связанность территории района является удовлетворительной. Районная УДС представляет собой сложную, разобщенную сеть улиц, дорог и подъездов, а основная транспортная нагрузка приходится на каркасообразующие направления.

Исходя из вышесказанного, одним из основных направлений развития УДС муниципального района «Касторенский район» является повышение связанности территории и повышение надежности транспортной системы в целом.

В рамках разработки КСОДД разработаны мероприятия по строительству и реконструкции элементов УДС, направленных на повышение транспортной обеспеченности внутригородских связей на период 2025 г. – 2036 г.

Проект КСОДД предусматривает реализацию следующих мероприятий:

- мероприятия по новому строительству и реконструкции УДС;
- строительство автомобильных дорог улиц регионального и местного значения;
- строительство развязок на пересечениях;

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

К автомобильным дорогам общего пользования местного значения относятся муниципальные дороги, улично-дорожная сеть и объекты дорожной инфраструктуры, расположенные в границах муниципального образования, находящиеся в муниципальной собственности муниципального образования.

Главным классификационным признаком является функциональное назначение улицы или дороги, в зависимости от которого определяется ее категория или класс и требуемые проектные характеристики, организация движения и условия доступа, что позволяет определить необходимость реконструкции улицы или дороги с повышением ее класса или определение класса проектируемой автомобильных дорог.

Согласно нормативам, расчетная интенсивность и скорость движения на автомобильных дорогах общего пользования муниципального образования на текущий период соответствуют установленным категориям. Анализ социально-экономического развития, показывает не высокий рост интенсивности транспортных потоков на дорожной сети. Поэтому мероприятий по изменению категоричности дорог не требуется.

Остальные автомобильные дороги предлагается отнести к улицам местного значения.

### **3.3 Распределение транспортных потоков по сети дорог (основная схема)**

К мероприятиям по перераспределению транспортных потоков, в первую очередь относятся мероприятия по развитию УДС (см. п. 1).

– Согласно расчетам, на период до 2036 г. основное влияние на перераспределение транспортных потоков окажет строительство транзитной автодороги по ул. Будкова п. Касторное.

– Данная транзитная автодорога примет на себя основной объем грузового и транзитного движения, в значительной степени уменьшив транспортную нагрузку п. Касторное и повысив надежность транспортной системы в целом.

На период до 2036 г. данные автомобильные дороги будут обеспечивать дополнительное подключение перспективных улиц жилых микрорайонов к основной УДС.

### **3.4 Разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления дорожным движением (далее - АСУДД), ее функциям и этапам внедрения, в случае установления целесообразности внедрения данной системы**

#### **Обоснование внедрения АСУ ДД**

Целью внедрения АСУ ДД является увеличение пропускной способности автомобильных дорог УДС, повышение эффективности управления транспортными потоками и безопасности движения на базе автоматизации управления режимами работы светофорной сигнализации. Ввиду наблюдаемой неравномерности транспортных потоков по направлениям движения в суточном цикле и динамики интенсивности движения, важнейшей задачей систем регулирования является соответствие параметров регулирования сложившейся ситуации. Такое соответствие достигается постоянным сбором, анализом статистической информации о параметрах транспортных потоках, корректировкой базовых установок и настроек системы. Для успешного осуществления этого процесса необходимо наличие сопутствующей периферии, подсистем.

#### **Определение объектов АСУ ДД**

Анализ пространственных характеристик УДС, существующей схемы организации движения и результатов транспортных обследований, позволяет определить устойчивые маршруты движения транспортных потоков.

Основным критерием введение координированного управления светофорной сигнализацией является наличие светофорных объектов и расстояние между соседними стоп-линиями не более 800 м. Кроме того, для реализации координированного управление необходимо выполнение следующих условий:

- одинаковый или кратный цикл регулирования на всех перекрестках, входящих в систему координированного управления;

- преобладание транзитного характера движения по автомобильным дорогам.

В муниципальном районе «Касторенский район» отсутствуют автомобильные дороги, удовлетворяющие условиям возможности внедрения координированного управления светофорной сигнализацией.

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

В рамках разработки КСОДД предлагается реализация (установка) средств фото и видео фиксации на УДС, а также детекторов интенсивности движения транспортных потоков, осуществляющих мониторинг следующих параметров:

- нарушение скоростного режима участниками движения;
- нарушения правил проезда перекрестков;
- учет интенсивности движения автотранспорта и структуры транспортного потока.

#### **3.5.1 Детекторы транспортного потока**

Главная цель детекторов автотранспорта - определение МАКРОСКОПИЧЕСКИХ параметров (МП) транспортного потока и фиксации событий, связанных с безопасностью дорожного движения, кроме фиксации индивидуальных нарушений ПДД., а также определение параметров ТП в реальном времени (фиксация интенсивности движения) для задачи МГР (местное гибкое управление светофорными объектами). Наличие необходимости этого вида данных зависит от алгоритмов МГР, заложенных в конкретный дорожный контроллер.

Задачи, решаемые детекторами автотранспорта:

- Временное обследование перекрестков. Для получения типовых профилей трафика на исследуемых участках дорожно-транспортной сети. Полученные данные используются для программирования оффлайновых дорожных контроллеров и для планирования.
- Обнаружение событий. Определение критичных событий, таких как «проезд по встречной», «затор», «внезапная остановка ТС», «ДТП». Для туннелей - «задымление», «пожар», «выпавший груз», «пешеход в туннеле» и некоторые другие.

Местное гибкое управление светофорными объектами в рамках 2-го этапа реализации КСОДД не предусмотрено, ввиду отсутствия светофорных объектов на территории Касторенского района.

Для сбора статистической информации об объемах внешних корреспонденций, а также составе транспортных потоков, в том числе для контроля движения большегрузного автотранспорта, целесообразно установить детекторы учета интенсивности.

Места размещения и их количество, тип, точное размещение детекторов транспорта должно быть определено в рамках проектных работ.

### **3.5.2 Документация по ОДД**

В целях проектной реализации КСОДД и (или) корректировки отдельных ее предложений, либо в качестве самостоятельного документа без предварительной разработки КСОДД разрабатываются проекты организации дорожного движения (далее - ПОДД).

ПОДД разрабатывается для решения следующих задач:

- целостное отображение всех проектных решений в части установки ТСОДД;
- уточнение местоположений ТСОДД и геометрических параметров дороги, а также искусственных сооружений;
- проектирование ТСОДД в соответствии с требованиями нормативной базы, действующей в РФ;
- введения необходимых режимов дорожного движения в соответствии с категорией дороги, ее конструктивными элементами, искусственными сооружениями и другими факторами;
- своевременного информирования участников дорожного движения о дорожных условиях, расположении населенных пунктов, маршрутах проезда транзитных автомобилей через крупные населенные пункты;
- предотвращения дорожно-транспортных происшествий, связанных с изменением условий движения транспорта и пешеходов в местах производства работ;
- обеспечения пропускной способности участков дорог, на которых проводятся строительные работы, достаточной для пропуска движущихся по ним транспортных и пешеходных потоков;
- для обеспечения правильного использования водителями транспортных средств ширины проезжей части дороги.

ПОДД содержат информацию в текстовом и графическом формате, включающую:

- 1) анализ существующей дорожно-транспортной ситуации;
- 2) варианты проектирования;
- 3) проектные решения для рекомендуемого варианта проектирования;
- 4) расчет объемов строительно-монтажных работ;
- 5) технико-экономические показатели проекта.

В состав ПОДД допускается включать иную информацию в зависимости от специфики разрабатываемого ПОДД, информацию, имеющуюся в составе документации по планировке территории или ранее разработанной документации по ОДД, а также результаты анализа существующей дорожно-транспортной ситуации.

В рамках реализации КСОДД на территории муниципального района «Касторенский район» предлагается разработка ПОДД.

### **3.5.3 Принципы формирования и ведения баз данных, условия доступа к информации**

Современные методики разработки ПОДД позволяют хранить информацию в виде базы данных или геоинформационной системе (ГИС).

Программные комплексы баз данных представляют собой набор программ для решения инженерно-технических и управленческих задач:

- Диагностика автомобильных дорог и мостовых сооружений – включает возможность формирования отчетных документов, построение линейных графиков ТЭС АД, автоматизированную оценку транспортно-эксплуатационного состояния, планирование ремонтных работ и др.
- Паспортизация и инвентаризация автомобильных дорог и мостов – автоматизированное формирование документов в соответствии с действующими нормативами и регламентами.
- Видеопаспортизация автомобильных дорог – сбор и хранение достоверной и оперативной видеоинформации о состоянии сети дорог, с возможностью дальнейшего определения по кадру геометрических параметров автодорог, визуальной оценки состояния проезжей части и обочин, определения наличия и видов дефектов, контроля качества выполненных работ по содержанию, строительству и ремонту, оценки дорожных условий при ДТП, согласования мест размещения объектов дорожного сервиса и многое другое.
- Разработка проектов организации дорожного движения.
- Учет дорожно-транспортных происшествий. С помощью специализированных программ прежде всего ведется архив ДТП, данные могут храниться в течении любого временного промежутка (1 год, 3-и года, 5-ть лет, 10-ть лет и т.п.).
- Управление состоянием сети подведомственных автомобильных дорог и искусственных сооружений.

Геоинформационные системы автомобильных дорог предназначены для учёта и паспортизации, управления эксплуатацией и сопровождения всего жизненного цикла автомобильных дорог. Системы применяются в органах управления дорожным хозяйством всех уровней (федеральном, территориальном, муниципальном), а также в подрядных организациях. Систему можно использовать как для управления автомобильными дорогами вне населённых пунктов, так и городской улично-дорожной сети.

Главный принцип, лежащий в основе геоинформационной системы — представление точной, измеряемой модели автомобильных дорог и искусственных сооружений в глобальной системе

координат и привязка всей остальной дорожной информации (данных диагностики, видеорядов, карточек и т.п.) к этой модели. ГИС решает важную задачу по точной адресации объектов на дороге: в глобальных координатах, точном проектном и эксплуатационном (относительно километровых столбов) километраже.

Модель дороги обновляется в оперативном режиме (диспетчер, осмотры кураторов, данные съёмки, диагностики и т.п.). Участки после капитального ремонта, реконструкции и нового строительства добавляются в систему по материалам исполнительной съёмки. Таким образом, ГИС предоставляет актуальную информацию о дорогах на любой момент времени.

Единая геоинформационная система разрабатывается для аккумуляции, обновления и хранения больших объемов географической и тематической информации, их обработки и регламентированного предоставления пользователям для многоцелевого использования.

Разработка системы позволит:

- Привести пространственные данные к единой координатной основе, т.е. использовать единые системы координат, а также единые требования и классификаторы;
- Автоматизировать процессы, связанные с использованием пространственных данных органами государственной власти при осуществлении своих полномочий в целях обеспечения экономического и социального развития региона;
- Повысить инвестиционный характер и привлекательность региона, путем информационной поддержки перспективных проектов развития региона;
- Сократить расходования бюджетных средств за счёт многократного использования пространственных данных, увеличение оперативности и достоверности получения сведений;
- Структурирование информации по пространственному признаку позволяет оптимизировать и лучше контролировать логистику, снизить непроизводственные издержки использования транспорта.

Сравнение систем хранения информации об объектах УДС представлено в таблице 2.5.3.1

Таблица 3.5.1– Преимущества и недостатки

База данных	ГИС
<b>Принцип работы</b>	
<p>Представление в объективной форме совокупность самостоятельных материалов (статей, расчётов, нормативных актов, систематизированных таким образом, чтобы эти материалы могли быть найдены и обработаны с помощью электронной вычислительной машины (ЭВМ).</p>	<p>Сбор, хранение, анализ и графическая визуализация пространственных (географических) данных и связанная с ними информация о необходимых объектах.</p>
<b>Преимущества</b>	
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Непротиворечивость данных;</li> <li>2. Совместное использование данных;</li> <li>3. Поддержка целостности данных;</li> <li>4. Повышенная безопасность;</li> <li>5. Возможность пакетного редактирования объектов</li> <li>6. Изменяемый способ отображения объектов (цвета, типы линий, символы).</li> <li>7. Условное обозначение объектов на чертежах.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Возможность варьирования объектным составом карты (то, что выводится на экран);</li> <li>2. Возможность получить БД в режиме реального времени через карту;</li> <li>3. Изменяемый способ отображения объектов (цвета, типы линий, символы);</li> <li>4. Возможность внесения любого количества информации на карту;</li> <li>5. Визуализация данных;</li> <li>6. Присвоение сверхточных геоданных к каждому объекту сети;</li> <li>7. Возможность конвертации данных между любыми ГИС-системами;</li> <li>8. Возможность соединения данных с различных подложек, выполненных в различных системах координат (топосъемка, исполнительная документация);</li> <li>9. Работа над объектами на любом устройстве при наличии сети Интернет.</li> </ol>

База данных	ГИС
<b>Недостатки</b>	
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Необходимость установки специализированного ПО на компьютеры организации;</li> <li>2. Низкая визуализация объектов.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Большая зависимость работы ГИС от исходных географических данных;</li> <li>2. Зависимость конечного результата от точности и четкости данных</li> </ol>

В рамках краткосрочного периода реализации КСОДД предлагается первоначально осуществить разработку ПОДД на основе базы данных или на основе ГИС на всей территории муниципального района «Касторенский район».

### 3.6 Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения

Для совершенствования системы информационного обеспечения участников дорожного движения существует ряд методов.

**Маршрутное ориентирование** - это определенная система передачи информации участникам дорожного движения об их нахождении и направлении движения по выбранному маршруту при помощи дорожных знаков индивидуального проектирования в сочетании с дорожной разметкой.

Схемы маршрутного ориентирования предназначены для своевременного определения участниками дорожного движения своего местонахождения и направления движения по выбранному маршруту.

**К знакам маршрутного ориентирования (ЗМО)** относятся информационные щиты, указатели, таблички, схемы.

Обязательным элементом системы маршрутного ориентирования в поселениях является информация - читаемое обозначение каждой улицы, проезда, переулка и номеров домов.

Рекомендуется следующий порядок распределения по УДС относительно информационного объекта источников информации различного уровня:

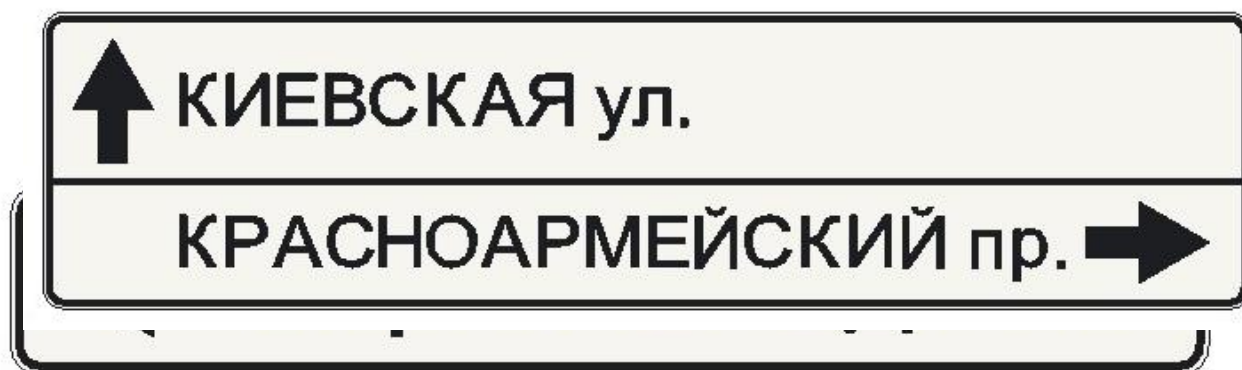
1) Источник информации 4-го уровня (адресный – наименование улиц или информационных объектов) следует размещать непосредственно у объекта – исполнительная информация и на последнем перекрестке на маршруте движения к объекту, где происходит изменение маршрута, - предварительная информация. Если при движении к информационному объекту маршрут не меняется или меняется на значительном расстоянии от объекта (в городских условиях - более 5 кварталов), то предварительной информацией обеспечиваются только объекты общегородского (если зоной проектирования СИО является город) или регионального (если зона - район) значения. И в этом случае предварительную информацию необходимо размещать на перекрестке, где происходит изменение маршрута. Для объектов с очень мощной притягательной способностью (например, центр, центральный рынок, центральный стадион) возможно применение и повторной предварительной информации. Ее можно размещать по маршруту движения к объекту с интервалом в 3-5 кварталов. Пример ЗМО 4-го уровня представлен на рисунке 3.6.1



Рисунок 3.6.1 - Пример ЗМО 4-го уровня.



2) Источники информации 3-го уровня (автомобильные дороги) – предварительная информация о направлении движения к автомобильным дорогам УДС – следует размещать на местной УДС – по маршруту движения от информационного объекта к ближайшей автомобильным дорогам улице общегородского или регионального значения. Источники информации целесообразно устанавливать перед всеми перекрестками, где необходимо выполнить поворот на другую улицу или где осуществляется переключение маршрута с главной дороги на второстепенную; на автомобильных дорогах УДС – перед всеми перекрестками, на которых имеется пересечение или разветвление общегородских маршрутов движения.



3) Источник информации 2-го уровня (зональные) целесообразно размещать вдоль основного общегородского маршрута движения к данной зоне и в местах примыкания к этому маршруту других маршрутов движения по УДС.

*Рисунок 3.6.3 - Пример ЗМО 2-го уровня.*

4) Источники информации 1-го уровня (межрегиональные), информирует водителей ТС о направлениях движения к внегородским объектам (например, к другим дорогам), должны выводить их, начиная с автомобильными дорогами регионального значения, на маршруты движения к информационным объектам. Источники информации устанавливают на тех автомобильных дорогах регионального значения, которые либо пересекают (примыкают), либо проходят параллельно (в непосредственном соседстве) автомобильных дорогах общегородского значения, представляющей собой прямой выход из города в направлении к информационному объекту. Общее правило установки источников информации перед перекрестками, где происходит изменение маршрута движения, и здесь остается в силе. Возможно применение повторной информации 1-го уровня для подтверждения нахождения на нужном маршруте. Повторную информацию следует размещать на крупных транспортных узлах-развязках в разных уровнях, площадях.<sup>1</sup> Пример ЗМО 1-го уровня представлен на рисунке 3.6.4.

<sup>1</sup> Организация дорожного движения в городах: Методическое пособие; Под общ. Ред. Ю. Д. Шелкова/ Научно-исследовательский центр ГАИ МВД России



*Рисунок 3.6.4 - Пример ЗМО 1-го уровня.*

Таким образом, в рамках разработки КСОДД необходимо дополнить и усовершенствовать систему информирования участников движения в первую очередь источниками информации 1-3-го уровней. ЗМО необходимо разместить на подходах ко всем ключевым транспортным узлам, расположенным на автомобильных дорогах УДС, УДС регионального значения.

В период до 2036 г. предусмотрена дислокация дополнительных ЗМО 4-го и 3-го уровней, на УДС перспективного микрорайона. Данная дислокация должна быть разработана в рамках ПОДД, при проектировании перспективной УДС.

На территории Касторенского района имеются ЗМО 6.9.1 «Предварительный указатель»:

- км 31+600 а/д «Курск–Касторное» - указатель на Курск и Касторное центр
- км 31+653 а/д «Курск–Касторное» - указатель на Воронеж и Курск

Дополнительных знаков 6.9.1 не требуется.

Необходимо установить ЗМО 6.14.2 «Номер маршрута» по следующим адресам:

- Указатель на федеральную дорогу Р-298 Курск-Воронеж-Р22-«Каспий»: а/д 38 ОП РЗ 38К-012 "Курск-Борисоглебск"- Касторное-граница Липецкой обл» на км 15+000, на км 30+000, на км 45+000;

### **3.7 Применение реверсивного движения**

Реверсивное регулирование является одним из видов пополосного регулирования дорожного движения. Благодаря реверсивному регулированию можно значительно повысить пропускную способность автомобильной дороги в требуемом направлении (например: в периоды пиковой нагрузки на УДС).

Необходимость введения полос реверсивного движения возникает только при регулярно присутствующей ярко-выраженной неравномерности движения по направлениям («маятниковые потоки»). Ярко-выраженная неравномерность формируется, как правило, в пиковые периоды на подходах к городам (пики рекреационных корреспонденций: «город – пригород» в предвыходные и выходные дни, как правило, летнего времени), на автомобильных дорогах УДС,

обеспечивающей транспортную связь селитебных районов с районами деловой активности (например: «спальный район – центральная планировочная зона»).

***Условиями (признаками) необходимости применения реверсивного движения являются:***

- превышение интенсивности движения транспортного потока какого-либо направления по сравнению со встречным направлением более чем на 500 ед. в час;

- указанная неравномерность носит постоянный характер, проявляясь в течение суток или дней недели;

- интенсивность движения в пиковые периоды составляет более 500 ед. в час на каждую полосу в наиболее загруженном направлении;

- обязательным условием организации полос реверсивного движения является наличие 3 и более полос на проезжей части, используемых для движения в обоих направлениях.

***Согласно ПДД реверсивное движение реализуется с помощью:***

1. ТСОДД (дорожные знаки 5.8-5.10), а также дорожным знаком 5.15.7 в управляемом варианте исполнения;

2. Горизонтальной дорожной разметкой (1.9).

Динамическое управление реверсивным движением (выбор направления реализации и периодичность) осуществляется с помощью светофорных объектов типов Т4 и Т4Ж, устанавливаемых над полосами реверсивного участка дороги.

***Недостатки системы состоят в следующем:***

В случае реализации переменного реверсивного движения на трехполосной дороге (2+1 полоса движения) возникают трудности с организацией остановок и стоянок ТС, а также с реализацией маневра левого поворота в транспортных узлах, остановочные пункты ОТ должны быть оборудованы заездными карманами;

При смене направления движения по реверсивной полосе необходима организация переходного периода, в течение которого реверсивная полоса должна быть закрыта для движения с обоих направлений;

В конечных пунктах реверсивных полос зачастую возникают проблемы регулирования движения, связанные с организацией выезда с реверсивной полосы;

При попеременном реверсивном движении увеличивается вероятность возникновения ДТП, а также тяжесть их последствий, обусловленная «встречными столкновениями ТС».

В муниципальном районе «Касторенский район» организация реверсивного движения нецелесообразна.

### **3.8 Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения**

В муниципальном районе «Касторенский район» применяется комбинированный режим движения маршрутного транспорта, доказывающий свою эффективность. Такой режим движения обслуживает все популярные передвижения населения. Предполагает рациональное использование подвижного состава и труда водителей, снижение затрат времени пассажирами на перевозки.

Эффективность этих перевозок, с одной стороны, зависит от качества их организации транспортными предприятиями, а с другой — от общего уровня организации дорожного движения, так как маршрутный пассажирский транспорт (МПТ), как правило, не имеет изолированных путей сообщения.

Необходимо обустроить остановочные павильоны общественного транспорта в соответствии с нормативами, в части:

1. Остановочная площадка и посадочная площадка:

- устройство а/б покрытия 42м<sup>2</sup> (д=13, ш=3, 4 м<sup>2</sup>-под павильон);

2. Площадка ожидания (вне населенного пункта):

- устройство а/б покрытия 13 м<sup>2</sup>;

3. Заездной "карман":

- устройство а/б покрытия - 165 м<sup>2</sup>\*2стороны=330 м<sup>2</sup>;

- установка бордюрного камня 90м\*2 стороны;

4. Боковая разделительная полоса шириной ширина 0,75м (для дорог I - III категорий);

5. Тротуары и пешеходные дорожки:

- устройство а/б покрытия ~ 75 м<sup>2</sup> (Ш-1.5 м, д-50м);

- установка бордюрного камня ~ 103м\*2 стороны;

6. Пешеходный переход:

- нанесение разметки 24 м<sup>2</sup>;

- установка 2 знаков 5.19.1 и 2 знаков 5.19.2 всего 4 шт;

7. Автопавильон (1 шт.);

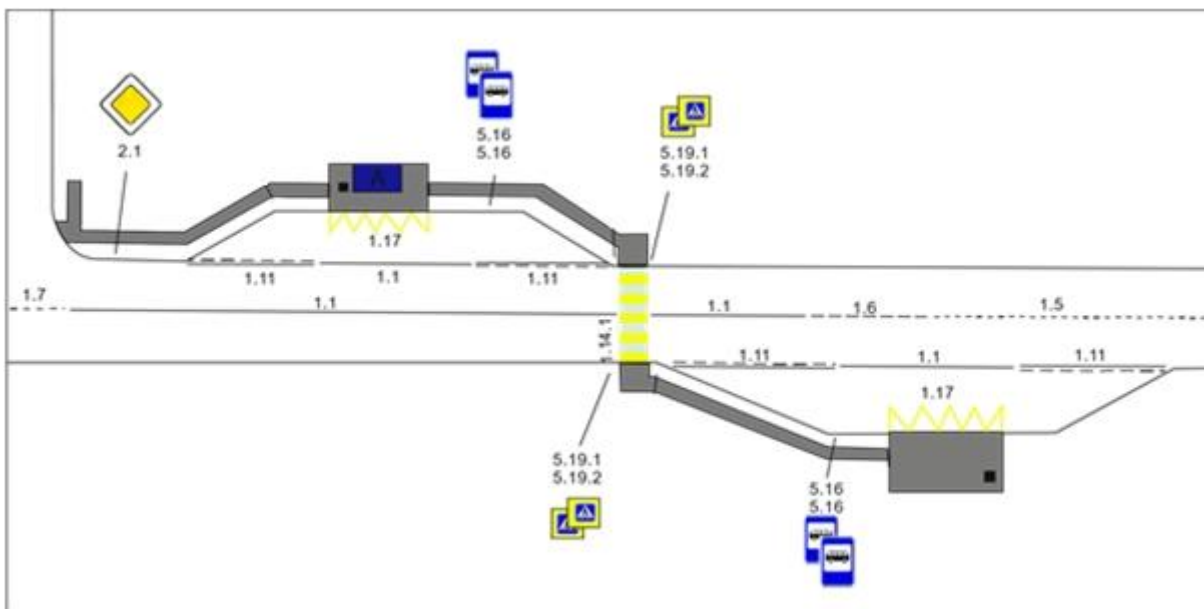
8. Скамьи (2 шт.);

9. Урны для мусора (2шт);

10. Технические средства организации дорожного движения (дорожные знаки (4 знака 5.16), разметка (1.1-40м, 1.11-140м), ограждения);

11. Освещение (при расстоянии до места возможного подключения к распределительным сетям не более 500 м).

При реконструкции, в зависимости от расположения остановочного комплекса, обустройство следует выполнять в соответствии со схемой, приведенной на рисунке 3.8.1.



*Рисунок 3.8.1 – Предлагаемый вариант размещения остановочного объекта*

Проектом КСОДД не предлагается изменить существующие пути следования общественного транспорта на территории муниципального района «Касторенский район» Курской области.

Все существующие остановочные объекты на территории муниципального района «Касторенский район» Курской области соответствуют нормативам.

### **3.9 Организация пропуска транзитных транспортных потоков**

При разработке маршрутов движения транзитного автотранспорта учитывались следующие принципы:

- Топология и геометрические параметры УДС;
- Максимально-удаленное прохождение трассы транзитного движения от ядра застройки и спальных кварталов;
- Сложившиеся существующие маршруты движения автотранспорта;
- Наличие обхода населенных пунктов;
- Схема движения грузового автотранспорта.

По улично-дорожной сети п. Касторное транзитный грузовой транспорт не проходит, поэтому существующая схема пропуска транзитных транспортных средств в городе является рациональной с точки зрения финансовых, экологических и функциональных параметров, поэтому отсутствует необходимость в ее изменении.

### **3.10 Организация пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных,**

## **крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств**

Определяющее значение при формировании маршрутов движения грузового автотранспорта в городской черте имеет расположение крупных объектов генерации и потребления грузов, к которым можно отнести:

- объекты внешнего транспорта;
- производственные предприятия;
- крупные объекты оптовой розничной торговли;
- объекты строительства;
- складские и терминальные объекты.

Перечень основных маршрутов движения грузового автотранспорта описан в этапе 1 КСОДД.

В рамках мероприятий КСОДД по регулированию и организации движения грузового автотранспорта, на основании перспективного функционального зонирования территории и с учетом развития УДС, предусмотренного Генеральным планом муниципального района «Касторенский район», предлагается реализовать модель «грузового каркаса».

**Грузовой каркас** – это функциональное разделение городских автомобильных дорогах на два типа: собственно, грузовой каркас и жилую зону.

- по улицам грузового каркаса допустимо свободное движение грузовых автомобилей.

- на автомобильных дорогах, не входящих в «грузовой» каркас предусматривается запрет движения грузовых ТС, грузоподъемностью свыше 2,5 тонн, за исключением транспорта коммунальных, аварийных и специальных служб, а также грузового транспорта, имеющего специальные пропуска (например, транспорт, обслуживающие объекты строительства).

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

### **3.11 Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории**

Одной из важных мер совершенствования организации дорожного движения является ограничение доступа транспортных средств на определенные территории.

Ограничение доступа транспортных средств используется в различных целях:

- ограничение доступа транспортных средств на режимные (ведомственные) территории, которые устанавливаются руководящими документами ведомственного уровня;
- ограничение доступа транспортных средств 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 ограничение (прекращение) доступа транспортных средств на определенные территории, связанные с ремонтными, строительными, восстановительными работами;
- ограничение доступа транспортных средств на определенные территории, связанные с организацией и функционированием пешеходных пространств.

Ограничение доступа на определенные территории является целесообразным и необходимым при проведении различных работ по обслуживанию и ремонту дорог, прокладке коммуникаций под дорожным полотном, а также в качестве оперативной меры для обеспечения безопасности участников дорожного движения в экстраординарных ситуациях. Выполнение работ должно производиться в соответствии с требованиями соответствующего законодательства. Иных мероприятий по ограничению доступа транспортных средств на определенные территории рассматриваемого района в рамках настоящей КСОДД не планируется.

### **3.12 Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах**

Наличие интенсивных транспортных потоков обуславливает необходимость первоочередных мероприятий по повышению безопасности движения транспорта и пешеходов.

На участках улично-дорожной сети, не входящих в системы опорных и зональных автомобильных дорогах, возможна и желательна организация зон спокойного движения.

Концепция успокоения движения (traffic calming) получила распространение в мировой практике в последнее десятилетие. Зоны спокойного движения создаются в городах на участках УДС, не предназначенных для пропуска транзитных транспортных потоков, где отсутствует интенсивное движение транспорта. В этих зонах обеспечиваются улучшенные условия движения пешеходов, что позволяет считать их «улицами для людей» в противовес опорным и зональным автомобильных дорогах, по своим функциональным характеристикам являющимися «дорогами для транспорта».

Для обеспечения спокойного движения применяется целый ряд мер, включающий:

- запрещение движения транспорта и создание пешеходных зон,
- ограничение скорости движения транспорта путем установки дорожных знаков,

- реализацию специальных планировочных мероприятий, направленных на снижение скорости транспортных потоков, таких как организация кругового движения на перекрестках, искусственные неровности проезжей части, выступы тротуаров, вынуждающие транспорт менять траекторию движения и др.

Необходимо подчеркнуть, что в пределах зон спокойного движения перемещение транспорта не обязательно запрещается полностью, как правило, оно только ограничивается. Функциональное использование улиц в пределах этих зон может быть разнообразным:

- только для пешеходов,
- для пешеходов и общественного транспорта (в том числе экскурсионных автобусов),
- для пешеходов и проезда транспорта к объектам в пределах зоны,
- для пешеходов, проезда транспорта к объектам в пределах зоны и парковки.

Обеспечение спокойного движения повышает безопасность движения транспорта и пешеходов. В пределах зон спокойного движения, как правило, не используются средства светофорного регулирования.

Применение специальных приемов архитектурно-планировочного выделения и оформления зон спокойного движения улучшает их эстетическое восприятие, что делает зоны спокойного движения центрами притяжения пешеходных потоков, повышает их инвестиционную привлекательность, ведет к росту стоимости недвижимости, расположенной в их пределах.

На данном этапе разработки КСОДД не предусматривается изменение скоростного движения автотранспорта.

### **3.13 Формирование единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений)**

В рамках КСОДД не предлагается реализация мероприятий по формированию единого парковочного пространства в муниципальном районе «Касторенский район» Курской области.

### **3.14 Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках**

Организация одностороннего движения транспортных средств на автомобильных дорогах и их участках обычно проводится в регионах с хорошо развитой транспортной системой для повышения пропускной способности улиц и автомобильных дорогах, что по большей части актуально для крупных городов с высокой плотностью улично-дорожной сети и высокой загруженностью автодорог.

Анализ результатов натурных обследований позволяет сделать вывод о том, что в муниципальном районе «Касторенский район» Курской области в целом, в связи со средней интенсивностью движения и не высокой степенью развитости транспортной системы, отсутствует



проблема с образованием регулярных пульсирующих заторов транспортных потоков. На период разработки КСОДД для муниципального района «Касторенский район» Курской области нет необходимости ввода одностороннего движения.

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

Светофоры предназначены для поочередного пропуска участников движения через определенный участок улично-дорожной сети, а также для обозначения опасных участков дорог. В зависимости от условий светофоры применяются для управления движением в определенных направлениях или по отдельным полосам данного направления:

- в местах, где встречаются конфликтующие транспортные, а также транспортные и пешеходные потоки (перекрестки, пешеходные переходы);
- по полосам, где направление движения может меняться на противоположное;
- на железнодорожных переездах, разводных мостах, причалах, паромах, переправах;
- при выездах автомобилей спецслужб на дороги с интенсивным движением;
- для управления движением маршрутных транспортных средств.

В п.7.2 ГОСТ Р 52289-2004 Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств прописаны условия применения светофоров, для устройства светофора на перекрестке необходимо выполнение хотя бы одного условия.

**Условие 1.** Интенсивность движения транспортных средств пересекающихся направлений в течении каждого из любых 8 ч рабочего дня недели не менее значений, указанных в таблице 3.15.1

*Таблица 3.15.1 - Интенсивность движения транспортных потоков пересекающихся направлений*

Число полос движения в одном направлении		Интенсивность движения транспортных средств, ед./ч	
Главная дорога	Второстепенная дорога	По главной дороге в двух направлениях	По второстепенной дороге в одном, наиболее загруженном, направлении
1	1	750	75
		670	100
		580	125
		500	150
		410	175
		380	190
2 и более	1	900	75

Число полос движения в одном направлении		Интенсивность движения транспортных средств, ед./ч	
		800	100
		700	125
		600	150
		500	175
		400	200
2 или более	2 или более	900	100
		825	125
		750	150
		675	175
		600	200
		525	225
		480	240

**Условие 2.** Интенсивность движения транспортных средств по дороге составляет не менее 600 ед./ч (для дорог с разделительной полосой - 1000 ед./ч) в обоих направлениях в течение каждого из 8 ч рабочего дня недели. Интенсивность движения пешеходов, пересекающих проезжую часть этой дороги в одном, наиболее загруженном, направлении в то же время составляет не менее 150 пеш./ч. В населенных пунктах с числом жителей менее 10000 чел. значения интенсивности движения транспортных средств и пешеходов по условиям 1 и 2 снижаются на 30% от указанных.

**Условие 3.** Значения интенсивности движения транспортных средств и пешеходов по условиям 1 и 2 одновременно составляют 80% или более от указанных.

**Условие 4.** На перекрестке совершено не менее трех дорожно-транспортных происшествий за последние 12 мес., которые могли быть предотвращены при наличии светофорной сигнализации. При этом условия 1 или 2 должны выполняться на 80% или более.

По результатам анализа интенсивности движения, проведенного в рамках 1 Этапа разработки КСОДД, внедрение светофорного регулирования в муниципальном районе «Касторенский район» не целесообразно.

### 3.16 Режимы работы светофорного регулирования

Ввиду отсутствия в настоящее время на территории муниципального района «Касторенский район» светофорных объектов, а также необходимости в их обустройстве (см. п. 3.15) мероприятия по корректировке режимов светофорной сигнализации в рамках первого этапа разработки КСОДД не предусмотрены.

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

Основными помехами движения ТС и факторами опасности, созданными сложившимися дорожными условиями, относятся:

1. Выход пешеходов на проезжую часть в несанкционированном месте (вне зоны пешеходного перехода);
2. Несоблюдение условий обеспечения требуемого минимального расстояния видимости при проезде нерегулируемых пешеходных переходов и транспортных узлов, вызванное невыполнением требований по обеспечению необходимых параметров треугольника видимости ввиду:
  - а) планировочных и архитектурных ограничений в условиях сложившейся застройки,
  - б) наличием помех и препятствий (например, рекламных конструкций, зеленых насаждений) и т.д.;
  - в) наличием эпизодических помех на проезжей части (несанкционированная парковка ТС, особенно в зоне перекрестка);
3. Отсутствие оборудованных заездными карманами остановочных площадок ОТ;
4. Недостаточный уровень освещения проезжей части (включая зоны нерегулируемых пешеходных переходов);
5. Отсутствие ТСОДД, регламентирующих очередность и траектории проезда транспортных узлов;
6. Наличие значительного количество конфликтных точек при проезде перекрестков;
7. Нарушения требований содержания дорог (особенно в зимний период).

Мероприятия, ограничивающие несанкционированный выход пешеходов на проезжую часть, а также обеспечивающие требуемый уровень видимости пешеходных переходов представлены в п. 3.18 (организация движения пешеходов).

Проектом КСОДД предлагается устройство линий освещения на основных дорожных автомобильных дорогах Касторенского района, а также вблизи образовательных учреждений.

### **3.18 Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования «Касторенский район» Курской области**

Отличительной особенностью УДС МР «Касторенский район» является практически полное отсутствие пешеходных ограждений перильного типа, а также светофорных объектов типа Т 7.

В рамках второго этапа реализации мероприятий КСОДД, направленных на повышение комфорта и безопасности пешеходного движения предусмотрено:

- Обустройство перспективных пешеходных переходов светофорными объектами типа Т 7, либо динамическими дорожными знаками;
- Обустройство пешеходных ограждений перильного типа на подходах к транспортным узлам и на перегонах между пересечениями и примыканиями.

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

*Доступная среда для инвалидов и других маломобильных групп населения (далее МГН)* - это, прежде всего, сочетание требований и условий к городскому дизайну, инфраструктуре объектов и транспорта, которые позволяют инвалидам свободно передвигаться в пространстве и получать необходимую информацию для осуществления комфортной жизнедеятельности.

К маломобильным группам населения относятся не только люди с ограниченными возможностями, но и пенсионеры, беременные женщины, родители с детскими колясками и другие люди, испытывающие затруднения при самостоятельном передвижении. Как правило, МГН движутся по одним и тем же маршрутам, им трудно пользоваться общественным транспортом, далеко не все объекты социальной инфраструктуры оснащены без-барьерным входом.

Важным направлением в работе с данной категорией людей является обеспечение им доступности социально значимых объектов — жилых домов, государственных и образовательных учреждений, больниц и т. д. Без-барьерная среда в современной инфраструктуре — это здания и сооружения, в которых реализован комплекс архитектурно-планировочных, инженерно-технических, эргономических, конструкционных и организационных мероприятий. Помимо всего прочего, важным этапом создания максимальной доступности социальных объектов является их грамотное и комплексное оборудование вспомогательными средствами для людей с ограниченными возможностями.

Стартовавшая в 2011 году реализация Программы «Доступная среда» призвана восполнить пробелы в планировании общественного пространства, адаптировав его для всех без исключения категорий граждан.

На текущий момент муниципальный район «Касторенский район» совершенно не приспособлено для комфортных условий передвижения МГН по УДС. Для улучшения качества жизни МГН необходимо реализовать комплекс мер, которые помогут людям с ограниченными возможностями чувствовать себя полноценными жителями.

К таким мерам относятся:

- строительство и реконструкция пешеходных переходов с возможностью беспрепятственного перехода улицы;

- тротуары должны быть на одном уровне с проезжей частью, либо иметь понижения при сходе с тротуара с проезжей частью;
- пешеходные переходы необходимо оборудовать тактильной плиткой для слепых людей;
- ввести в эксплуатацию низкопольный общественный транспорт, причем средняя дверь должна быть обязательно оборудована пандусом;
- остановочные пункты необходимо расположить на уровне пола общественного транспорта;
- все социальные объекты инфраструктуры необходимо оборудовать пандусом или лифтами для беспрепятственного входа МГН;
- парковочные пространства должны быть оснащены специальными местами для инвалидов;
- реконструкция тротуаров для беспрепятственного передвижения МГН.

В ходе разработки настоящей КСОДД, на территории района были выделены возможные места притяжения инвалидов и других маломобильных групп населения, сведения о которых сведены в таблицу 3.19.1

*Таблица 3.19.1 – Перечень мероприятий по улучшению условий для инвалидов и других маломобильных групп населения на территории района.*

<b>№ п/п</b>	<b>Наименование</b>	<b>Адрес</b>	<b>Мероприятия</b>
1.	ОБУЗ «Касторенская ЦРБ»	ул. 20 лет Победы, 20, п. Олымский	Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ОДМ 218.2.007-2011 и СП 59.13330.2012
2.	Комплексный центр Социального Обслуживания Населения Касторенского района Курской области	ул. 50 лет Октября, 6, п. Касторное	Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ОДМ 218.2.007-2011 и СП 59.13330.2012
3.	Почта России	Парковая ул., 7, п. Касторное, Адрес ул. 20 лет Победы, 10, п. Олымский	Обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно



- осевая разметка
- линия освещения.

В рамках мероприятий КСОДД предусмотрено приведение в соответствие с требованиями указанного с ГОСТ 32944-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Пешеходные переходы. Классификация. Общие требования пешеходных переходов», расположенных в непосредственной близости двух образовательных учреждений, включая:

- Детская школа искусств (п. Касторное по ул. 50 лет Октября);
- Новокасторенская СОШ (п. Новокасторное по ул. Железнодорожная, д.22);

### **3.21 Организация велосипедного движения**

К объектам, обеспечивающим велосипедное движение относятся:

- Велосипедные дорожки;
- Места временного хранения вело-транспорта.

При создании вело-транспортной инфраструктуры необходимо:

- Превращение велосипедистов в особых участников дорожного движения, что означает создание отдельной вело-транспортной инфраструктуры;
- Соблюдение баланса интересов различных участников дорожного движения для перемещения с сохранением качества городской планировки.

#### ***Рекомендуемые характеристики велосипедных дорожек:***

- Для дорожек с высокой интенсивностью движения, ширина односторонней дорожки от 1,5 до 2м. (минимум 1,2м.), двухсторонней от 2,5 до 4м. (минимум 2м, допускается 1,5м. при интенсивностях до 60 вел/час);
- Для дорожек в одном уровне с проезжей частью требуется барьерное ограждение на опасных участках дорог (из условий величины поперечных радиусов, видимости, интенсивности и скоростного режима ТП);
  - Ширина обочины в случае наличия барьерного ограждения 0,5 м;
  - Разделительная полоса шириной не менее 0,75 м. при размещении дорожек в одном уровне с проезжей частью;
  - Безопасное расстояние шириной не менее 0,5 м. при устройстве велосипедной дорожки выше проезжей части на 10 – 15 см;
  - Покрытие велосипедных дорожек устраивают из цементобетона, асфальтобетона и каменных материалов, обработанных органическими вяжущими (возможно применение крупной бетонной плитки). При малой интенсивности велосипедного движения покрытие





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

#### **Разработка локальных мероприятий по ликвидации очагов ДТП**

Основными критериями определения объектов улично-дорожной сети, требующих реализации мероприятий по повышению безопасности и улучшению условий движения являются:

- Статистические данные по аварийности;
- Анализ существующих условий движения автотранспорта.

Мероприятия, обеспечивающие повышение безопасности дорожного движения, предусматривают:

- Строительство внеуличных пешеходных переходов;
- Организацию пешеходных переходов, в том числе регулируемых;
- Установку пешеходных ограждений;
- Установку ограждений на разделительных элементах;
- Изменение схем организации движения автотранспорта и пешеходов;
- Оптимизацию режимов светофорного регулирования с учетом пешеходного движения;
- И структур промежуточных тактов с учетом требований безопасности движения;
- Установку искусственных неровностей («лежачих полицейских» и шумовых полос).

На стадии проектирования необходимо проведение более детальной проработки с внесением возможных изменений и дополнений в предлагаемые в настоящей работе локальные мероприятия.

Разработка мероприятий по ОДД, направленных на увеличение пропускной способности локальных транспортных узлов.

Высокий уровень загрузки элементов УДС и заторовые ситуации, возникающие систематически на одних и тех же элементах УДС, являются в первую очередь результатом несоответствия пропускной способности улично-дорожной сети интенсивностям движения транспорта.

Таким образом, для решения проблемы необходимо увеличивать пропускную способность элементов улично-дорожной сети, повышать ее плотность, связность и ограничивать количество одновременно находящихся на ней автомобилей, а также применять методы ОДД, направленные на повышение однородности транспортного потока на автомобильных дорогах УДС.

Повышение пропускной способности обеспечивается:

- Дорожным строительством, требующим значительных ресурсов, времени, решения имущественных вопросов, связанных с отчуждением территорий.

- Управление парковочным пространством, реализуемое путем упорядочивания, регулирования, ограничения и запрещения парковок на большей части опорной улично-дорожной сети.
- Мероприятия, направленные на перераспределение транспортных потоков в пространстве (запрет и разрешение отдельных маневров) и во времени (ограничение движения грузового транспорта в отдельные периоды);
- Реализация координированной работы светофорных объектов и разделение транспортных и пешеходных потоков.

### **3.23 Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеofиксации нарушений правил дорожного движения**

Подсистема видеонаблюдения предназначена для видеоконтроля обстановки на важных участках дорог (избирательного контроля транспортного потока, визуального контроля метеоусловий и состояния дорожного полотна), местах хранения техники и материалов, состоянии искусственных сооружений, обеспечивая:

- Контроль соблюдения правил скоростного режима, правил дорожного движения;
- Контроль состояния дорожного полотна и видимости на дороге;
- Контроль загруженности дороги транспортными средствами;
- Выявление случаев ограничения пропускной способности дороги на напряженных участках.

В состав системы видеонаблюдения входят:

- Терминалы для дистанционного видеонаблюдения и управления видеокамерами;
- Средства записи и хранения видеоинформации, линии и средства связи.

Видеоизображения от видеокамер передаются в центры управления производством, где отображаются на мониторах. При необходимости изображения записываются на видеомagneтофон или компьютер. Подсистема видеонаблюдения показана на рисунке 3.23.1



*Рис. 3.23.1 – Подсистема видеонаблюдения*

Проведенный анализ на первом этапе данной работы выявил необходимость точного мониторинга средней скорости транспортного потока, а также анализ дорожно-транспортных происшествий показал необходимость установки подсистем видеонаблюдения на пересечениях:

В соответствии ГОСТ Р 57145-2016 Специальные технические средства, работающие в автоматическом режиме и имеющие функции фото- и киносъемки, видеозаписи, для обеспечения контроля за дорожным движением. Правила применения.

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

- на участках дорог (автомобильных дорог), не превышающих 200 м в населенных пунктах, где произошло три и более дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими в течение последних 12 мес. вследствие административных правонарушений, которые могут фиксироваться с помощью этих средств;
- на участках дорог (автомобильных дорог), не превышающих 1000 м вне населенных пунктов, где произошло три и более дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими в течение последних 12 мес. вследствие административных правонарушений, которые могут фиксироваться с помощью этих средств.
- Примечание: Протяженность зоны контроля не зависит от протяженности вышеуказанных участков;
- на перекрестках дорог (автомобильных дорог), где произошло три и более дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими в течение последних 12 мес вследствие административных правонарушений, которые могут фиксироваться с помощью этих средств;
- на участках дорог (автомобильных дорог) с ограниченной видимостью;
- на железнодорожных переездах;
- на пересечениях с пешеходными и велосипедными дорожками;
- при наличии выделенной полосы для движения маршрутных транспортных средств;
- при изменении скоростного режима;
- на регулируемых перекрестках;
- на участках дорог (автомобильных дорог), характеризующихся многочисленными проездами транспортных средств по обочине, тротуару или разделительной полосе;
- вблизи образовательных учреждений и мест массового скопления людей;
- в местах, где запрещена стоянка или остановка транспортных средств;
- на участках размещения систем автоматизированного весогабаритного контроля.

На территории МО «Касторенского района» технические средства автоматической фотовидеофиксации не целесообразно устанавливать.

### **3.24 Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств**

Проектом КСОДД не предусмотрено введение перехватывающих парковок для большегрузного транспорта в муниципальном районе «Касторенский район» Курской области.

Согласно имеющейся информации на территории МО «Касторенского района» требуется размещение парковочного места для задержанного автотранспорта рядом с зданием ОГИБДД Отд МВД России по Касторенскому району ул. Строителей, 8, п. г. т. Олымский.

#### **4 Определение очередности реализации мероприятий, включающей предложения по этапам внедрения мероприятий по ОДД, в том числе очередность разработки ПОДД на отдельных территориях**

Сводная программа мероприятий по совершенствованию организации движения на улично-дорожной сети учитывает:

- Сроки, необходимые для реализации каждого предлагаемого мероприятия;
- Пространственную (адресную) и временную взаимосвязку предлагаемых мероприятий;
- Адресную и целевую взаимосвязку предлагаемых мероприятий с проектными решениями, предусмотренными Генеральными планами поселков и сельсоветов Касторенского района;

Реализация данных мероприятий предусматривает разработку для них проектной документации. В сводной программе указана ориентировочная стоимость мероприятий с учетом проектно-изыскательских и строительно-монтажных работ.

Затраты на выполнение проектно-изыскательских работ (ПИР) определены в процентном соотношении от стоимости строительно-монтажных работ (СМР). Ориентировочные затраты на выполнение проектно-изыскательских работ представлены в таблице 4.1.

*Таблица 4.1 - Ориентировочные затраты на выполнение проектно-изыскательских работ, определенные в процентном соотношении от стоимости СМР*

<b>Вид работ</b>	<b>Стоимость проектно-изыскательских работ, % от СМР</b>
1. Организация парковок на улично-дорожной сети	10-12
2. Внесение изменений в схемы организации движения	25-30
3. Строительство и реконструкция светофорных постов	18-23
4. Оптимизация режимов светофорного регулирования	80-85
5. Строительство АСУДД на улично-дорожной сети	10-15

Сводная программа мероприятий по реализации предложений КСОДД представлена в Таблице 4.2

Таблица 4.2 – Перечень программы мероприятий по реализации предложений КСОДД

Наименование мероприятий	Адрес	Технико-экономические параметры	Стоимость, тыс. руб. по годам																		ВСЕ ГО	
			2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036		
<b>Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий</b>																						
<b>Муниципальное образование "Поселок Касторное"</b>																						
Реконструкция	Выполнение работ по реконструкции перекрестка улиц Калинина-Ленина с организацией кругового движения	по проекту	0	0	0	0	0	0	0	0	5000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5000	
<b>Муниципальное образование «Поселок Олымский»</b>																						
Реконструкция	а/д ул. Полевая	4 км.	0	3100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3100	
Новое строительство	участок УДС 1, 2, 3 Дачным переулкам	2,8 км.	0	0	160	160	160	160	160	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	800	
Новое строительство	а/д по ул. Вишневая	300 м.	0	0	100	100	100	100	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	500	
Новое строительство	а/д по ул. Запольная	600 м.	0	0	0	0	0	0	300	300	300	0	0	0	0	0	0	0	0	0	900	
Реконструкция	Съезд на ул. Ломоносова	400 м.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	250	250	0	0	0	0	0	0	500	
<b>Муниципальное образование «Алексеевский сельсовет»</b>																						
Реконструкция	а/д по ул. Парковая п. Александровский	по проекту	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	110	0	0	0	0	0	0	110	
Реконструкция	а/д по ул. Сказочная п. Александровский	460 м.	0	0	5	5	5	5	5	5	5	5	5	11	0	0	0	0	0	0	51	
Реконструкция	а/д по съезду на ул. Центральная с. Раздолье	400 м.	0	0	20	20	20	20	20	20	20	20	20	40	0	0	0	0	0	0	200	
Новое строительство	а/д по ул. Полевая п. Александровский	200 м.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	50	50	100
Новое строительство	а/д по ул. Муравская п. Александровский	400 м.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	50	50	50	50	50	0	0	250	
<b>Муниципальное образование «Андреевский сельсовет»</b>																						
Новое строительство	а/д по д. Андреевка	830 м.	0	0	0	0	0	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	50	
Реконструкция	а/д по д. Андреевка	2,0 км.	0	0	0	0	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	50	
Новое строительство	а/д по п. Цветочный, ул. Солнечная	500 м.	0	0	50	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	100	
Новое строительство	а/д по п. Цветочный, ул. Центральная	800 м.	0	0	0	0	0	0	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	50	

Новое строительство	а/д по п. Цветочный, ул. Заречная	600 м.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	50	
Новое строительство	а/д по п. Семеновский, ул. Заречная	600 м.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	50	50	0	0	100
<i>Муниципальное образование «Верхнеграйворонский сельсовет»</i>																						
Новое строительство	а/д по ул. Колхозная	1,3 км.	0	0	25	25	25	25	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	125	
Новое строительство	а/д по ул. Солнечная	3,0 км.	0	0	0	0	0	0	40	40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	80	
Новое строительство	а/д по ул. Садовая	1,0 км.	0	0	0	0	0	0	0	0	40	40	45	0	0	0	0	0	0	0	125	
<i>Муниципальное образование «Егорьевский сельсовет»</i>																						
Новое строительство	а/д по По ул. Садовая, д. Егорьевка	800 м.	0	0	60	60	60	60	60	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	300	
Новое строительство	а/д по ул. Заречная, д. Егорьевка	1,4 км.	0	0	40	40	40	40	40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	200	
Новое строительство	а/д по ул. Молодежная, д. Егорьевка	900 м.	0	0	0	0	0	0	50	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	100	
Новое строительство	а/д по ул. Садовая, с. Вознесеновка	200 м.	0	0	0	0	0	0	0	0	100	100	100	0	0	0	0	0	0	0	300	
Новое строительство	а/д По ул. Молодежная, с. Вознесеновка	500 м.	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	100	
Новое строительство	а/д по ул. Заречная, с. Вознесеновка	1,5 км.	0	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	100	
Новое строительство	а/д по д. Краснознаменка	1,3 км.	150	125	125	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	400	
<i>Муниципальное образование «Котовский сельсовет»</i>																						
Новое строительство	а/д с. Котовка	9,2 км.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	20	20	20	20	20	20	0	140	
Новое строительство	а/д д. Благодать	1,2 км.	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	
Новое строительство	а/д д. Гудовка	1,82 км.	0	0	0	0	0	0	10	10	10	10	10	15	15	15	15	15	15	0	140	
Новое строительство	а/д с. Погожево	5,45 км.	0	0	0	0	0	0	0	0	15	15	15	15	0	0	0	0	0	0	60	
<i>Муниципальное образование «Краснознаменский сельсовет»</i>																						
Новое строительство	а/д по ул. Садовая с. Олым	1,5 км.	100	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	130	
Новое строительство	а/д по ул. Луговая с. Олым	3,0 км.	0	0	40	40	40	40	40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	200	
Новое строительство	а/д по ул. Вокзальная д. Суковкино	750 м.	0	0	0	0	15	15	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	50	
Новое строительство	а/д по ул. Садовая д. Суковкин	300 м.	0	0	0	0	0	0	6	6	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	

Новое строительство	а/д по ул. Училищная, д. Суковкино	250 м.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	10	0	0	0	0	0	0	0	20
Новое строительство	а/д по пер. Училищный, д. Суковкино	400 м.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	10	0	0	0	0	0	0	20
Новое строительство	а/д по пер. Садовый д. Суковкино	200 м.	0	0	4	4	4	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20
Новое строительство	а/д по ул. Гвоздевская д. Гвоздевка	250 м.	0	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20
Новое строительство	а/д по ул. Луговая д. Качановка	320 м.	0	0	0	0	0	0	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20
<b>Муниципальное образование «Краснодолинский сельсовет»</b>																					
Новое строительство	а/д д. Бычок ул. Центральная	800 м.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	60	60	60	0	0	0	0	0	0	180
Новое строительство	а/д д. Бычок ул. Школьная	300 м.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	10	10	0	0	0	0	0	0	30
Новое строительство	а/д д. Бычок ул. Рогачи	1 000 м.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	80	80	80	0	0	0	0	0	0	240
Новое строительство	а/д д. Евгеньевка	3300 м.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	240	240	240	0	0	0	0	0	0	720
Новое строительство	а/д д. Братская Бочаровка	1100 м.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	100	100	100	0	0	0	0	0	0	300
Новое строительство	а/д д. Петровка	2300 м.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	180	180	180	0	0	0	0	0	0	540
Новое строительство	а/д п. Садовый	1250 м.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	110	110	110	0	0	0	330
Новое строительство	а/д п. Новодворский	2400 м.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	200	200	200	0	0	0	600
<b>Муниципальное образование «Лачиновский сельсовет»</b>																					
Новое строительство	а/д по ул. Механизаторов	772 м.	0	0	60	60	60	60	60	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	300
Новое строительство	а/д по ул. Октябрьская	640 м.	0	0	40	40	40	40	40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	200
Новое строительство	а/д по ул. Лесная	440 м.	0	0	0	0	0	0	50	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	100
Новое строительство	а/д по ул. Первая	1,106 км.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	100	100	100	0	0	0	0	0	0	300
<b>Муниципальное образование «Ленинский сельсовет»</b>																					
Новое строительство	а/д по ул. Нижняя, п. Ленинский	260 м.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	50	0	0	0	50
Новое строительство	а/д по ул. Нижняя, п. Ленинский	500 м.	0	0	0	0	0	0	0	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	50
Новое строительство	а/д по ул. Станционная, д. Никольско - Ключевская	3,100 км.	0	0	0	0	0	0	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	50



Новое строительство	а/д по ул. Полевая, д. Никольско - Ключевская	1,200 км.	0	0	0	0	50	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	100
Реконструкция	а/д по с. Михнево	1,073 км.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	50	0	0	0	50
Реконструкция	а/д по с. Михайло - Хлюстино	1,100 км.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	32	32	36	100
Реконструкция	а/д по ул. Солнечная, п. Ленинский	1,125 км.	0	0	0	0	0	0	0	0	50	50	50	0	0	0	0	0	0	0	150

**Муниципальное образование «Ореховский сельсовет»**

Новое строительство	а/д с. Орехово переулоч №2	400 м.	0	0	10	10	10	10	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	50
Новое строительство	а/д с. Орехово переулоч №4	450 м.	0	0	0	0	0	0	15	18	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	50
Новое строительство	а/д с. Орехово переулоч №5	600 м.	0	0	0	0	0	0	0	0	15	18	17	0	0	0	0	0	0	0	50
Новое строительство	а/д с. Орехово переулоч №6	400 м.	0	0	0	0	0	0	0	8	8	9	0	0	0	0	0	0	0	0	25
Новое строительство	а/д с. Орехово переулоч №7	1000 м.	0	0	10	10	10	10	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	50
Новое строительство	а/д с. Орехово переулоч №8	600 м.	0	0	0	0	0	0	15	17	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	50
Новое строительство	а/д по с. Орехово ул.Заречная	300 м.	0	0	0	0	0	0	0	0	8	8	9	0	0	0	0	0	0	0	25
Новое строительство	а/д с. Орехово ул.Солнечная	1,500 км.	0	0	10	10	10	10	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	50
Новое строительство	а/д с. Орехово ул.Центральна	600 м.	0	0	0	0	0	0	15	17	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	50
Новое строительство	а/д по с. Орехово ул.Тенистая	400 м.	0	0	0	0	0	0	0	0	8	8	9	0	0	0	0	0	0	0	25
Новое строительство	а/д по с. Орехово переулоч Романова	300 м.	0	0	0	0	0	0	15	17	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	50
Новое строительство	а/д с. Орехово переулоч №3	283 м.	0	0	0	0	0	0	15	15	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	48
Новое строительство	а/д по с. Орехово ул. Колхозная	456 м.	0	0	0	0	0	0	15	18	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	51
Новое строительство	а/д по с. Орехово переулоч Солнечный	200 м.	0	0	0	0	0	0	0	0	8	8	9	0	0	0	0	0	0	0	25

**Муниципальное образование «Семеновский сельсовет»**

Реконструкция	а/д по ул. Садовой	по проекту	0	0	160	160	160	160	160	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	800
Реконструкция	а/д по ул. Центральной	по проекту	0	0	100	100	100	100	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	500
Новое строительство	а/д по ул. Молодежная Мелавка	по проекту	0	0	0	0	0	0	300	300	300	0	0	0	0	0	0	0	0	0	900
Новое строительство	а/д по ул. 1 Мая, Мелавка	по проекту	0	0	0	0	0	0	0	0	160	170	170	0	0	0	0	0	0	0	500

**Муниципальное образование «Успенский сельсовет»**

Реконструкция	а/д в д. Буденного (ул. Советская, ул. Мира)	по проекту	0	0	5	5	5	5	5	5	5	5	5	0	0	0	0	0	0	0	40
Новое строительство	а/д в с. Успенка по ул. Ленина	по проекту	0	0	20	20	20	20	20	20	20	30	30	0	0	0	0	0	0	0	200
Реконструкция	а/д в д. Сукмановка (ул. Заречная)	по проекту	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	20	50
Новое строительство	а/д в с. Успенка по ул. Буденного и ул. Садовой	по проекту	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	50	50	50	50	50	0	0	250

*Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения*

Создание системы воздействия на население с целью формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения, в том числе изготовление и установка информационных баннеров, трансляция пропагандирующих роликов дорожного движения в общественном транспорте, распространение листовок с призывами к водителям и пешеходам о соблюдении правил дорожного движения.	Изготовление и установка информационного баннера	ежегодно	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	12	162	
Проведение профилактических мероприятий по БДД в образовательных учреждениях в рамках уроков ОБЖ и внеклассных мероприятий.	Проведение уроков безопасности в общеобразовательных учреждениях	Не требуется финансирования	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Установка знаков ЗМО	ЗМО 6.14.2 «Номер маршрута» На а/д 38 ОП РЗ 38К-012 «Курск-Борисоглебск»-Касторное-граница Липецкой обл»	3 шт	0	0	150	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения</b>																						
Строительство разворотных площадок для школьных автобусов у общеобразовательных учреждений	Касторенская СОШ №1 (пгт. Касторное по ул. Парковая д.2), МКОУ «Ореховская СОШ» (с. Орехово, ул. Центральная, д.47), Олымская СОШ (пгт. Олымский по ул. Садовая д.37) Касторенская СОШ №2 (пгт. Касторное по ул. Буденного д.36) Новокасторенская СОШ (пгт. Новокасторное по ул. Железнодорожная, д.22) Благодатенская СОШ (п. Белогорье) Успенская СОШ (с. Успенка) Краснодолинская СОШ (с. Красная Долина); Озерская СОШ (п. Садовый)	8шт 15х15 (финансирование по проекту)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями</b>																						
Устройство линий освещения автомобильной дороги	а/д ул. Мира п. Касторное	300 м.	2	2	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8
Устройство линий освещения автомобильной дороги	а/д 38К-016 (ул. Железнодорожная, п. Лачиново)	1,0 км.	3	3	3	3	3	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18

Устройство линий освещения автомобильной дороги	а/д по ул. Центральная, Садовая, Знаменская, Луговая с. Олым МО «Краснознаменский сельсовет	по проекту	0	0	6	6	6	6	8	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	40
Устройство линий освещения автомобильной дороги	а/д по ул. Луговая д. Качановка МО «Краснознаменский сельсовет	по проекту	0	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20
Устройство линий освещения автомобильной дороги	а/д по д. Успенно-Раевка МО «Лачиновский сельсовет»	по проекту	0	70	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	70
Устройство линий освещения автомобильной дороги	а/д по ул. Нижняя, п. Ленинский МО «Ленинский сельсовет»	по проекту	0	0	0	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	50
Устройство линий освещения автомобильной дороги	а/д по ул. Станционная, д. Никольско – Ключевская МО «Ленинский сельсовет»	по проекту	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	50	0	0	0	0	0	50
Устройство линий освещения автомобильной дороги	а/д по ул. Полевая, д. Никольско – Ключевская МО «Ленинский сельсовет»	по проекту	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	100	0	0	0	0	0	0	100
Устройство линий освещения автомобильной дороги	а/д с. Вознесеновка, по ул. Солнечная, ул. Садовая, ул. Заречная, ул. Центральная, ул. Молодежная МО «Егорьевский сельсовет»	по проекту	0	70	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	70
Устройство линий освещения автомобильной дороги	а/д д. Краснознаменка МО «Егорьевский сельсовет»	по проекту	0	70	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	70
Установка искусственной неровности ("лежачий полицейский")	а/д ул. Советская п. Касторное (рядом магазин "Магнит")	по проекту	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12

*Организация движения пешеходов*

Демонтировать пешеходный переход	ул. Ленина, п. Касторное	1	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8
Обустройство пешеходного перехода	Касторнская детская школа искусств ул. 50 лет Октября, 11, п. Касторное	1	0	0	0	35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	35
Обустройство пешеходного перехода	ОП «К-Восточная»	1	0	0	0	35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	35
Обустройство пешеходного перехода	ОП «Райцентр»	1	0	0	0	35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	35
Обустройство пешеходного перехода	ОП «Статистика»	1	0	0	0	35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	35
Устройство пешеходных барьерных ограждений вблизи пешеходных переходов	Касторнская СОШ №1 (пгт. Касторное по ул. Парковая д.2)	20м x 4	0	0	0	0	0	0	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20
Устройство пешеходных барьерных ограждений вблизи пешеходных переходов	Олымская СОШ (пгт. Олымский по ул. Садовая д.37)	20м x 4	0	0	0	0	0	0	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20
Устройство пешеходных барьерных ограждений вблизи пешеходных переходов	Новокасторнская СОШ (пгт. Новокасторное по ул. Железнодорожная, д.22)	20м x 4	0	0	0	0	0	0	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20
Устройство пешеходных барьерных ограждений вблизи пешеходных переходов	Благодатенская СОШ (п. Белогорье)	20м x 4	0	0	0	0	0	0	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20
Устройство пешеходных барьерных ограждений вблизи пешеходных переходов	Успенская СОШ (с. Успенка)	20м x 4	0	0	0	0	0	0	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20



Обустройство, оборудование	ул. Садовая в д. Егорьевка напротив Административного здания	на 10 машин	0	0	0	0	0	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	50
Обустройство, оборудование	по ул. Заречная напротив Егорьевского СДК	на 10 машин	0	0	0	0	0	0	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	50
Обустройство, оборудование	по ул. Заречная напротив Егорьевского ФАП	на 10 машин	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5	5	5	10	10	10	10	50
Обустройство, оборудование	по ул. Центральная в с. Вознесенка напротив здания магазина ПО «Касторенское»	на 10 машин	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	0	20
<i>Муниципальное образование «Котовский сельсовет»</i>																						
Обустройство, оборудование	ул. Парковой, напротив Александровского ДК	на 15 машин	0	10	10	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30
Обустройство, оборудование	напротив администрации Котовского сельсовета и ДК	на 6 машин	10	10	15	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	40
<i>Муниципальное образование «Краснознаменский сельсовет»</i>																						
Обустройство, оборудование	по ул. Знаменская с. Олым напротив административного здания Краснознаменского сельсовета	на 10 машин	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5	5	5	10	10	10	10	50
Обустройство, оборудование	по ул. Знаменская с. Олым напротив здания Краснознаменского ЦСДК	на 10 машин	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5	5	5	10	10	10	10	50
<i>Муниципальное образование «Лачиновский сельсовет»</i>																						
Обустройство, оборудование	ул. Железнодорожная напротив магазина «Весна»	на 10 машин	0	0	0	0	0	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	50
Обустройство, оборудование	ул. Школьная напротив административного здания Лачиновского сельсовета	на 10 машин	0	0	0	0	0	0	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	50

Обустройство, оборудование	ул. Механизаторов напротив административного здания Лачиновске ООВП	на 10 машин	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5	5	5	10	10	10	<b>50</b>
Обустройство, оборудование	д. Успено-Раевка напротив здания магазина ПО «Касторенское»	на 5 машин	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3	5	10	10	10	50	<b>90</b>
Обустройство, оборудование	д. Успено-Раевка напротив здания ФАП	на 5 машин	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	<b>20</b>
<i>Муниципальное образование «Ореховский сельсовет»</i>																						
Обустройство, оборудование	с. Орехово по ул. Молодежная у здания администрации и ФАП	на 10 машин	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	30	20	20	<b>100</b>
Обустройство, оборудование	с. Горайново у здания ФАП	на 5 машин	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	30	20	20	<b>100</b>
<i>Муниципальное образование «Успенский сельсовет»</i>																						
Обустройство, оборудование	ул. Комсомольской, напротив ДК	на 15 машин	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>10</b>
<i>Мероприятия по разработке проекта организации дорожного движения</i>																						
Разработка ПОДД	по всей территории Касторенского района	по проекту	1000	0	0	0	1200	0	0	0	0	1500	0	0	0	0	1800	0	0	0	<b>5500</b>	
<i>Мероприятия по обеспечения для благоприятных условий для движения инвалидов</i>																						
Оборудование пешеходных переходов, вблизи мест притяжения инвалидов, понижением бордюрного камня и тактильными плитками	по всей территории Касторенского района	20 пешеходных перехода	0	250	250	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>500</b>
Оборудование тротуаров вблизи мест притяжения инвалидов, понижением бордюрного камня	ул. 50 лет Октября, вблизи Касторенской Центральной районной больницы, Парковая ул., 7, п. г. т. Касторное, Адрес ул. 20 лет Победы, 10, п. г. т. Ольмский	4 км.	0	300	300	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>600</b>
<i>Мероприятия по обеспечению маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям</i>																						



Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным учреждениям	Детская школа искусств (п. Касторное по ул. 50 лет Октября), Новокасторнская СОШ (п. Новокасторное по ул. Железнодорожная, д.22).	2 пешеходных перехода	0	400	400	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	800
<b>ИТОГО</b>			<b>1375</b>	<b>5812</b>	<b>3390</b>	<b>1163</b>	<b>2205</b>	<b>1103</b>	<b>2186</b>	<b>7606</b>	<b>3077</b>	<b>4145</b>	<b>2844</b>	<b>1743</b>	<b>578</b>	<b>580</b>	<b>2135</b>	<b>377</b>	<b>249</b>	<b>236</b>	<b>40653</b>
<b>ИТОГО 2019–2025 гг.</b>			<b>17234</b>																		
<b>ИТОГО 2026-2036 гг.</b>			<b>23569</b>																		
<b>ВСЕГО</b>			<b>40803</b>																		

**5 Проведение оценки требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по ОДД, которая включает: состояние безопасности дорожного движения, стоимость проектно-изыскательских и строительско-монтажных работ с указанием сроков проведения работ, их очередности, с разбивкой по предполагаемым источникам финансирования, стоимость оборудования, технико-экономические и экологические показатели КСОДД, ожидаемый эффект от внедрения мероприятий (предложений), разработанных в составе КСОДД включая определение очередности реализации мероприятий, включающей предложения по этапам внедрения мероприятий по ОДД, в том числе очередность разработки ПОДД на отдельных территориях**

В рамках второго этапа проекта по разработке комплексной схемы организации дорожного движения Касторенского района были разработаны мероприятия по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения на территории района.

Набор мероприятий был сформулирован на основании результатов сбора документарных данных, проведения серии замеров, анализа полученных данных и результатов моделирования.

Прогнозная оценка эффективности реализации программы взаимосвязанных мероприятий показала, что при ее реализации достигается улучшение показателей транспортной доступности, снижение аварийности, создание транспортной и пешеходной инфраструктуры, оптимизация дорожного движения.

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

- Повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы;
- Сокращение количества дорожно-транспортных происшествий и нанесенного материального ущерба;
- Совершенствование и развитие опорной транспортной сети;
- Улучшение экологической ситуации;
- Обустройство остановок общественного транспорта в соответствии с ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования»;
- Устройство пешеходных переходов;
- Строительство объездной дороги;
- Реконструкция существующий УДС района.

Для реализации мероприятий программы необходимо финансирование в размере 40 млн. 653 тыс. руб.

Выявленные на 1 этапе настоящей КСОДД транспортные проблемы могут быть с успехом решены за счет реализации разработанной программы мероприятий.

Транспортный эффект от реализации вышеперечисленных мероприятий выражается в выгодах для пользователей автомобильными дорогами, получаемых в результате улучшения дорожных условий. Этот эффект заключается в сокращении времени нахождения в пути, снижении риска дорожно-транспортных происшествий, повышении комфортности движения и удобств в пути следования.

**Основной эффект от реализации мероприятий КСОДД будет выражаться:**

- в снижении затрат времени на передвижения пассажиров наземного транспорта общего пользования;
- в уменьшении времени, затрачиваемого на поездки, владельцев и пассажиров легковых автомобилей;
- в снижении числа и тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий.

Реализация мероприятий по реконструкции существующих и строительству новых объектов УДС приведет к оптимизации распределения транспортных потоков по улично-дорожной сети Касторенского района, снижению уровня загрузки ключевых элементов УДС, особенно в центральной планировочной зоне, снижению временных затрат при реализации всех типов поездок, повысит связанность территории района и как следствие надежность транспортной системы. По результатам компьютерного моделирования реализация предлагаемых в КСОДД мероприятий приведет к снижению средних затрат времени на совершение 1 поездки на 4 минуты.

Организация движения грузового транспорта (ограничение движения, разработка схемы объезда и др.) приведут к высвобождению участков УДС от грузового транспорта и улучшению условий движений остальных пользователей. По результатам компьютерного моделирования предложенные мероприятия в части движения грузового автотранспорта приводит к снижению средних затрат времени на совершение 1 поездки на 2 минуты.

Управление парковочным пространством

Организация временного и постоянного хранения автотранспорта может быть действенным рычагом управления спросом на передвижения и будет способствовать освобождению отдельных участков УДС от стихийных парковок, увеличению числа полос движения, и как следствие снижению временных затрат.

Реализация прочих мероприятий (изменения планировочных решений, создание ограждений вдоль проезжей части, формирование уширения проезжей части для остановок общественного транспорта, обустройство пешеходных светофорных объектов, устройство пешеходных переходов и др.), приведут к снижению аварийности и уменьшению задержек автотранспорта.

## **6 Разработка предложений по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового, нормативно-технического, методического и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД на территории муниципального района «Касторенский район» Курской области**

В целях обеспечения возможности реализации предлагаемых в составе КСОДД мероприятий на исследуемой территории, при необходимости разрабатываются предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового, нормативно-технического, методического и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД.

Основанием для данной работы служат результаты проведенного в рамках выполнения первого этапа КСОДД всестороннего анализа сложившейся ситуации по организации дорожного движения на территории Касторенского района.

Анализ организационной деятельности в сфере ОДД показал, что задачи деятельности по ОДД на территории района фактически решают органы местного самоуправления муниципального образования.

Анализ нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД на территории муниципального образования показал следующее.

Действующая в Российской Федерации правовая база в сфере организации дорожного движения и смежных областях деятельности не позволяет чётко распределить обязанности и ответственность субъектов организации дорожного движения на всех уровнях, установить их функциональные связи, координировать их деятельность, рационально планировать осуществление комплексных мероприятий в данной сфере. При этом нормотворчество на муниципальном уровне не предусматривается.

Система информационного обеспечения деятельности органов местного самоуправления Касторенского района в сфере организации дорожного движения отвечает общепринятым нормам информирования населения. Однако возможно стоит предусмотреть создание единого регионального информационного портала в сфере организации и безопасности дорожного движения, в том числе и в виде мобильного приложения.

Разработка предложений по институциональным преобразованиям может быть обусловлена необходимостью количественно-качественных изменений социальных институтов жизнедеятельности населения Касторенского района, когда изменения нормативно-правовой базы не смогут оказать необходимого воздействия на совершенствование ОДД.

Институциональные изменения проявляются не на уровне изменения правил, а на уровне изменения институтов, функционирующих в данной среде и определяющих данную среду.

Социальный (или общественный) институт – это исторически сложившаяся или созданная целенаправленными усилиями форма организации совместной жизнедеятельности людей, осуществление которой диктуется необходимостью удовлетворения социальных, экономических, политических, культурных и иных потребностей общества в целом или его части. Институты характеризуются своими возможностями влиять на поведение людей посредством установленных правил.

В результате укрупненной оценки вариантов проектирования КСОДД предпочтение было отдано так называемому «умеренному» варианту. Реализация указанного сценария не предполагает каких-либо кардинальных изменений в системе сложившихся жизненных стереотипов населения района. Исходя из этого, отсутствуют объективные предпосылки институциональных преобразований в Касторенском районе Курской области.