

**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА
ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
НА ТЕРРИТОРИИ МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА
"КОРЕНЕВСКИЙ РАЙОН" КУРСКОЙ ОБЛАСТИ**

Курск, 2019 г.

**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА
ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
НА ТЕРРИТОРИИ МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА
"КОРЕНЕВСКИЙ РАЙОН" КУРСКОЙ ОБЛАСТИ**

Заказчик:

Администрация Кореневского района
Курской области

Разработчик:

ФГБОУ ВО "Юго-Западный
государственный университет

Утверждаю:

Глава Кореневского района
Курской области

Проректор по науке и инновациям:

_____ М. В. Дегтярева

_____ О. Г. Ларина

" ____ " _____ 2019 г.

" ____ " _____ 2019 г.

Согласовано:

Комитет транспорта и автомобильных дорог Курской области

" ____ " _____ 2019 г.

УГИБДД УМВД России по Курской области

" ____ " _____ 2019 г.

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

" ____ " _____ 2019 г.

Курск, 2019 г.

Реферат

140 страниц, 4 таблицы, 21 рисунок, 15 приложений,
26 использованных источников.

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

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

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

Методы исследования:

- документальные,
- натурные,
- моделирование.

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

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

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

Содержание

Нормативные ссылки	7
Обозначения и сокращения	11
Введение	12
1 Характеристика сложившейся ситуации по ОДД на территории МО	14
1.1 Описание используемых методов и средств получения исходной информации	14
1.2 Анализ положения МО в структуре пространственной организации Российской Федерации и Курской области	15
1.3 Анализ организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД	18
1.4 Анализ нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД	23
1.5 Анализ имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования	26
1.6 Социально-экономическая характеристика МО	37
1.7 Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий	40
1.8 Описание существующей организации движения ТС и пешеходов	42
1.9 Анализ параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных ТС и параметров размещения мест для стоянки и остановки ТС	43
1.10 Анализ пассажиро- и грузопотоков	44
1.11 Анализ условий дорожного движения	45
1.12 Анализ эксплуатационного состояния ТСОДД	45
1.13 Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД	47
1.14 Исследование причин и условий возникновения ДТП	52
1.15 Изучение общественного мнения и мнения водителей ТС	61
2 Принципиальные предложения и решения по основным мероприятиям ОДД (варианты проектирования)	63
3 Укрупненная оценка предлагаемых вариантов проектирования с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта	67
4 Мероприятия по ОДД для предлагаемого к реализации варианта проектирования	68
4.1 Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий	68
4.2 Категорирование дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству	68
4.3 Распределение транспортных потоков по сети дорог	68
4.4 Разработка, внедрение и использование АСУДД	69
4.5 Организация системы мониторинга ДД, установка детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения документации по	

ОДД, принципы формирования и ведения баз данных, условия доступа к информации, периодичность ее актуализации	69
4.6 Совершенствование системы информационного обеспечения участников ДД	70
4.7 Применение реверсивного движения	70
4.8 Организация движения маршрутных ТС, включая обеспечение приоритетных условий их движения	70
4.9 Организация пропуска транзитных транспортных потоков	71
4.10 Организация пропуска грузовых ТС	71
4.11 Ограничение доступа ТС на определенные территории	72
4.12 Скоростной режим движения ТС на отдельных участках дорог или в различных зонах	73
4.13 Формирование единого парковочного пространства	73
4.14 Организация одностороннего движения ТС на дорогах или их участках	73
4.15 Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования	74
4.16 Режимы работы светофорного регулирования	74
4.17 Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями	74
4.18 Организация движения пешеходов	78
4.19 Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов	79
4.20 Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным учреждениям	81
4.21 Организация велосипедного движения	82
4.22 Развитие сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционные мероприятия, повышающие эффективность функционирования сети дорог в целом	82
4.23 Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеオフィсации нарушений ПДД	84
4.24 Размещение специализированных стоянок для задержанных ТС	84
5 Очередность реализации мероприятий по ОДД	85
6 Оценка требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по ОДД	86
7 Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД	87
Заключение	90
Список использованных источников	91
Приложение А – Схема административных границ Кореневского района	93
Приложение Б – Образовательные учреждения Кореневского района	94
Приложение В – Учреждения здравоохранения Кореневского района	97
Приложение Г – Транспортный каркас Кореневского района	99
Приложение Д – Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального значения, проходящих в границе Кореневского района	100

Приложение Е – Перечень автомобильных дорог общего пользования межмуниципального значения, проходящих в границе Кореневского района	101
Приложение Ж – Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения Кореневского района Курской области	104
Приложение И – Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения (улиц) п. Коренево	112
Приложение К – Перечень железнодорожных переездов Кореневского района	114
Приложение Л – Перечень АЗС Кореневского района	118
Приложение М – Маршрутная сеть ОПТ Кореневского района	120
Приложение Н – Перечень ОП ОПТ Кореневского района	123
Приложение П – Карта ДТП Кореневского района	127
Приложение Р – Оценка требуемых объемов финансирования и эффективности, а также очередность реализации мероприятий по ОДД в Кореневском районе	130
Приложение С – Проектируемый транспортный каркас Кореневского района	140

Нормативные ссылки

При разработке КСОДД использовались следующие нормативные документы:

- Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;
- Федеральный закон от 13.07.2015 № 20-ФЗ "Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации";
- Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;
- Федеральный закон от 28.06.2014 № 172-ФЗ "О стратегическом планировании в Российской Федерации";
- Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения";
- Федеральный закон от 8.11.2007 № 257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации";
- Федеральный закон от 8.11.2007 № 259-ФЗ "Устав автомобильного транспорта и наземного электрического транспорта";
- Федеральный закон от 29.12.2017 № 443-ФЗ "Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации";
- "Градостроительный кодекс Российской Федерации" от 29.12.2004 № 190-ФЗ;
- "Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях" от 30.12.2001 № 195-ФЗ;
- Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 "О Правилах дорожного движения" (вместе с "Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения");
- ГОСТ 32758-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Временные технические средства организации дорожного движения. Технические требования и правила применения;
- ГОСТ 32759-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Дорожные тумбы. Технические требования;
- ГОСТ 32825-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Дорожные покрытия. Методы измерения геометрических размеров повреждений;
- ГОСТ 32843-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Столбики сигнальные дорожные. Технические требования;
- ГОСТ 32865-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Знаки переменной информации. Технические требования;

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

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

- СП 52.13330.2016 "СНиП 23-05-95* Естественное и искусственное освещение";
- СП 59.13330.2012 "СНиП 35-01-2001 Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения";
- СП 113.13330.2016 "СНиП 21-02-99 Стоянки автомобилей";
- СП 227.1326000.2014 "Пересечения железнодорожных линий с линиями транспорта и инженерными сетями";
- ОДМ 218.2.007-2011 Методические рекомендации по проектированию мероприятий по обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства;
- ОДМ 218.2.020-2012 Методические рекомендации по оценке пропускной способности автомобильных дорог;
- ОДМ 218.6.003-2011 Методические рекомендации по проектированию светофорных объектов на автомобильных дорогах;
- ОДМ 218.6.015-2015 Рекомендации по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации;
- Письмо Госкомстата РФ от 14.02.2002 № ОР-09-23/692 "О Методологических рекомендациях по проведению обследования по определению степени использования общественного транспорта различными категориями граждан (транспортной подвижности граждан)" (вместе с "Методологическими рекомендациями...", утв. Госкомстатом РФ 19.12.2001).
- Условия эксплуатации железнодорожных переездов, утвержденные приказом Министерства транспорта РФ от 31 июля 2015 г. № 237.

Обозначения и сокращения

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

Введение

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

Задачи КСОДД:

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

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

Разработка КСОДД базировалась на следующих принципах:

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

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

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

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

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

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

КСОДД разработана на срок 15 лет до 2033 года.

1 Характеристика сложившейся ситуации по ОДД на территории МО

1.1 Описание используемых методов и средств получения исходной информации

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Каждое исследование состоит из четырех основных этапов:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- 28 районов,
- 480 сельсоветов.

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

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

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

Кореневский район с центром в с. Коренево образован 30 июля 1928 года в составе Льговского округа Центрально-Чернозёмной области. В 1930 году округа были упразднены, район перешёл в непосредственное подчинение областному центру Центрально-Чернозёмной области (г. Воронеж). В 1934 году район вошёл в состав новообразованной Курской области. В 1932 году центр района перенесли на станцию Коренево, которая 4 декабря 1938 года получила статус рабочего посёлка. 1 февраля 1963 года в результате административной реформы по укрупнению Кореневский район был упразднён. Восстановлен 30 декабря 1966 года в существующих границах.

Кореневский район расположен в юго-западной части области, на востоке граничит с Суджанским, северо-востоке – с Льговским, северо-западе – с Рыльским, западе – с Глушковским районом Курской области, на юге – с Сумским районом Сумской области Украины. Протяженность границ района – 162 км, из них 22 км имеют статус государственной границы России с Украиной (Сумская область).

Протяженность территории района с севера на юг – 42,5 км, с запада на восток – 35 км. Площадь территории района составляет 871,8 км² или 2,9 % территории области.

Климат района умеренный с выраженной континентальностью (таблица 1). Характеризуется теплым летом, умеренно холодной с устойчивым снежным покровом зимой и хорошо выраженными, но менее длительными переходными периодами – весной и осенью. Среднегодовая температура воздуха – плюс 6,1 °С, минимальная – минус 36 °С, максимальная – плюс 38 °С. Среднегодовое количество осадков – 608 мм, максимальное – в июле – 77 мм. Повторяемость направления ветра: (средняя многолетняя роза ветров) восточное и южное – по 17 %, западное – 19 %, юго-западное – 10 %, юго-восточное – 10 %, северное – 10 %, северо-западное – 10 %, северо-восточное – 10 %, юго-северное – 10 %.

юго-западное – 14 %, юго-восточное – 11 %, северо-восточное и северо-западное – по 9,3 %, северное – 8 %, штиль – 9 %.

Таблица 1 – Климатическая характеристика района

Метеорологические данные	Показатели
Среднегодовая температура воздуха, °С	+6,1
Продолжительность безморозного периода, дн.	155
Годовая сумма осадков, мм	582
Высота снежного покрова, см	0,86
Длительность залегания снежного покрова, дн.	106
Продолжительность солнечного сияния июль, ч.	273
Гидротермический коэффициент	1,23
Минимальная температура воздуха, °С	-36
Максимальная температура воздуха, °С	+38

По количеству выпадающих осадков территория района относится к зоне достаточного увлажнения. За год в среднем за многолетний период выпадает 582 мм осадков. Пространственное и временное их распределение отличается значительной неравномерностью. Большая часть – 460 мм – приходится на теплый период года и 270 мм – на холодный. В годовом ходе месячных сумм осадков максимум наблюдается в июле (в среднем 77 мм осадков), минимум – в марте (44 мм осадков). Обычно две трети осадков выпадает в теплый период года (апрель – октябрь) в виде дождя, одна треть – зимой в виде снега.

Осадки, выпадающие в твердом виде с ноября по март, образуют снежный покров. Образование устойчивого снежного покрова обычно начинается на севере района 28 ноября и заканчивается на юге 7 декабря. Максимальная высота снежного покрова отмечается в конце февраля и изменяется по территории от 19 до 33 см, в отдельные многоснежные годы она может достигать 50 см на юге и 70 см на севере, а в малоснежные зимы – не превышать 5 см. Число дней со снежным покровом – 130–145.

Средняя дата образования устойчивого снежного покрова – 29 ноября, а разрушения – 6 апреля. Среднее число дней со снежным покровом – 119. Высота снежного покрова в среднем составляет 47 см, в отдельные годы доходит до 70 см. Максимальной высоты снежный покров достигает в конце февраля – начале марта.

Число дней с относительной влажностью воздуха 80 % и более за год составляет 125–133.

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

Поверхность района представляет холмистую равнину, изрезанную оврагами и балками.

Реки района относятся к системе Днепра. Самая значительная из них – Сейм, протяженностью по территории района 28 км. Из остальных рек выделяются Крепна, имеет протяженность по территории района 39 км, Груня – 22, Снагость – 22, Мужица – 16, Толпинка – 16 км.

Преобладающие почвы: черноземные – 74 %, серые лесные – 13,3 %, пойменные луговые – 8,3 %, почвы крутых склонов – 3,6 %. По механическому составу наиболее распространены среднеглинистые почвы – 91 %, тяжелоглинистые – 2,5 %, легкоглинистые – 4,0 %.

По характеру растительности район входит в лесостепную зону. Общая площадь лесного фонда на территории района составляет 6556 га (7,4 % территории района), в том числе покрытая лесом – 5963 га. Имеется два заказника: боброво-ондатровый «Маковье» площадью 4,7 тыс. га и вухолевый «Ломовое» площадью 5,0 тыс. га.

Семьдесят пять процентов территории района занимают земли сельхозназначения – 65286,52 га, из них 52773,32 га пашня.

Из полезных ископаемых на территории района добывают песок, глину, торф. В районе разрабатываются два месторождения торфа: Пушкар-Жадинское и Кореневское; песка и трепела — месторождение Глинки-Распадня; песка, глины и мела — Топиловское месторождение. Жадинское месторождение общей площадью 377 га и запасами 736 тыс. м³ является лечебной торфяной грязью.

Планировочная структура Кореневского района сложилась исторически – вдоль речных планировочных осей. Основные из них реки: Сейм, Крепна, Снагость, Груня, Толпинка. Современное планировочное развитие базируется уже не на речном, а на транспортном каркасе территории. Поскольку любое производство и проживание, социальное обеспечение связано, прежде всего, с транспортной доступностью, именно поэтому значительное преимущество в развитии получили именно те населенные пункты, которые совмещают в себе пересечение осевых линий развития исторически сложившейся планировочной структуры (по гидрографии) с современной. На современном этапе развития основной планировочной осью экономического развития Кореневского района является автомобильная дорога "Рыльск – Коренево – Суджа".

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

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

Согласно Федеральному закону от 29.12.2017 № 443-ФЗ "Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" к

полномочиям органов государственной власти субъектов Российской Федерации в области ОДД относятся:

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

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

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

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

- осуществление регионального государственного контроля в сфере ОДД;

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

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

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

- организация и мониторинг ДД на автомобильных дорогах федерального значения;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Государственная политика в сфере ОДД включает в себя следующие направления:

- совершенствование территориального и территориально-транспортного планирования;
- развитие УДС;
- модернизация общественного пассажирского транспорта;
- организация парковочного пространства и парковочная политика;
- введение приоритетов в управлении движением ТС;
- совершенствование ТСОДД и методов ОДД;

- оптимизация работы грузового автомобильного транспорта;
- формирование новых стереотипов транспортного поведения населения;
- поощрение современных форм организации различных видов трудовой деятельности, сокращающих транспортный спрос населения и общественные транспортные издержки для государства.

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

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

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

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

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

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

а) федеральный уровень:

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

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

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

б) региональный уровень:

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

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

в) местный уровень:

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

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

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

- дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения вне границ населенных пунктов в границах Кореневского района, в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов сельских поселений Кореневского района включая создание и обеспечение функционирования парковок (парковочных мест), осуществление муниципального контроля за сохранностью автомобильных дорог местного значения вне границ населенных пунктов в границах Кореневского района, автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов сельских поселений Кореневского района и обеспечение безопасности дорожного движения на них, а также осуществление иных полномочий в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности в соответствии с законодательством Российской Федерации;

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

1.4 Анализ нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД

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

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

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

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

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

В настоящее время за выработку государственной политики и нормативное правовое регулирование в сфере ОДД отвечает Министерство транспорта Российской Федерации. В то же время ГИБДД МВД России является единственным органом, осуществляющим комплексное воздействие практически на все элементы деятельности по обеспечению БДД. В соответствии с Федеральным законом от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции» на полицию возложены прямые обязанности по обеспечению БДД и регулированию ДД. Указом Президента РФ от 15.06.1998 № 711 установлены следующие обязанности ГИБДД МВД России: регулирование ДД, в том числе с использованием технических средств и автоматизированных систем,

обеспечение организации движения ТС и пешеходов в местах проведения аварийно-спасательных работ и массовых мероприятий. При этом ГИБДД МВД России, однако, не является тем органом, на котором лежит непосредственная ответственность за осуществление мероприятий по ОДД.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- создание условий для управления транспортным спросом;

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

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

- создание условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;

- повышение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

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

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

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

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

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

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

- средства теле- и радиовещания;
- печатные средства массовой информации (газета Кореневского района Курской области "Голос района");
- официальный сайт Кореневского района Курской области: <http://kor.rkursk.ru/>;
- официальный сайт п. Коренево Кореневского района Курской области: <http://pkorenevo.rkursk.ru/>;
- страница "Мы Из Коренево" в социальной сети "В контакте": <https://vk.com/club12086233>;
- официальный сайт газеты "Голос района": <http://голос-района.рф/>;
- официальная страница газеты "Голос района" в социальной сети "В контакте": <https://vk.com/grkorenevo>;

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

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

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

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

Документацией по ОДД являются КСОДД и ПОДД.

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

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

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

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

Генеральные планы являются основополагающими документами территориального планирования.

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

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

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

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

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

Территориальное планирование МО направлено на создание предпосылок к:

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

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

- повышению эффективности использования территорий посредством зонирования (определяющего пространственное распределение планируемого характера изменений состояния и использования территорий и необходимых для их реализации градостроительных ограничений и регламентов) и районирования (определяющего пространственную организацию территориального управления);

- защите связанных с осуществлением градостроительной деятельности прав граждан.

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

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

Основными целевыми установками при разработке схемы служили:

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

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

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

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

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

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

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

Факторы внешней среды:

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

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

- развитие субурбанизационных процессов в Курской области.

Факторы внутренней среды:

- уровень развития транспортной системы района.

- демографическая ситуация и социальный фон в районе.

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

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

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

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

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

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

3. Создание более сбалансированных условий транспортного доступа. В целях достижения более сбалансированного развития транспортной инфраструктуры необходима модернизация транспортных звеньев, связывающих узловые населенные пункты района с областным центром и

центрами развития, сельские и островные территории с трансроссийскими и трансевропейскими сетями и транспортными центрами (железные дороги, автострады).

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

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

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

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

консервация прошлого, но и гармония и креативность современной архитектуры и городского дизайна с историческим наследием.

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

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

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

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

- проект планировки территории;
- проект межевания территории.

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

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

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

К полномочиям органов местного самоуправления в сфере стратегического планирования относятся:

- определение долгосрочных целей и задач муниципального управления и социально-экономического развития МО, согласованных с

приоритетами и целями социально-экономического развития Российской Федерации и субъектов Российской Федерации;

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

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

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

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

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

Цели Транспортной стратегии:

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

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

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

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

- повышение уровня безопасности транспортной системы;

- снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду.

Схема административных границ Кореневского района приведена в приложении А.

Территориально Кореневский район поделен на 10 МО, 9 из которых – сельские советы и районный центр – поселок городского типа Коренево.

Перечень МО Кореневского района и их основные показатели приведены в таблице 2.

Таблица 2 – Перечень МО Кореневского района

№	Муниципальное образование	Административный центр	Количество населённых пунктов	Численность населения. чел.	Площадь, км ²
Городские поселения:					
1	п. Коренево	рабочий посёлок Коренево	1	5483	12,55
Сельские поселения:					
2	Викторовский сельсовет	д. Викторовка	6	713	71,05
3	Комаровский сельсовет	с. Комаровка	4	641	67,19
4	Кореневский сельсовет	с. Коренево	4	2390	58,56
5	Любимовский сельсовет	с. Любимовка	2	720	81,01
6	Ольговский сельсовет	с. Ольговка	6	1499	111,31
7	Пушкарский сельсовет	с. Пушкарное	10	1211	130,90
8	Снагостский сельсовет	с. Снагость	2	600	78,86
9	Толпинский сельсовет	с. Толпино	8	1497	122,66
10	Шептуховский сельсовет	с. Шептуховка	9	1409	137,66

Средняя плотность населения ЦФО Российской Федерации составляет 57 человек на км². Средняя плотность населения Курской области составляет 39 человек на км², в том числе сельского населения 12,4. Средняя плотность населения Кореневского района составляет 15 человек на км², что составляет 46,4 % средней плотности населения Курской области. Средняя плотность сельского населения составляет 12,1 человека, что несколько ниже, чем в среднем по области.

Кореневский район как МО законом Курской области от 21 октября 2004 года № 48-ЗКО (в ходе муниципальной реформы 2006 года) наделено статусом муниципального района. В Кореневском районе 52 населённых пункта.

Перечень населенных пунктов Кореневского района приведен в таблице 3.

Таблица 3 – Перечень населенных пунктов Кореневского района

№	Населённый пункт	Численность населения, чел.	Муниципальное образование
1	2	3	4
1	10-й Октябрь	0	Комаровский сельсовет
2	Александровка	233	Толпинский сельсовет
3	Алексеевский	5	Шептуховский сельсовет
4	Апанасовка	199	Комаровский сельсовет
5	Благодатное	451	Пушкарский сельсовет
6	Бяхово	34	Викторовский сельсовет
7	Верхняя Груня	379	Толпинский сельсовет
8	Ветрено	116	Ольговский сельсовет
9	Викторовка	70	Викторовский сельсовет

КСОДД на территории муниципального района "Кореневский район" Курской области

1	2	3	4
10	Вишневка	49	Комаровский сельсовет
11	Внезапное	245	Викторовский сельсовет
12	Гавриловка	118	Толпинский сельсовет
13	Гордеевка	138	Викторовский сельсовет
14	Дерюгино	82	Пушкарский сельсовет
15	Дубрава	0	Пушкарский сельсовет
16	Дуровка	44	Ольговский сельсовет
17	Жадино	315	Пушкарский сельсовет
18	Жеболовка	31	Ольговский сельсовет
19	Журавли	128	Ольговский сельсовет
20	Каучук	610	Шептуховский сельсовет
21	Ковыневка	21	Пушкарский сельсовет
22	Колычевка	171	Толпинский сельсовет
23	Комаровка	509	Комаровский сельсовет
24	Коренево	5483	посёлок Коренево
25	Коренево	2150	Кореневский сельсовет
26	Краснооктябрьское	245	Снагостский сельсовет
27	Кремяное	649	Ольговский сельсовет
28	Кулешовка	0	Пушкарский сельсовет
29	Лобановка	259	Кореневский сельсовет
30	Любимовка	560	Любимовский сельсовет
31	Матвеевка	8	Кореневский сельсовет
32	Михайловка	8	Шептуховский сельсовет
33	Мордвин	12	Шептуховский сельсовет
34	Нижняя Груня	143	Толпинский сельсовет
35	Никипеловка	132	Кореневский сельсовет
36	Новоселовка	21	Пушкарский сельсовет
37	Обуховка	291	Любимовский сельсовет
38	Общий Колодезь	110	Шептуховский сельсовет
39	Ольговка	674	Ольговский сельсовет
40	Петровское	21	Шептуховский сельсовет
41	Пушкарное	412	Пушкарский сельсовет
42	Пушкаророжадинский	37	Пушкарский сельсовет
43	Сафоновка	186	Шептуховский сельсовет
44	Секерино	48	Пушкарский сельсовет
45	Скрылевка	62	Шептуховский сельсовет
46	Снагость	494	Снагостский сельсовет
47	Старостинка	2	Толпинский сельсовет
48	Толпино	602	Толпинский сельсовет
49	Троицкое	270	Викторовский сельсовет
50	Успенковка	71	Викторовский сельсовет
51	Шептуховка	657	Шептуховский сельсовет
52	Южный	103	Толпинский сельсовет

Динамика численности населения Кореневского района за последние 10 лет представлена в таблице 4 и на рисунке 1.

Таблица 4 – Численность населения Кореневского района

Год	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Численность, чел.	18634	18294	18180	17733	17302	16832	16547	16299	16163	16052

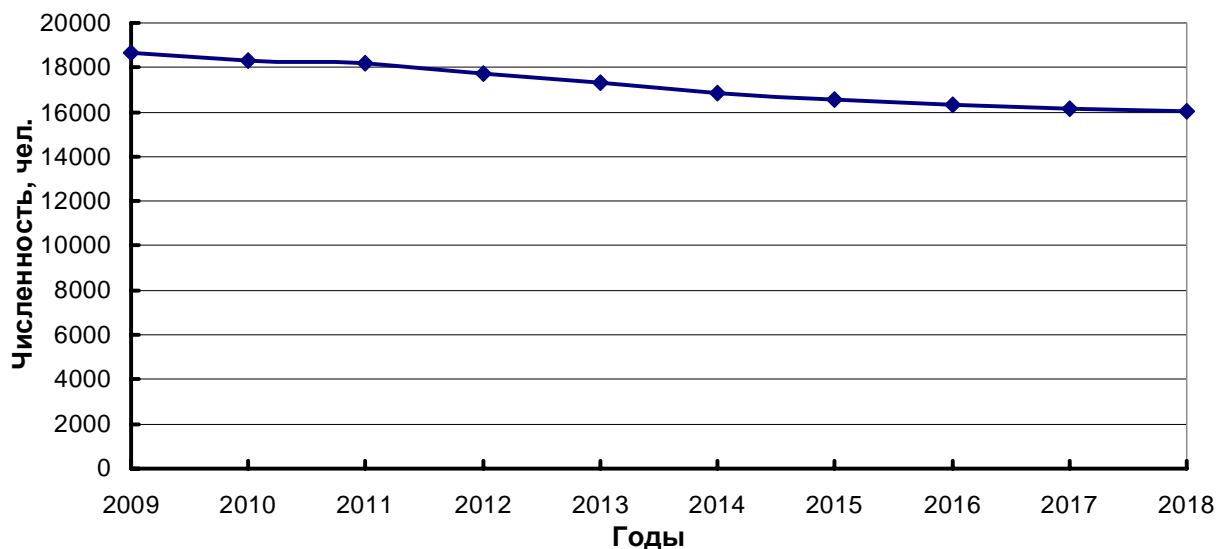


Рисунок 1 – Динамика численности населения Кореневского района

На протяжении последних 30 лет численность населения стабильно сокращается. В период с 1990 по 1995 г население района сокращалось умеренными темпами, но в последующем, динамика резко ухудшилась. При этом темпы снижения численности населения района существенно выше, нежели в целом по области.

Численность населения района сокращается как в результате естественной убыли (превышения смертности над рождаемостью), так и в результате миграционного оттока. В отдельные годы соотношение этих факторов существенно менялось, при достаточно стабильной общей динамике.

На протяжении последних лет на территории района стабильно наблюдается миграционный отток населения, что объясняется спадом в экономике (недостаточным количеством мест приложения труда с адекватной заработной платой). Значимым фактором является наличие железной дороги, что существенно упрощает возможность сначала временных трудовых миграций (в областной центр и Москву), а затем и переезд на постоянное место жительства.

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

расселения. Периферийные части района имеют существенно меньшую плотность населения и демографический потенциал.

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

Транспортное положение не является конкурентным преимуществом Кореневского района. Район находится в относительной удаленности от областного центра. Федеральные автомобильные трассы, по которым идет основной поток межрегиональных и внутрирегиональных грузов, по территории района не проходят. Соседство с Украиной является незначительным фактором в силу того, что основной грузопоток между Курской областью и Украиной идет через соседние Суджанский и Рыльский районы. В результате транспортно-географическое положение района существенно хуже, нежели у соседних районов, в первую очередь Суджанского и Рыльского районов.

Однако район имеет хорошо развитую внутреннюю автодорожную сеть, что является значимым фактором как для улучшения условий жизни населения (обеспечения доступности социальных услуг, повышения трудовой мобильности населения), так и для формирования конкурентоспособной бизнес-среды в районе.

По территории района проходят две железнодорожные дороги: железная дорога федерального значения «Москва – Курск – Киев», пересекающая район с северо-востока на юго-запад и региональная железнодорожная ветка «Коренево – Рыльск», протянувшаяся на 25 км от п. Коренево до г. Рыльск в северо-западном направлении. На территории района расположена железнодорожная станция – п. Коренево, входящая в состав Орловско-Курского отделения Московской железной дороги – филиала ОАО "Российские железные дороги" (Курский регион).

Промышленные предприятия района используют железную дорогу, как для получения сырья, так и для отправки готовой продукции. Объем внутренних железнодорожных перевозок грузов и пассажиров не сопоставим по значимости с транзитными межрайонными и межрегиональными перевозками.

Пассажирское железнодорожное сообщение на территории района осуществляется пригородными поездами, следующими по маршруту «Льгов – Ворожба». На территории района поезд делает следующие остановки: 341 км (с. Комаровка), 344 км (с. Вишневка), 347 км (с. Снагость), 351 км (с. Коренево), 354 км (с. Коренево – д. Лобановка), 356 км (п. Коренево), 360 км (с. Толпино), 368 км (с. Александровка), 373 км (с. Общий Колодец).

1.6 Социально-экономическая характеристика МО

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

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

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

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

На территории Кореневского района находится 30 ОУ (приложение Б).

Учреждения здравоохранения Кореневского района представлены в приложении В.

Учреждения культурно-досугового типа Кореневского района представлены районным домом культуры, 15 сельскими домами культуры, сельским клубом (таблица 5), культурно-досуговым центром и 19 библиотеками (таблица 6) в наиболее крупных населенных пунктах МО.

Таблица 5 – Муниципальные дома культуры Кореневского района

№ п/п	Наименование объекта	Место дислокации (адрес объекта)
1	2	3
1	МКУК "Кореневский районный Дом культуры им. Е.А. Фурцевой"	307410, Россия, Курская область, Кореневский район, пгт. Коренево, ул. 70 лет Октября, д. 12
2	МКУК "Кореневский сельский Дом культуры"	307411, Россия, Курская область, Кореневский район, с. Коренево, ул. Базарная, д. 1а
3	МКУК "Кремяновский центральный сельский Дом культуры"	307421, Россия, Курская область, Кореневский район, с. Кремяное
4	МКУК "Толпинский центральный сельский Дом культуры"	307442, Россия, Курская область, Кореневский район, с. Толпино, д. 8
5	МКУК "Внезапновский центральный сельский Дом культуры"	307433, Россия, Курская область, Кореневский район, д. Внезапное, д. 24
6	МКУК "Снаготской центральный сельский Дом культуры"	307431, Россия, Курская область, Кореневский район, с. Снагость, ул. Красная, д. 27

1	2	3
7	МКУК "Шептуховский сельский Дом культуры"	307422, Россия, Курская область, Кореневский район, с. Шептуховка, ул. Молодежная, д. 8
8	МКУК "Комаровский центральный сельский Дом культуры"	307441, Россия, Курская область, Кореневский район, с. Комаровка, д. 120а
9	МКУК "Любимовский сельский Дом культуры"	307420, Россия, Курская область, Кореневский район, с. Любимовка, ул. Слободка, д. 80
10	МКУК "Благодатенский сельский Дом культуры"	307414, Россия, Курская область, Кореневский район, с. Благодатное, д. 19
11	МКУК "Обуховский сельский Дом культуры"	307434, Россия, Курская область, Кореневский район, с. Обуховка, д. 47
12	МКУК "Пушкарский сельский Дом культуры"	307413, Россия, Курская область, Кореневский район, с. Пушкарное, д. 297
13	МКУК "Сафоновский сельский Дом культуры"	307423, Россия, Курская область, Кореневский район, с. Сафоновка, д. 40
14	МКУК "Верхнегрункой сельский Дом культуры"	307415, Россия, Курская область, Кореневский район, с. Верхняя Груня, д. 68
15	МКУК "Пладосовхозский сельский Дом культуры"	307425, Россия, Курская область, Кореневский район, п. Каучук, ул. Микояна, д. 3а
16	МКУК "Краснооктябрьский центральный сельский Дом культуры"	307453, Курская область, Кореневский район, п. Краснооктябрьский
17	МКУК "Гордеевский сельский клуб"	307440, Курская обл, Кореневский р-н, с. Гордеевка, д. 92

Таблица 6 – Муниципальные библиотеки Кореневского района

№ п/п	Наименование объекта	Место дислокации (адрес объекта)
1	2	3
1	МКУК «Кореневская межпоселенческая библиотека»	307410 Курская обл., п. Коренево, ул. Ленина, д. 27
2	Детская модельная библиотека – филиал МКУК «Кореневская межпоселенческая библиотека»	307410 Курская обл., п. Коренево, ул. Ленина, д. 27
3	Апанасовская сельская библиотека – филиал МКУК «Кореневская межпоселенческая библиотека»	307432 Курская обл., Кореневский р-н, с. Апанасовка, д. 91
4	Благодатенская сельская библиотека – филиал МКУК «Кореневская межпоселенческая библиотека»	307414 Курская обл., Кореневский р-н, с. Благодатное, д. 19
5	Верхнегрунская сельская библиотека – филиал МКУК «Кореневская межпоселенческая библиотека»	307415 Курская обл., Кореневский р-н, с. Верхняя Груня, д. 58
6	Викторовская сельская библиотека – филиал МКУК «Кореневская межпоселенческая библиотека»	307433 Курская обл., Кореневский р-н, с. Внезапное, д. 24
7	Комаровская сельская библиотека – филиал МКУК «Кореневская межпоселенческая библиотека»	307441 Курская обл., Кореневский р-н, с. Комаровка, д. 120б

1	2	3
8	Кореневская сельская библиотека – филиал МКУК «Кореневская межпоселенческая библиотека»	307411 Курская обл., Кореневский р-н, с. Коренево, ул. Лагутина, д. 63
9	Кремяновская сельская библиотека-филиал МКУК «Кореневская межпоселенческая библиотека»	307421 Курская обл., Кореневский р-н, с. Кремяное, ул. Центральная, д. 3
10	Любимовская сельская библиотека – филиал МКУК «Кореневская межпоселенческая библиотека»	307420 Курская обл., Кореневский р-н, с. Любимовка, ул. Средняя, д. 137
11	Обуховская сельская библиотека-филиал МКУК «Кореневская межпоселенческая библиотека»	307434 Курская обл., Кореневский р-н, с. Обуховка, д. 57
12	Ольговская сельская библиотека – филиал МКУК «Кореневская межпоселенческая библиотека»	307424 Курская обл., Кореневский р-н, с. Ольговка, д. 219
13	Плодосовхозовская сельская библиотека – филиал МКУК «Кореневская межпоселенческая библиотека»	307425 Курская обл., Кореневский р-н, п. Каучук, ул. Школьная, д. 9
14	Пушкарская модельная сельская библиотека – филиал МКУК «Кореневская межпоселенческая библиотека»	307413 Курская обл., Кореневский р-н, с. Пушкарное, д. 295
15	Сафоновская сельская библиотека – филиал МКУК «Кореневская межпоселенческая библиотека»	307423 Курская обл., Кореневский р-н, с. Сафоновка, д. 39
16	Снагостская сельская библиотека – филиал МКУК «Кореневская межпоселенческая библиотека»	307431 Курская обл., Кореневский р-н, с. Снагость, ул. Красная, д. 25
17	Толпинская сельская библиотека – филиал МКУК «Кореневская межпоселенческая библиотека»	307442 Курская обл., Кореневский р-н, с. Толпино, д. 28
18	Троицкая сельская библиотека – филиал МКУК «Кореневская межпоселенческая библиотека»	307440 Курская обл., Кореневский р-н, с. Троицкое, д. 70
19	Шептуховская сельская библиотека – филиал МКУК «Кореневская межпоселенческая библиотека»	307422, Курская обл., Кореневский р-н, с. Шептуховка

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

Экономическую базу Кореневского района представляют следующие предприятия, приведенные в таблице 7.

Таблица 7 – Перечень наиболее крупных предприятий Кореневского района

№ п/п	Наименование объекта	Место дислокации (адрес объекта)
1	ОАО "Кореневский завод НВА"	307410, Курская область, п. Коренево, ул. Октябрьская, д. 40
2	ООО "Солнечный край"	307410, Курская область, п. Коренево, ул. Саровского, д. 10
3	ОАО "Кореневохлебопродукт"	307410, Курская область, п. Коренево, ул. Осипенко, д. 81
4	ООО "Авангард-Агро-Курск"	–
5	ООО "Тепло Плюс"	307410, Курская область, п. Коренево, ул. Школьная, д. 15
6	ООО "Водник"	307410, Курская область, п. Коренево, ул. Школьная, д. 15а
7	ЗАО АФ "Южная"	307410, Курская область, п. Коренево, ул. Островского, д. 3
8	ООО "НВА Агросервис"	307410, Курская область, п. Коренево, ул. Островского, д. 1

1.7 Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий

Транспортный каркас МО представлен автомобильными дорогами регионального и межмуниципального значения (приложение Г), формирующими внутрирайонные связи между населенными пунктами, а также связывающими п. Коренево с соседними районами.

Основными транспортными магистралями МО являются автомобильные дороги регионального (Рыльск – Коренево – Суджа, Коренево – Троицкое, "Коренево – Троицкое" – Комаровка – Глушково) и межмуниципального значения ("Рыльск – Коренево – Суджа" – Каучук – "Льгов – Суджа").

Общая протяженность дорожно-транспортной сети МО составляет 424,338 км, в том числе:

- дорог регионального значения – 70,669 км;
- дорог межмуниципального значения – 154,369 км;
- дорог местного значения Кореневского района – 163,3 км;
- дорог местного значения (улиц) п. Коренево – 35,0 км.

Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального значения, проходящих в границе Кореневского района, представлен в приложении Д.

Перечень автомобильных дорог общего пользования межмуниципального значения, проходящих в границе Кореневского района, представлен в приложении Е.

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения Кореневского района представлен в приложении Ж.

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения (улиц) п. Коренево представлен в приложении И.

Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием в районе составляет 276,3 км / 1000 км².

Морфологически автотранспортная сеть района представляет собой древовидную структуру. Основным направлением является дорога "Рыльск – Коренево – Суджа". На всех направлениях от основных дорог есть ответвления к населенным пунктам, соответствующие системе расселения района. Таким образом, развитие транспортной сети района обусловлено системой расселения и на локальном уровне повторяет её структуру.

Технические параметры дорог:

- тип дорожного покрытия: асфальтобетонные, щебеночные, грунтовые;

- ширина проезжей части: асфальтобетонные – 4,5–6,0 м, щебеночные и грунтовые – 3,0–4,0 м;

- наличие разделительных полос: отсутствуют;

- наличие защитных полос: на автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения;

- наличие велосипедных полос и дорожек: отсутствуют;

- наличие тротуаров: имеются в крупных населенных пунктах;

- ширина в красных линиях: 15–30 м.

- наличие и характеристика искусственного освещения: имеется в крупных населенных пунктах.

Мосты расположены на автомобильных дорогах:

- Рыльск – Коренево – Суджа – 1 мост;

- Коренево – Троицкое – 2 моста;

- "Коренево – Троицкое" – Любимовка – "Рыльск – Коренево – Суджа" с подъездом к с. Обуховка – 2 моста;

- "Рыльск – Коренево – Суджа" – Дерюгино – 1 мост;

- "Рыльск – Коренево – Суджа" – Каучук – "Льгов – Суджа" – 4 моста;

- "Рыльск – Коренево – Суджа" – Нижняя Груня с подъездом к д. Гавриловка – 3 моста;

- Шептуховка – Сафоновка – Общий Колодезь с подъездом к с. Скрылевка – 2 моста.

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

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

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

1.8 Описание существующей организации движения ТС и пешеходов

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

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

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

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

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

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

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

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

Уровень автомобилизации населения района (количество ТС на 1000 жителей) в 2018 г. составил 432 ТС /1000 чел.

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

центром – п. Коренево, с областным центром – г. Курск и административными центрами соседних районов – г. Рыльск, г. Льгов, г. Суджа и п. Глушково.

Автовокзала и автостанции в Кореневском районе нет. На дорогах района по маршрутам движения ОПТ обустроены 62 ОП. В целом состояние ОП удовлетворительное, но на некоторых ОП не хватает павильонов, дорожных знаков, пешеходных переходов. В районе ОП, в основном, установлены только по одной стороне дороге.

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

Для обслуживания ТС в Кореневском районе имеются станции технического обслуживания автомобилей.

На территории района расположены 3 АЗС (приложение Л), строится автомобильная газо-заправочная станция.

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

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

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

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

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

Схема маршрутной сети ОПТ, выполняющего регулярные пассажирские перевозки по территории Кореневского района, приведена на рисунке приложения М.

Реестр межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок, проходящих по территории Кореневского района, представлен в таблице приложения М.

Пассажирские перевозки ОПТ на территории района осуществляют ГУПКО «Кореневское АТП», автопарк которого составляет 6 автобусов, ОАО "Суджаавтотранс". Дополнительные автобусные перевозки осуществляются двумя частными предпринимателями.

Перечень ОП ОПТ Кореневского района представлен в приложении Н.

Места для стоянки ТС организованы только возле объектов тяготения населения.

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

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

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

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

1.10 Анализ пассажиро- и грузопотоков

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

Грузовые ТС, а также прицепы и полуприцепы к ним составляют достаточно малую долю (13,4 %) от общего количества ТС.

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

Наибольшие пассажиро- и грузопотоки наблюдаются на дорогах регионального значения.

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

На территории МО практически не предусмотрена инфраструктура для грузовых ТС.

1.11 Анализ условий дорожного движения

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

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

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

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

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

1.12 Анализ эксплуатационного состояния ТСОДД

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

Анализ эксплуатационного состояния дорожных знаков:

- конструкция – соответствует ГОСТ Р 52290;
- видимость в темное время суток (коэффициент световозвращения) – соответствует ГОСТ Р 52290;
- видимость в светлое время суток (коэффициент яркости) – соответствует ГОСТ Р 52290;
- различимость цветного изображения (координаты цветности) – в целом соответствует ГОСТ Р 52290, но некоторые знаки (особенно дорожные знаки 2.1) имеют выцветшую поверхность;
- применение – в целом соответствует ГОСТ Р 52289, но в некоторых местах не обеспечивается необходимая видимость дорожных знаков (требуется вырубка кустов или опиловка деревьев), некоторые дорожные

знаки 5.19.1 и 5.19.2 не соответствуют п. 5.1.17, некоторые дорожные знаки имеют измененное положение;

- состояние поверхности – в целом соответствует ГОСТ Р 50597, но некоторые знаки (особенно дорожные знаки 6.10.1) имеют грязную, со следами коррозии или поврежденную поверхность, затрудняющую их восприятие;

- изображение на знаке – в целом соответствует ГОСТ Р 52290, но в единичных случаях наблюдается отслаивание символов от поверхности.

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

Анализ эксплуатационного состояния дорожной разметки:

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

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

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

- коэффициент сцепления – соответствует ГОСТ Р 50597;

- применение – соответствует ГОСТ Р 52289.

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

Анализ эксплуатационного состояния дорожных ограждений:

- конструкция – соответствует ГОСТ 26804 и ГОСТ Р 52607;

- окраска – соответствует ГОСТ Р 51256;

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

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

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

Анализ эксплуатационного состояния сигнальных столбиков и маяков:

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

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

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

- световозвращатели – соответствует ГОСТ Р 50971;

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

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

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

Анализ эксплуатационного состояния ИН:

- конструкция и размеры – соответствует ГОСТ Р 52605;

- применение – соответствует ГОСТ Р 52605;

- коэффициент сцепления – соответствует ГОСТ Р 50597;

- световозвращающие элементы – соответствуют ГОСТ Р 50597 и ГОСТ Р 51256;

- техническое состояние – соответствует ГОСТ Р 52605;

- дорожные знаки – соответствует ГОСТ Р 52290 и ГОСТ Р 52289;

- дорожная разметка – соответствует ГОСТ Р 51256 и ГОСТ Р 52289.

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

Анализ эксплуатационного состояния светофоров:

- конструкция и размеры – соответствует ГОСТ Р 52282;

- техническое состояние – соответствует ГОСТ Р 52282;

- применение – соответствует ГОСТ Р 52289.

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

1.13 Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Светофорное регулирование движения предназначено для попеременного пропуска ТП и ПП по взаимно конфликтующим направлениям. Прежде всего это относится к перекресткам с интенсивным движением, где с помощью только знаков и разметки нельзя обеспечить БДД. Критерии введения светофорной сигнализации учитывают интенсивность

пересекающихся ТП, их суммарные задержки и степень опасности движения. Кроме того, светофорное регулирование может быть осуществлено при больших интенсивных ПП к местам их притяжения и при пересечении дороги школьниками в зоне расположения школ.

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

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

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

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

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

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

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

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

Ограничения скорости движения бывают постоянными и повсеместными или временными и местными. Постоянные и повсеместные

ограничения устанавливаются ПДД. В населенных пунктах установлено ограничение скорости 60 км/ч, а на дорогах вне населенных пунктов – 90 км/ч.

5. Организация пешеходного движения подразделяется на обеспечение безопасности пешеходов:

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

Безопасность нерегулируемого пересечения проезжей части обеспечивается:

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

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

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

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

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

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

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

Существует потребность в совершенствовании пешеходной инфраструктуры.

6. Поддержание дорог в хорошем эксплуатационном состоянии необходимо прежде всего для обеспечения плавности и безопасности

дорожного движения в условиях действия неблагоприятных внешних факторов (темное время суток, зимний период).

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

- освещение дорог;
- использование средств оптического ориентирования (разметка, световозвращатели);
- выделение освещением расположения опасных зон (пересечений, примыканий, ОП, пешеходных переходов, участков дорожно-ремонтных работ и т. д.);
- исключение дезориентирующего, отвлекающего и слепящего воздействия рекламных щитов, вывесок;
- исключение чередования коротких освещенных и неосвещенных участков дороги, обеспечение плавного снижения яркости освещения проезжей части на выезде с освещенного участка при помощи переходной зоны освещения протяженностью 50...250 м в зависимости от перепада яркости освещения;
- избежание размещения опор освещения в местах, находящихся на траектории возможного движения ТС в случае его внезапного съезда с дороги;
- регулирование величины и густоты крон насаждений вдоль дороги для предупреждения снижения качества освещения проезжей части.

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

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

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

- своевременная уборка снега с проезжей части и его правильное складирование для предупреждения снижения видимости из-за образования снежных валов согласно ГОСТ Р 50597;
- проведение противогололедных мероприятий;
- дополнительное информирование водителей об участках УДС с наиболее сложными условиями движения;
- применение специального оснащения и обозначения снегоуборочной техники (яркий цвет, проблесковые маячки, противотуманные фары);
- применение согласованного организационного плана очередности действий по уборке снега и проведения мероприятий по снижению скользкости.

7. Регулирование остановок и стоянок ТС устраняет опасные ситуации, возникающие при снижении обзора и создании помех для движения из-за ТС,

маневрирующих и стоящих у края проезжей части. Остановки и стоянки ТС вдоль тротуаров оказывают негативное влияние на общую пропускную способность дорог из-за помех для нормального ОПП и работы дорожной техники (например, снегоуборочной).

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

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

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

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

Элементами перечисленных мероприятий служат:

- запрет остановки перед регулируемым перекрестком;

- полный запрет стоянки (разрешается только остановка для посадки-высадки и погрузки-выгрузки) на участках дорог, пропускная способность которых близка к пределу расчетной;

- ограниченный запрет на стоянку по времени, по категории ТС, по месту;

- регулирование постановки ТС около тротуара на стоянке с обозначением разметкой, знаками;

- местное регулирование режима остановки и стоянки с обозначениями границ знаками "Зона стоянки" и "Конец зоны стоянки".

1.14 Исследование причин и условий возникновения ДТП

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

ДТП наносят экономике значительный ущерб.

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

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

- постоянно возрастающей мобильностью населения;

- увеличением автомобильного парка личных ТС;

- низкой долей перевозок общественным транспортом и увеличением перевозок личным транспортом;

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

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

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

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

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

На территории МО в 2018 г. зарегистрировано 19 ДТП (рисунок 3), в которых 2 человека погибло и 21 человек получил ранения. По сравнению с 2017 г. количество ДТП в 2018 г. увеличилось на 27 % (с 15 до 19 ДТП), количество раненых увеличилось на 10 % (с 19 до 21 человека) но количество погибших при этом уменьшилось на 33 % (с 3 до 2 человек).

Количество ДТП, как и количество раненых в них людей, последние 16 лет имеют устойчивую тенденцию увеличения, а количество погибших в ДТП за тот же период колеблется в интервале 1–6 человек.

С участием пешеходов в МО в 2018 г. (рисунок 4) произошло 31,5 % ДТП (6 из 19 ДТП), в которых 5 человек получило ранения и один пешеход погиб. В 2018 г., по сравнению с предыдущим годом, отмечается резкое увеличение количества таких ДТП (с 1 до 6 ДТП), количества раненых (с 1 до 5 человек) и количества погибших (с 0 до 1 человека). В целом за последние 16 лет количество ДТП с участием пешеходов колеблется в интервале 1–6 ДТП, количество раненых – в интервале 0–6 человек, а количество погибших – 0–3 человека.

По вине пешеходов в 2018 г. (рисунок 5) произошел 21 % ДТП (4 из 19 ДТП) или две третьих ДТП, произошедших с участием пешеходов, в которых один человек погиб (переходил дорогу в неполюженном месте) и

3 человека получили ранения. По сравнению с предыдущим 2017 годом, в котором за последние 16 лет зафиксировано наименьшее количество таких ДТП и пострадавших в них людей, в 2018 г. отмечается резкий скачок как самих ДТП (с 0 до 4 ДТП), так и количества раненых (с 0 до 3 человек) и количества погибших в них людей (с 0 до 1 человека).

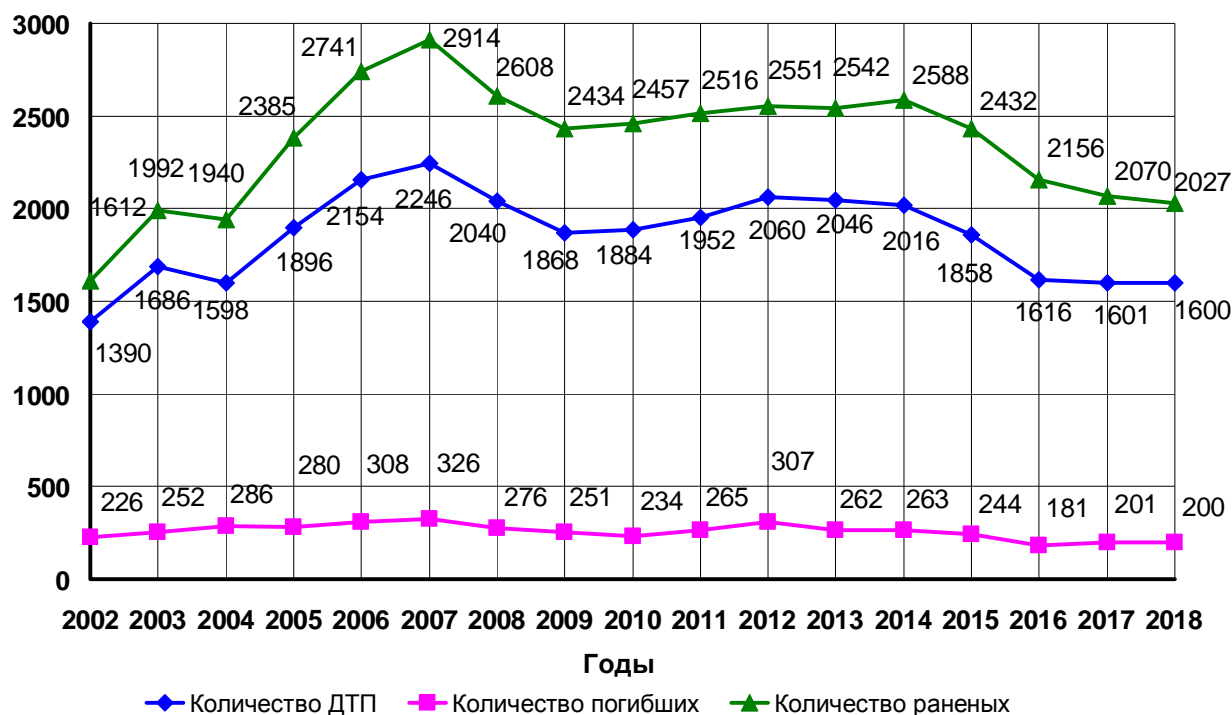


Рисунок 2 – Общее количество ДТП, погибших и раненых в них людей в Курской области

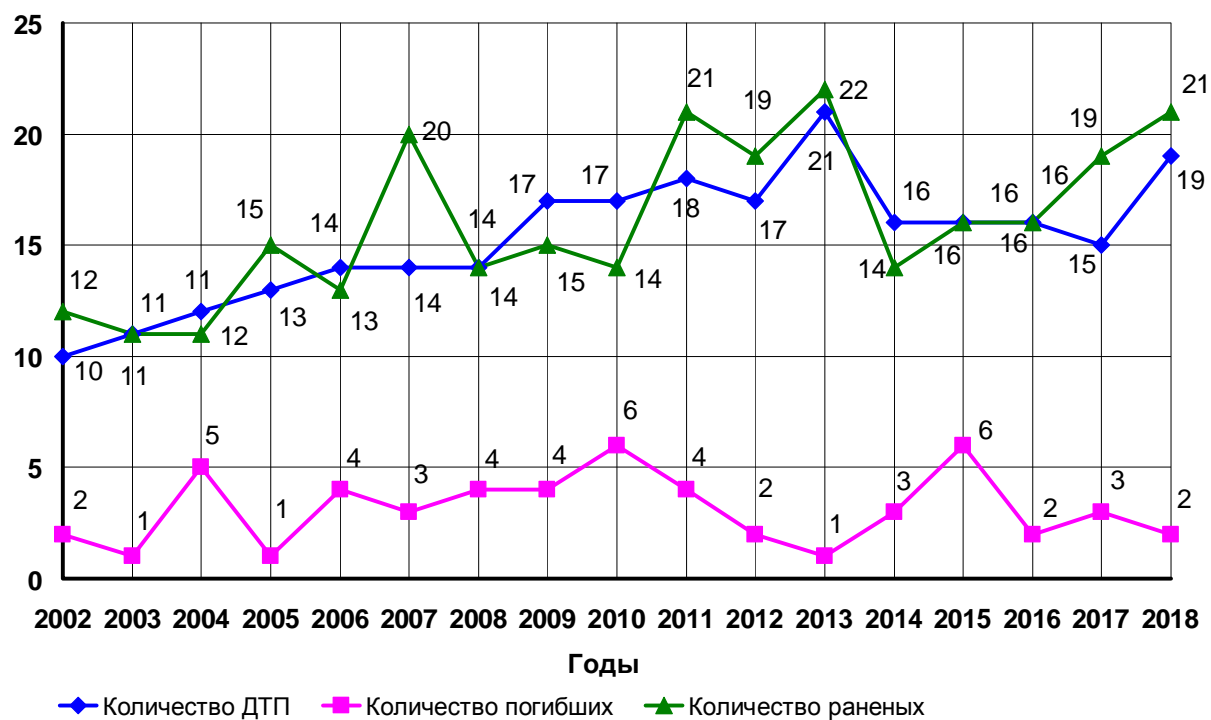


Рисунок 3 – Общее количество ДТП, погибших и раненых в них людей в Корневском районе

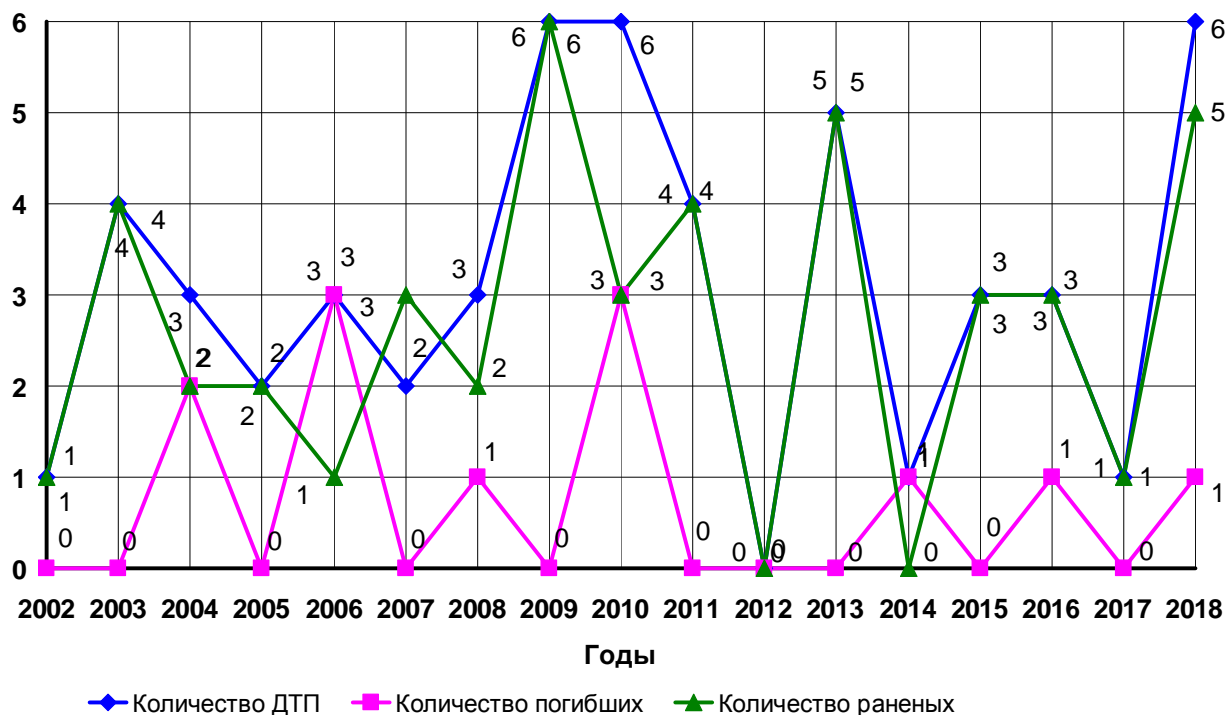


Рисунок 4 – Количество ДТП с участием пешеходов, количество погибших и раненых в них людей

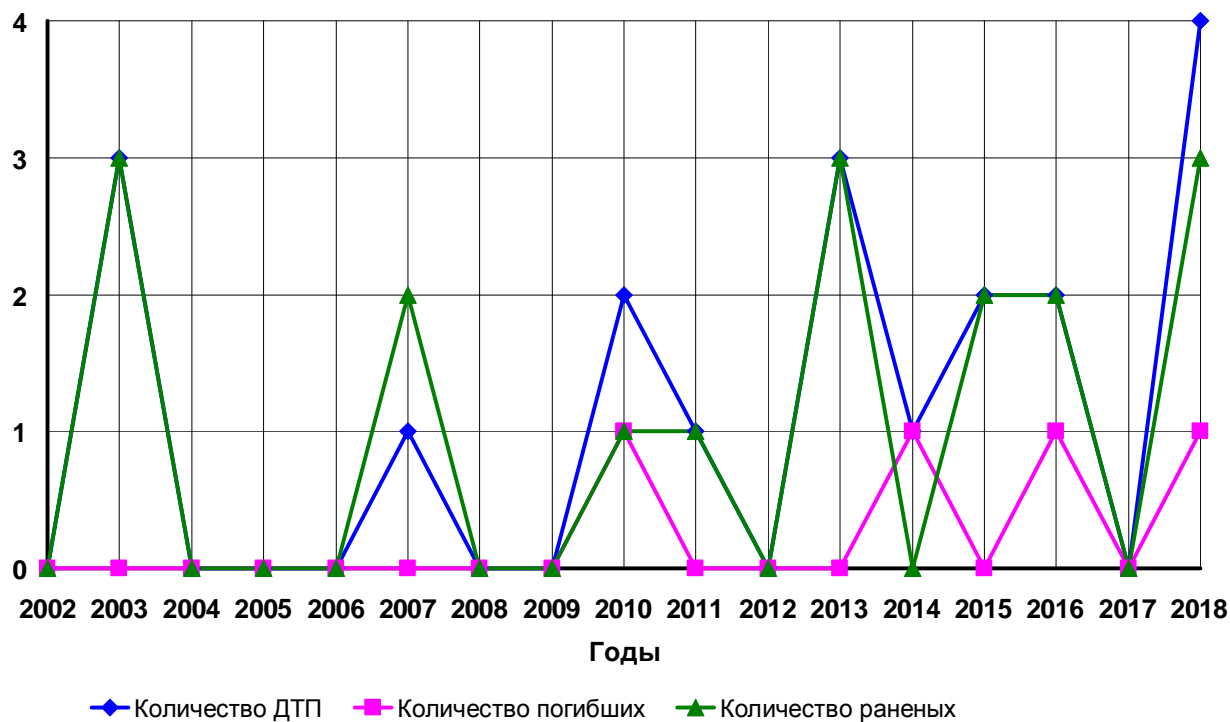


Рисунок 5 – Количество ДТП по вине пешеходов, количество погибших и раненых в них людей

По вине водителей ТС, находящихся в нетрезвом состоянии, в 2018 г. (рисунок 6) произошло 3 ДТП (15,8 % от общего количества ДТП), в которых 1 человек погиб (50 % от общего количества погибших) и 4 человека получило ранения (19 % от общего количества раненых в ДТП). Последние 16 лет количество таких ДТП находится в интервале 2–7 ДТП, количество

раненых – 2–8 человек, количество погибших – 0–4 человека. Тенденции увеличения или уменьшения таких ДТП в последние годы не наблюдается.

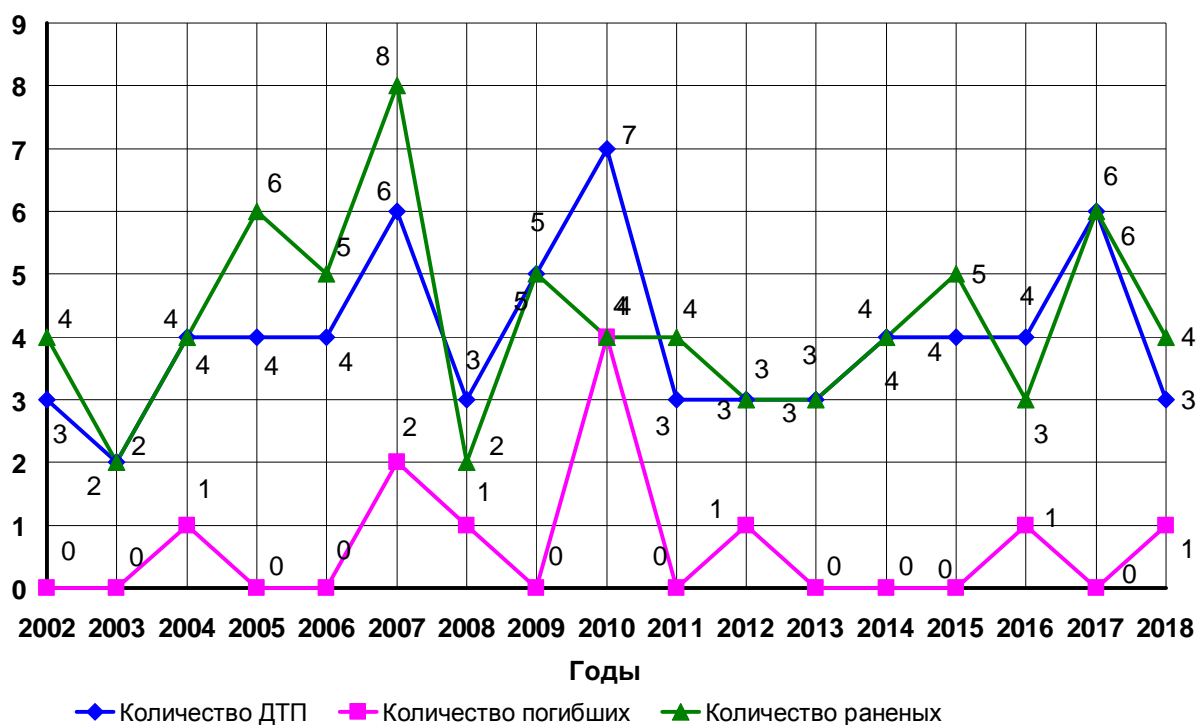


Рисунок 6 – Количество ДТП, погибших и раненых в них людей по вине водителей ТС, находящихся в нетрезвом состоянии

ДТП, произошедшие по вине водителей, находящихся в состоянии алкогольного опьянения, характеризуются наибольшим количеством пострадавших на одно ДТП (4 раненых и 1 погибший на 3 ДТП).

С участием детей в 2018 г. (рисунок 7) не произошло ни одного ДТП. По сравнению с предыдущим 2017 годом количество таких ДТП, а также количество раненых детей уменьшилось с 2 до 0. Количество погибших детей в таких ДТП на протяжении последних 10 лет равно нулю.

По вине детей в 2018 г. (рисунок 8), как и в предыдущие четыре года, не произошло ни одного ДТП, и, соответственно, ни один ребенок не пострадал.

По вине молодых водителей в 2018 г. (рисунок 9) произошло одно ДТП, в котором один человек получил ранения и ни один человек не погиб. По сравнению с 2017 г. количество таких ДТП и количество раненых в них людей уменьшилось в 2 раза, а количество погибших не изменилось и равно нулю.

В 2018 г. зарегистрировано 5 ДТП (26,3 % от общего их количества), которым сопутствовали, так называемые, неудовлетворительные дорожные условия (рисунок 10), в которых один человек погиб и 4 человека получили ранения. Последние 3 года количество таких ДТП находится в интервале 5–7 ДТП, количество раненых – 4–6 человек, количество погибших не изменяется и равно 1 человеку.

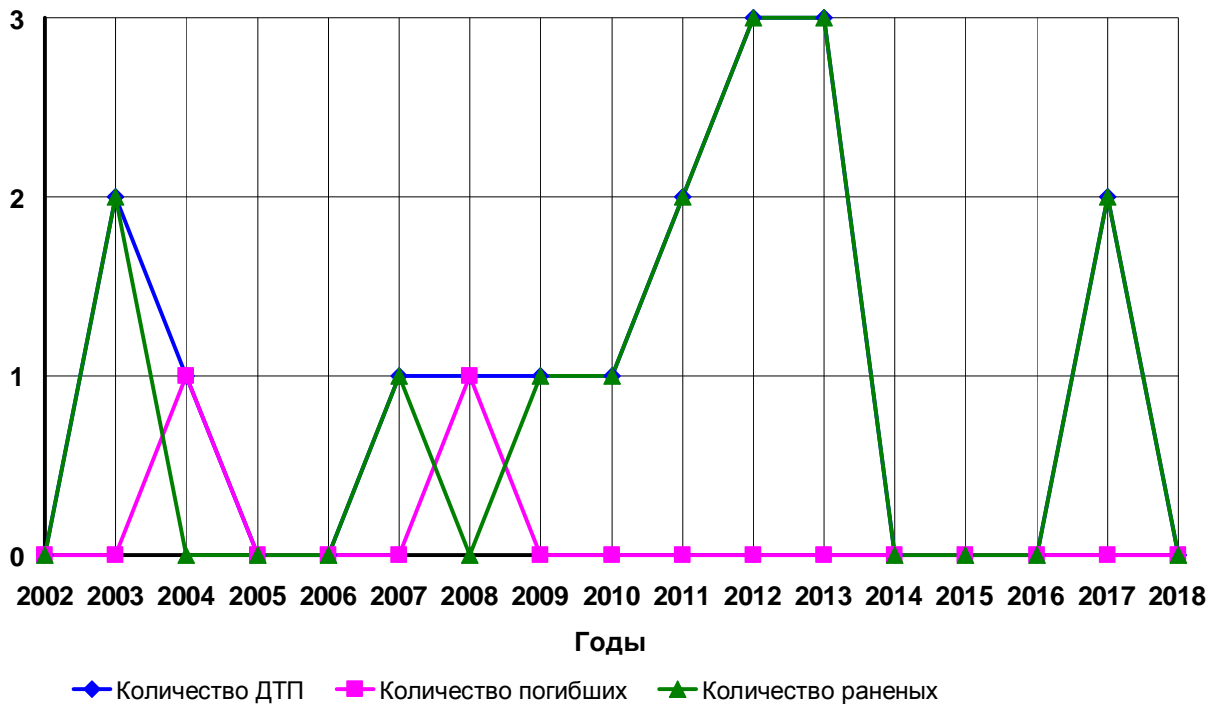


Рисунок 7 – Количество ДТП с участием детей, количество погибших и раненых в них людей

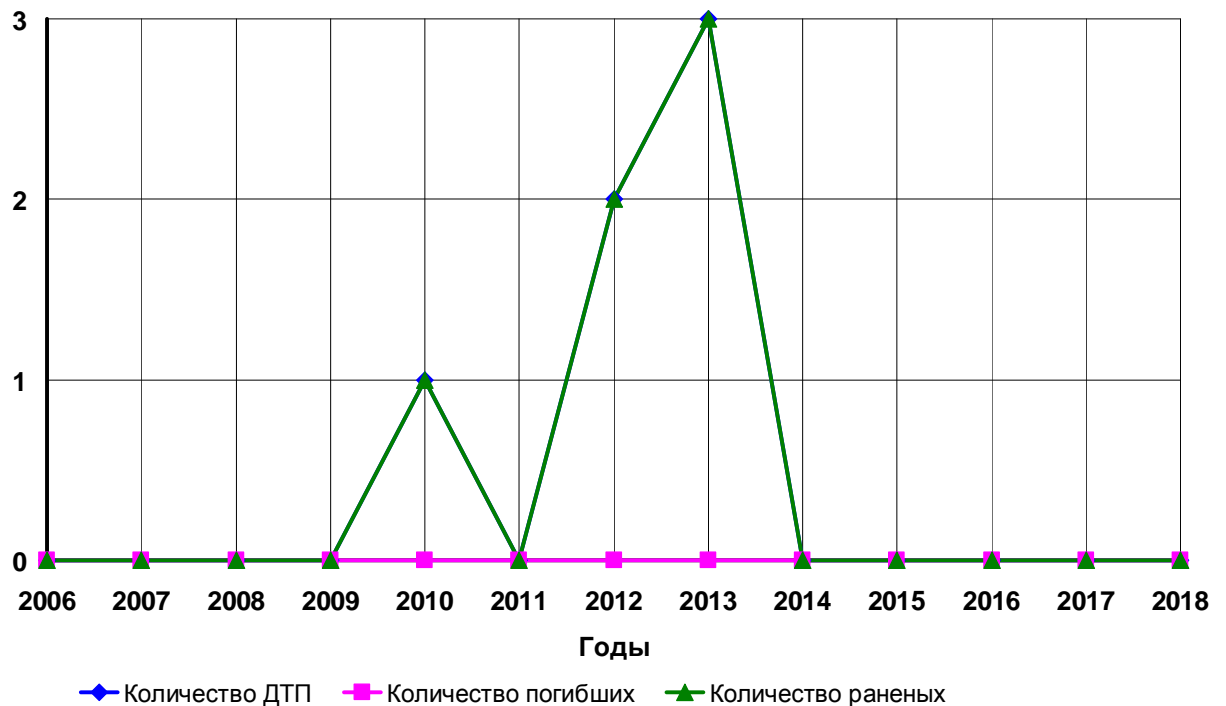


Рисунок 8 – Количество ДТП по вине детей, количество погибших и раненых в них людей

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

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

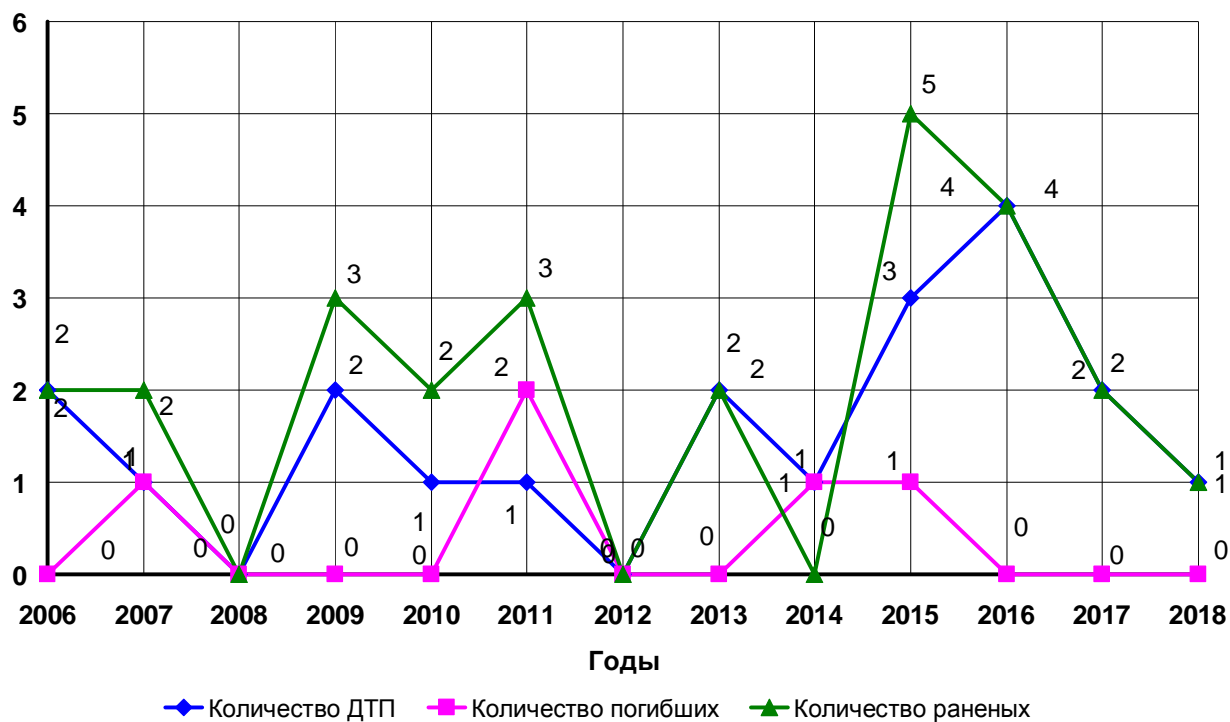


Рисунок 9 – Количество ДТП по вине молодых водителей ТС, количество погибших и раненых в них людей

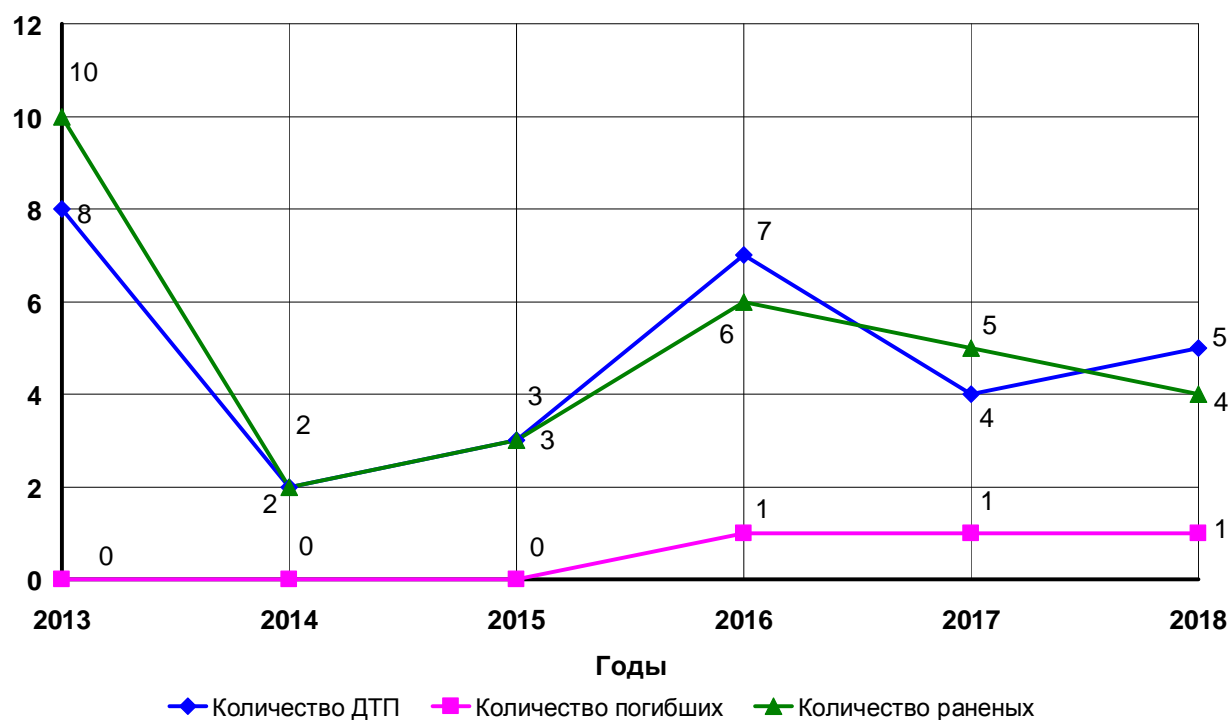


Рисунок 10 – Количество ДТП с сопутствующими неудовлетворительными дорожными условиями, количество погибших и раненых в них людей

В 2018 г., как и в предыдущий год, в Кореневском районе не зарегистрировано ни одного ДТП, произошедшего на пешеходном переходе.

Анализ распределения ДТП по месяцам года в 2018 г. (рисунок 11) показывает, что на протяжении года ДТП распределены более-менее

равномерно. Каждый месяц происходит от нуля (апрель) до 3 ДТП (июнь и ноябрь).

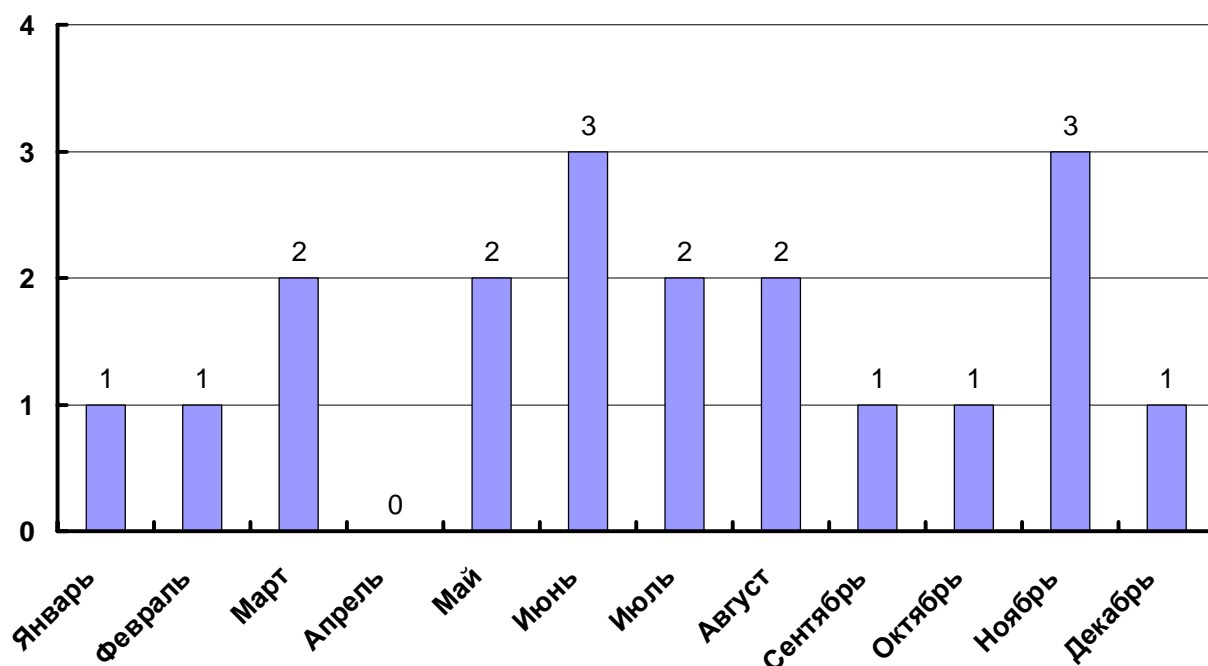


Рисунок 11 – Распределение ДТП по месяца года

Анализ распределения ДТП по дням недели в 2018 г. (рисунок 12) показывает, что наибольшее их количество (6 ДТП) произошло в субботу (31,6 % от общего количества ДТП), а наименьшее количество ДТП (1 ДТП) – в понедельник. В остальные дни недели происходило по 2 (вторник, четверг, пятница, воскресенье) и 4 ДТП (среда).

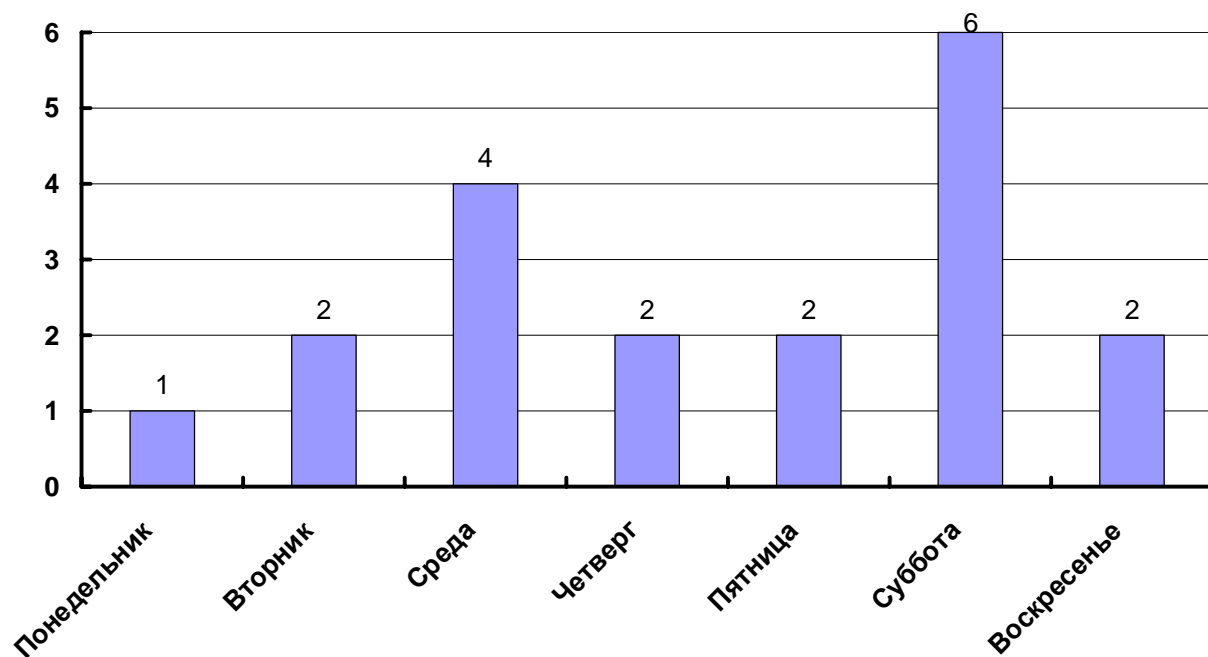


Рисунок 12 – Распределение ДТП по дням недели

Анализ распределения ДТП по времени суток в 2018 г. (рисунок 13) показывает, что наибольшее их количество (9 ДТП или 47,4 % от общего количества ДТП) произошло вечером с 16 до 23 часов. Второй, несколько меньший, пик наблюдается утром с 7 до 9 часов и составляет 5 ДТП.

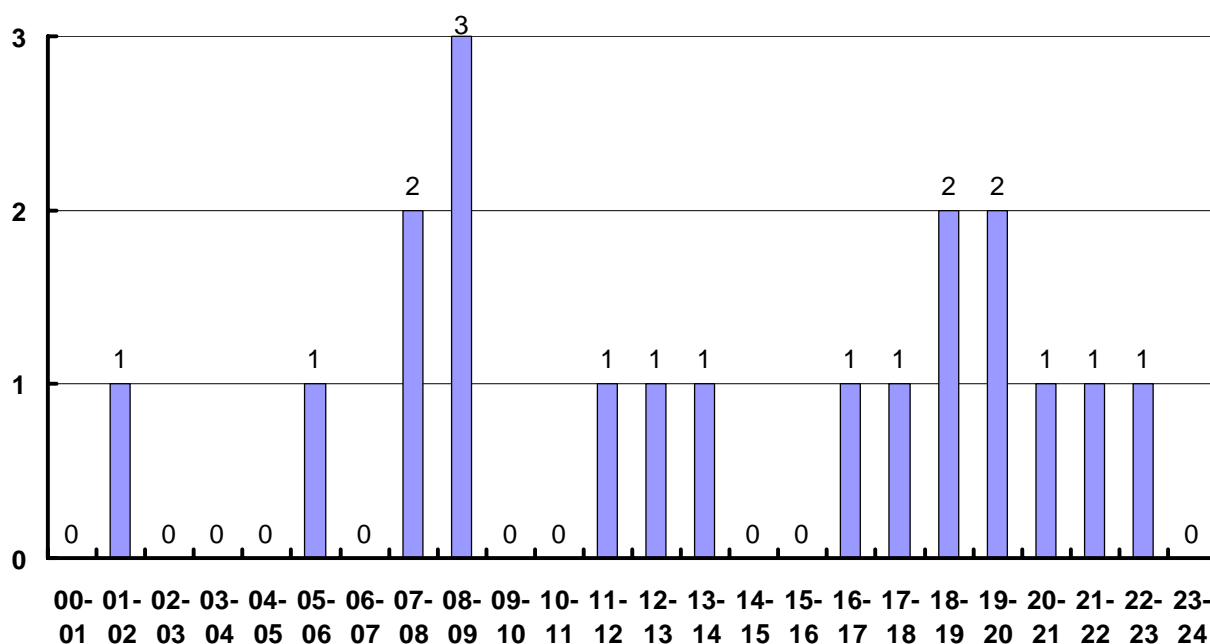


Рисунок 13 – Распределение ДТП по времени суток

Анализ распределения ДТП по видам в 2018 г. (рисунок 14) показывает, что самым распространенным видом ДТП является наезд на пешехода (6 ДТП или 31,6 % от общего их количества), затем идет столкновение и опрокидывание ТС (по 4 ДТП или 21,0 % от общего их количества), на третьем месте – наезд на велосипедиста (3 ДТП или 15,8 % от общего их количества), на четвертом месте – наезд на препятствие и иной вид (по 1 ДТП).

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

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

- 9 из 19 ДТП (47,3 %) составили наезды на пешеходов и велосипедистов, совершенные не на пешеходных переходах;

- 4 ДТП (21,0 % от общего их количества) произошли по вине пешеходов в результате перехода дороги в неполюженном месте или движения по проезжей части;

- 5 ДТП (26,3 % от общего их количества) зарегистрировано с неудовлетворительными дорожными условиями;

- 3 ДТП (15,8 %) совершено по вине водителей, находящихся в состоянии алкогольного опьянения, в которых 1 человек погиб и 4 человека получило ранения;

- 4 из 19 ДТП – опрокидывания, являющиеся следствием недостаточной ширины проезжей части, необустроенных обочин, малых радиусов кривых в плане и отсутствия предупреждающих дорожных знаков;

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

- основные причины и условия, способствующие ДТП: превышение скоростного режима, управление ТС в состоянии опьянения; несоблюдение дистанции между ТС, неудовлетворительное состояние обочин, отсутствие или плохая видимость дорожных знаков и дорожной разметки, отсутствие тротуаров и пешеходных переходов, отсутствие уличного освещения, нарушение содержания автомобильных дорог.

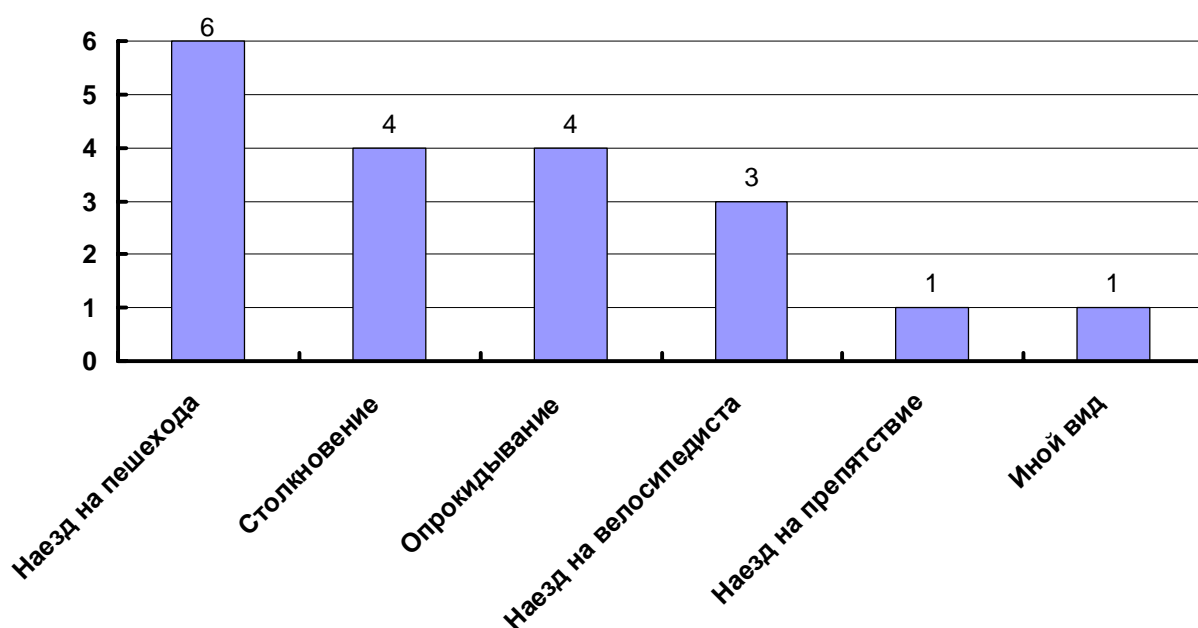


Рисунок 14 – Распределение ДТП по видам

1.15 Изучение общественного мнения и мнения водителей ТС

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

населения, численность которого в 2033 году должна будет составить 11100 человек.

Исходя из прогноза уровня автомобилизации населения Кореневского района в 2033 г. (672 ТС / 1000 чел.), количество ТС в районе при этом варианте составит 7470 единиц, что на 7,6 % больше существующего в настоящее время количества ТС (6936 единиц). Следовательно, также на 7,6 % увеличится интенсивность движения ТС и загрузка УДС Кореневского района.

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

В качестве основных мероприятий ОДД для консервативного варианта определены:

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

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

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

квалифицированных кадрах, что наряду с привлечением населения района, в настоящее время работающего в Курске и Москве, привлечет в район новых, более квалифицированных специалистов. Усиление специализации труда приведет к реформированию системы профессионального образования в районе.

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

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

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

Оптимальный (инновационный) вариант проектирования КСОДД предусматривает стабилизацию численности населения Кореневского района, которая в 2033 г. будет на уровне 2018 г., т. е. 16000 чел. Этот вариант предусматривает развитие производственной базы, инженерной инфраструктуры, улучшение социальных и культурно-бытовых условий жизни населения.

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

Исходя из прогноза уровня автомобилизации населения Кореневского района в 2033 г., количество ТС в районе при этом варианте составит 10750 единиц, что на 55 % больше существующего в настоящее время количества ТС. Следовательно, также на 55 % увеличится интенсивность движения ТС и загрузка УДС Кореневского района.

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

В качестве основных мероприятий ОДД для оптимального варианта определены:

- 1) обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий;
- 2) категорирование дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству;
- 3) распределение транспортных потоков по сети дорог;

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

5) совершенствование системы информационного обеспечения участников ДД;

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

7) организация пропуска грузовых ТС;

8) формирование единого парковочного пространства;

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

10) организация движения пешеходов;

11) обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов;

12) обеспечение маршрутов безопасного движения детей к ОУ;

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

14) размещение специализированных стоянок для задержанных ТС.

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

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

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

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

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

4 Мероприятия по ОДД для предлагаемого к реализации варианта проектирования

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

4.1 Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий

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

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

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

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

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

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

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

Категории автомобильных дорог Кореневского района представлены в приложениях Д и Е.

4.3 Распределение транспортных потоков по сети дорог

Целью данных мероприятий является реализация подходов к решению транспортных проблем и разработке мероприятий по снижению перегрузки

УДС Кореневского района путем изменения параметров действующей транспортной сети, что в свою очередь вызывает перераспределение транспортных потоков по УДС и изменяет параметры ДД.

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

Интенсивности движения ТС по дорогам Кореневского района представлены в приложениях Д и Е.

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

4.4 Разработка, внедрение и использование АСУДД

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

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

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

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

В рамках разработки КСОДД предложения по внедрению систем мониторинга и установке детекторов ТП не являются рациональными, ввиду низких показателей интенсивности ТП и отсутствия систематических заторовых ситуаций на транспортной сети Кореневского района.

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

4.6 Совершенствование системы информационного обеспечения участников ДД

Все инженерные разработки схем и режимов ДД доводятся в современных условиях до участников ДД с помощью таких технических средств, как дорожные знаки, дорожная разметка, светофоры, направляющие устройства, которые по существу являются средствами информации. Правила применения ТСОДД определены ГОСТ Р 52289.

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

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

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

4.7 Применение реверсивного движения

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

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

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

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

В рамках разработки КСОДД ввод новых или изменение действующих маршрутов не предусматривается, ввиду полного удовлетворения спроса на

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

4.9 Организация пропуска транзитных транспортных потоков

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

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

4.10 Организация пропуска грузовых ТС

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

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

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

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

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

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

органом, владельцем таких автомобильных дорог или назначенным им лицом.

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

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

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

4.11 Ограничение доступа ТС на определенные территории

Ограничение доступа ТС на определенные территории используется в различных целях:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.13 Формирование единого парковочного пространства

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

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

4.14 Организация одностороннего движения ТС на дорогах или их участках

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

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

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

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

В рамках разработки КСОДД не предусматривается введение светофорного регулирования, ввиду отсутствия на территории Кореневого района пересечений, примыканий и участков дорог с большими интенсивностями пересекающихся ТП и ПП.

4.16 Режимы работы светофорного регулирования

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

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

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

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

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

Для устранения конфликтных ситуаций и лучшего понимания ОДД предлагается реконструкция перекрестка дорог Коренево – Троицкое и "Коренево – Троицкое" – "Рыльск – Коренево – Суджа" (51.404575, 34.920218) (рисунки 15 и 16).



Рисунок 15 – Перекресток дорог Коренево – Троицкое и "Коренево – Троицкое" – "Рыльск – Коренево – Суджа"

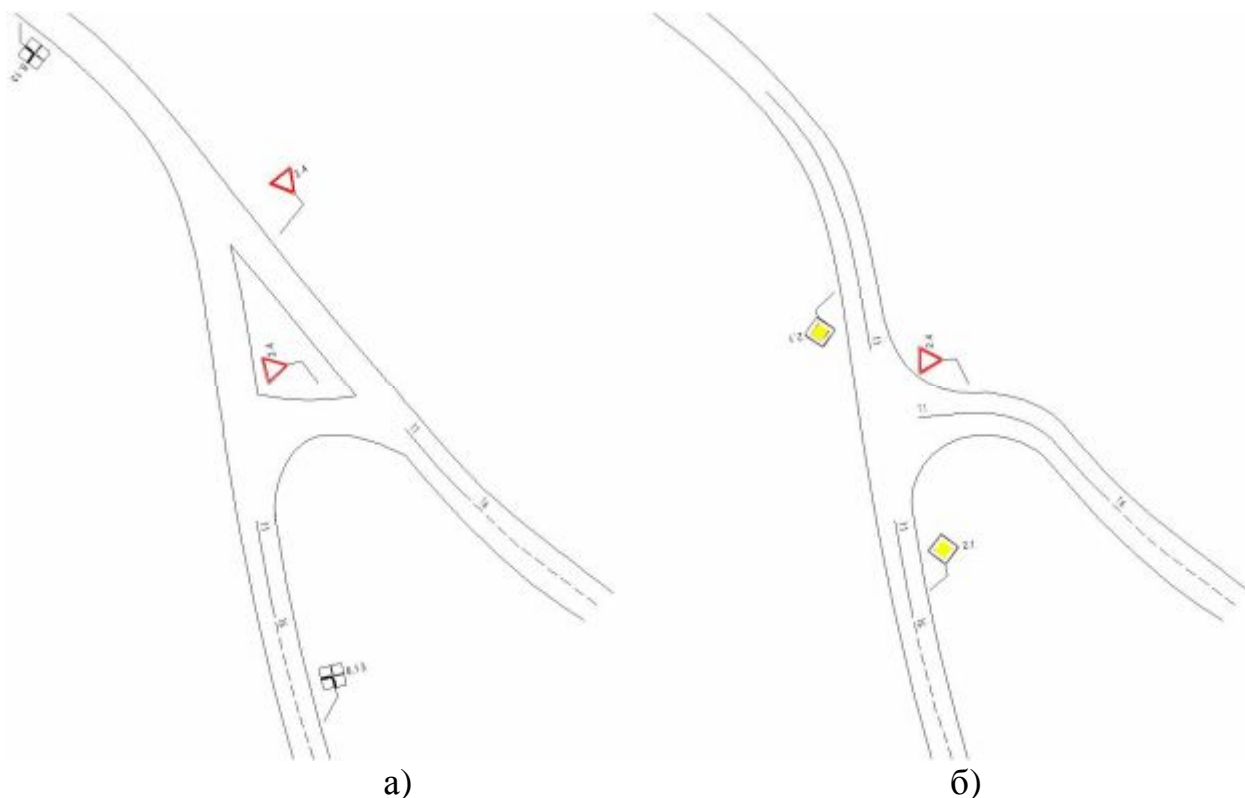


Рисунок 16 – Существующая (а) и предлагаемая (б) ОДД на перекрестке дорог Коренево – Троицкое и "Коренево – Троицкое" – "Рыльск – Коренево – Суджа"

Для устранения помех движению и факторов опасности предлагается реконструкция (спрямление) участка дороги Рыльск – Коренево – Суджа, 32 км (51.379384, 34.990213) (рисунки 17 и 18).



Рисунок 17 – Участок дороги Рыльск – Коренево – Суджа, 32 км



Рисунок 18 – Схема реконструкции (спрямления) участка дороги Рыльск – Коренево – Суджа, 32 км

Для устранения помех движению и факторов опасности предлагается реконструкция (спрямление) участка дороги "Коренево – Троицкое" – Комаровка – Глушково, с. Апанасовка (51.298379, 34.853578) (рисунки 19–21).



Рисунок 19 – Участок дороги "Коренево – Троицкое" – Комаровка – Глушково, с. Апанасовка



Рисунок 20 – Участок дороги "Коренево – Троицкое" – Комаровка – Глушково, с. Апанасовка

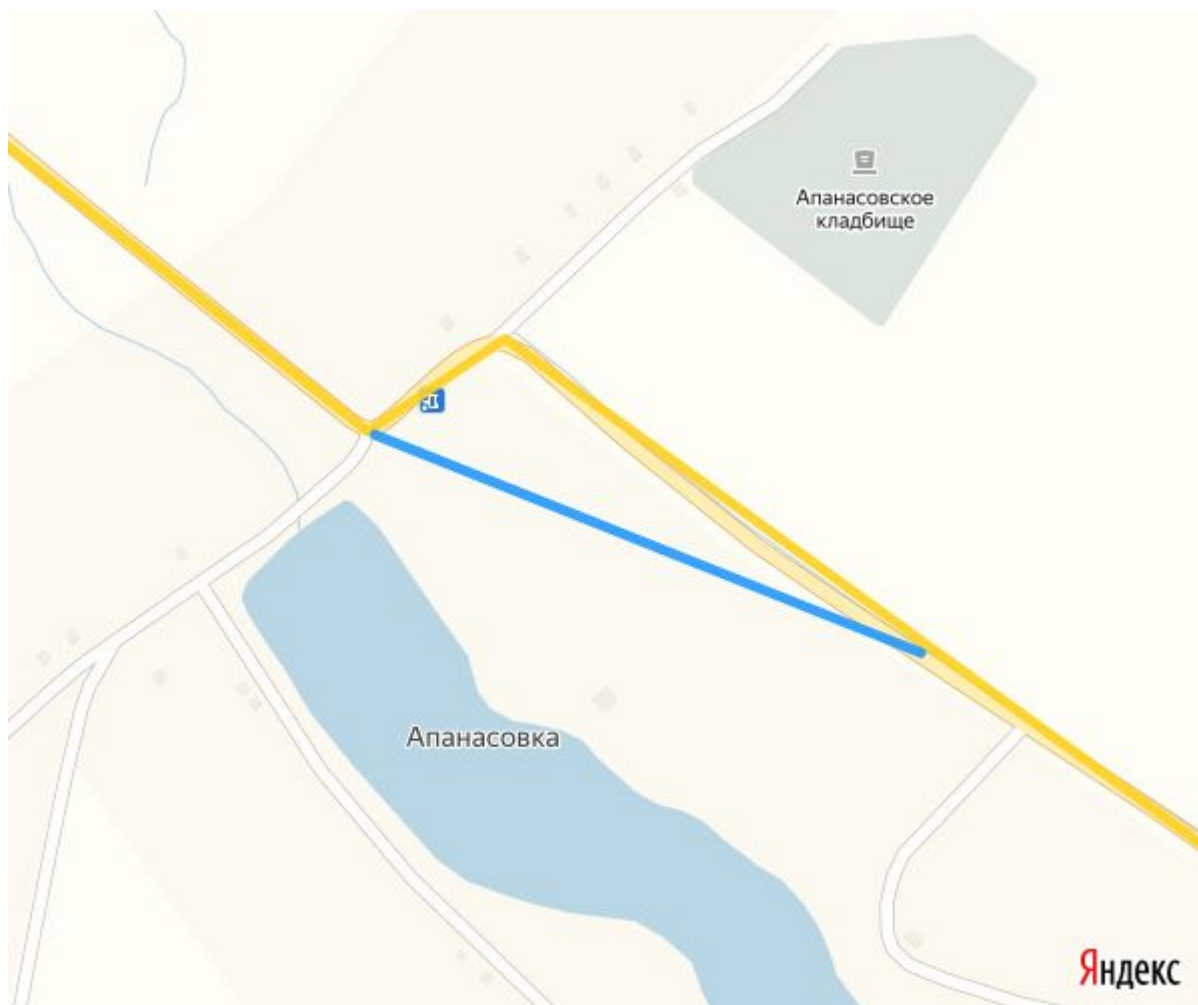


Рисунок 21 – Схема реконструкции (спрямления) участка дороги "Корнево – Троицкое" – Комаровка – Глушково, с. Апанасовка

4.18 Организация движения пешеходов

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

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

- мероприятия, направленные на снижение количества ДТП и тяжести их последствий с участием пешеходов;
- мероприятия по предупреждению травматизма на пешеходных переходах вблизи ОУ, а также в местах массового скопления людей;
- мероприятия, направленные на обеспечение беспрепятственного перемещения ПП.

В рамках этих мероприятий предусмотрено:

- строительство пешеходных дорожек (тротуаров) вдоль центральных и наиболее оживленных улиц населенных пунктов;
- обустройство пешеходных переходов;
- обновление дорожной разметки на пешеходных переходах;
- улучшение видимости пешеходных переходов посредством оборудования современными ТСОДД;
- приведение в нормативное состояние существующих пешеходных дорожек и переходов, а также других объектов транспортной инфраструктуры.

4.19 Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов

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

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

- выполнением в дорожном хозяйстве специальных государственных функций по обеспечению доступности элементов обустройства автомобильных дорог для всех людей, включая инвалидов и другие маломобильные группы населения;
- единством методологии и положений нормативных правовых актов, других нормативных документов системы технического регулирования в сфере дорожного хозяйства и автомобильного транспорта применительно к инвалидам и другим маломобильным группам населения;
- комплексностью применения элементов обустройства автомобильных дорог для всех пешеходов, включая инвалидов и другие маломобильные группы населения;
- непрерывностью связи элементов обустройства автомобильных дорог, приспособленных для инвалидов и других маломобильных групп населения на всем протяжении маршрутов их движения: между собой, со зданиями,

сооружениями, стоянками (парковками), ОП пассажирского транспорта общего пользования и т. д.;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.20 Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным учреждениям

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

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

Поставленные задачи решаются с помощью применения ТСОДД.

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

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

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

- устройство пешеходных ограждений перильного типа;
- устройство пешеходных переходов с ТСОДД, повышающими видимость;
- устройство ТСОДД для принудительного снижения скорости ТС (шумовые полосы, искусственные неровности);

- установка дорожных знаков 1.23 "Осторожно дети".

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

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

4.21 Организация велосипедного движения

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

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

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

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

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

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

Проектируемый транспортный каркас Кореневского района представлен в приложении С.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.24 Размещение специализированных стоянок для задержанных ТС

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

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

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

В рамках разработки КСОДД предусматривается строительство специализированной стоянки для задержанных ТС.

5 Очередность реализации мероприятий по ОДД

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

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

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

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

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

6 Оценка требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по ОДД

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

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

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

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

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

Требуемый объем финансирования мероприятий по ОДД составляет 1029,85 млн руб., в том числе:

- 2019 год – 12,6 млн руб.;
- 2020 год – 25,0 млн руб.;
- 2021 год – 31,6 млн руб.;
- 2022 год – 26,5 млн руб.;
- 2023 год – 23,15 млн руб.;
- 2024 – 2028 годы – 371,0 млн руб.;
- 2029 – 2033 годы – 540,0 млн руб.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Основными функциями администрации МО по реализации КСОДД являются:

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

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

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

Общий контроль над ходом реализации КСОДД осуществляет глава администрации МО.

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

Корректировка КСОДД осуществляется в случаях:

- отклонений в выполнении мероприятий КСОДД в предшествующий период;

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

- снижения результативности и эффективности использования средств бюджетной системы;

- изменения дорожно-транспортной ситуации;

- уточнения мероприятий, сроков реализации объемов финансирования мероприятий.

Заключение

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

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

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

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

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

КСОДД разработана на срок 15 лет.

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

Список использованных источников

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Приложение А – Схема административных границ Кореневского района



Приложение Б – Образовательные учреждения Кореневского района

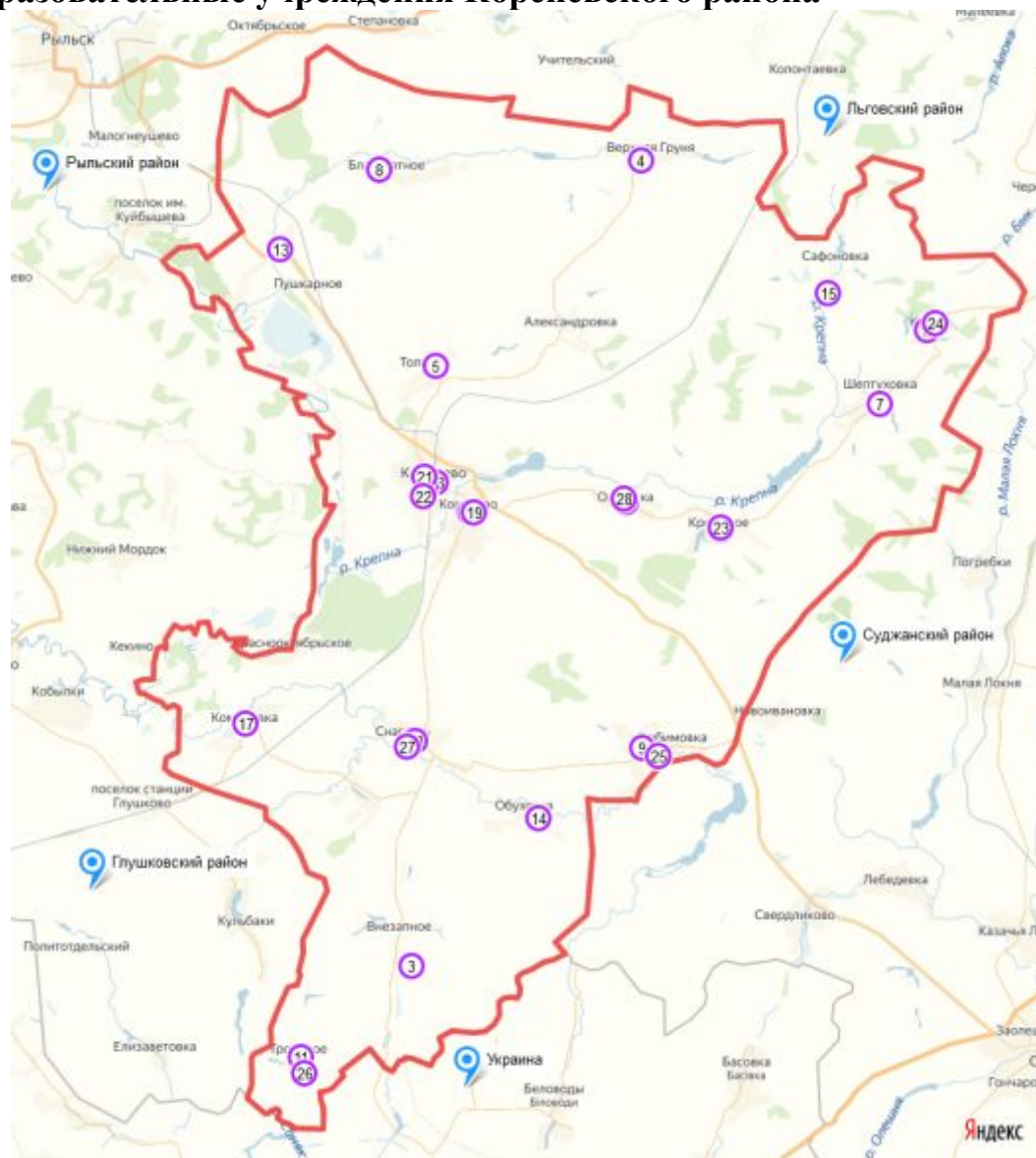


Таблица – Перечень ОУ Кореневского района

№ п/п	Наименование	Адрес
1	МКОУ "Кореневская средняя общеобразовательная школа № 1 им. В. Крохина"	307410, Курская область, Кореневский район, пгт. Коренево, ул. Школьная, д. 1
2	МКОУ "Кореневская средняя общеобразовательная школа № 2"	307411, Курская область, Кореневский район, с. Коренево, ул. Гигант, д. 1б
3	МКОУ "Викторовская средняя общеобразовательная школа"	307433, Курская область, Кореневский район, д. Викторовка, д. 1
4	МКОУ "Верхне-Грунская средняя общеобразовательная школа"	307415, Курская область, Кореневский район, с. Верхняя Груня, д. 167
5	МКОУ "Толпинская средняя общеобразовательная школа"	307442, Курская область, Кореневский район, с. Толпино, д. 2
6	МКОУ "Ольговская средняя общеобразовательная школа"	307424, Курская область, Кореневский район, с. Ольговка, д. 213
7	МКОУ "Шептуховская средняя общеобразовательная школа"	307422, Курская область, Кореневский район, с. Шептуховка, ул. Молодежная, д. 10
8	МКОУ "Благодатенская средняя общеобразовательная школа"	307414, Курская область, Кореневский район, с. Благодатное, д. 17
9	МКОУ "Любимовская средняя общеобразовательная школа"	307420, Курская область, Кореневский район, с. Любимовка, ул. Средняя, д. 84
10	МКОУ "Снагостская средняя общеобразовательная школа"	307431, Курская область, Кореневский район, с. Снагость, ул. Красная, д. 26
11	МКОУ "Троицкая средняя общеобразовательная школа"	307440, Курская область, Кореневский район, с. Троицкое, д. 68
12	МКОУ "Плодосовхозская средняя общеобразовательная школа"	307425, Курская область, Кореневский район, п. Каучук, ул. Школьная, д. 8
13	МКОУ "Пушкарская средняя общеобразовательная школа"	307413, Курская область, Кореневский район, с. Пушкарное, д. 299
14	МКОУ "Обуховская основная общеобразовательная школа"	307434, Курская область, Кореневский район, с. Обуховка, д. 59
15	МКОУ "Сафоновская основная общеобразовательная школа"	307423, Курская область, Кореневский район, с. Сафоновка, д. 85
16	МКОУ "Кремяновская средняя общеобразовательная школа"	307421, Курская область, Кореневский район, с. Кремяное, ул. Центральная, д. 4
17	МКОУ "Комаровская средняя общеобразовательная школа"	307441, Курская область, Кореневский район, с. Комаровка, д. 100б
18	МКОУ "Кореневская средняя общеобразовательная школа имени М. Д. Дудкина"	307410, Курская область, Кореневский район, пгт. Коренево, ул. Ленина, д. 50

КСОДД на территории муниципального района "Кореневский район" Курской области

19	МКДОУ "Детский сад № 1"	307411, Курская область, с. Коренево, ул. Гигант
20	МКДОУ "Детский сад № 2"	307410, Курская область, пгт. Коренево, ул. Школьная, д. 7
21	МКДОУ "Детский сад № 3"	307410, Курская область, Кореневский район, пгт. Коренево, ул. 70 лет Октября, д. 25а
22	МКДОУ "Детский сад № 4"	307410, Курская область, Кореневский район, пгт. Коренево, ул. Школьная, д. 33а
23	МКДОУ "Кремяновский детский сад"	307421, Курская область, Кореневский район, с. Кремяное, ул. Центральная, д. 6
24	МКДОУ "Детский сад п. Каучук"	307425, Курская область, Кореневский район, п. Каучук, ул. Кооперативная, д. 10
25	МКДОУ "Любимовский детский сад"	307420, Курская область, Кореневский район, с. Любимовка, ул. Слободка, д. 57а
26	МКДОУ "Троицкий детский сад"	307440, Курская область, Кореневский район, с. Троицкое, д. 171
27	МКДОУ "Снагостский детский сад"	307431, Курская область, Кореневский район, с. Снагость, ул. Красная, д. 23
28	МКДОУ "Ольговский детский сад"	307424, Курская область, Кореневский район, с. Ольговка, д. 207а
29	МКУДО "Кореневский районный Дом детского творчества"	307410, Курская область, Кореневский район, пгт. Коренево, ул. Ленина, д. 50
30	МКУДО "Кореневская районная детско-юношеская спортивная школа"	307410, Курская область, Кореневский район, пгт. Коренево, ул. Ленина, д. 50

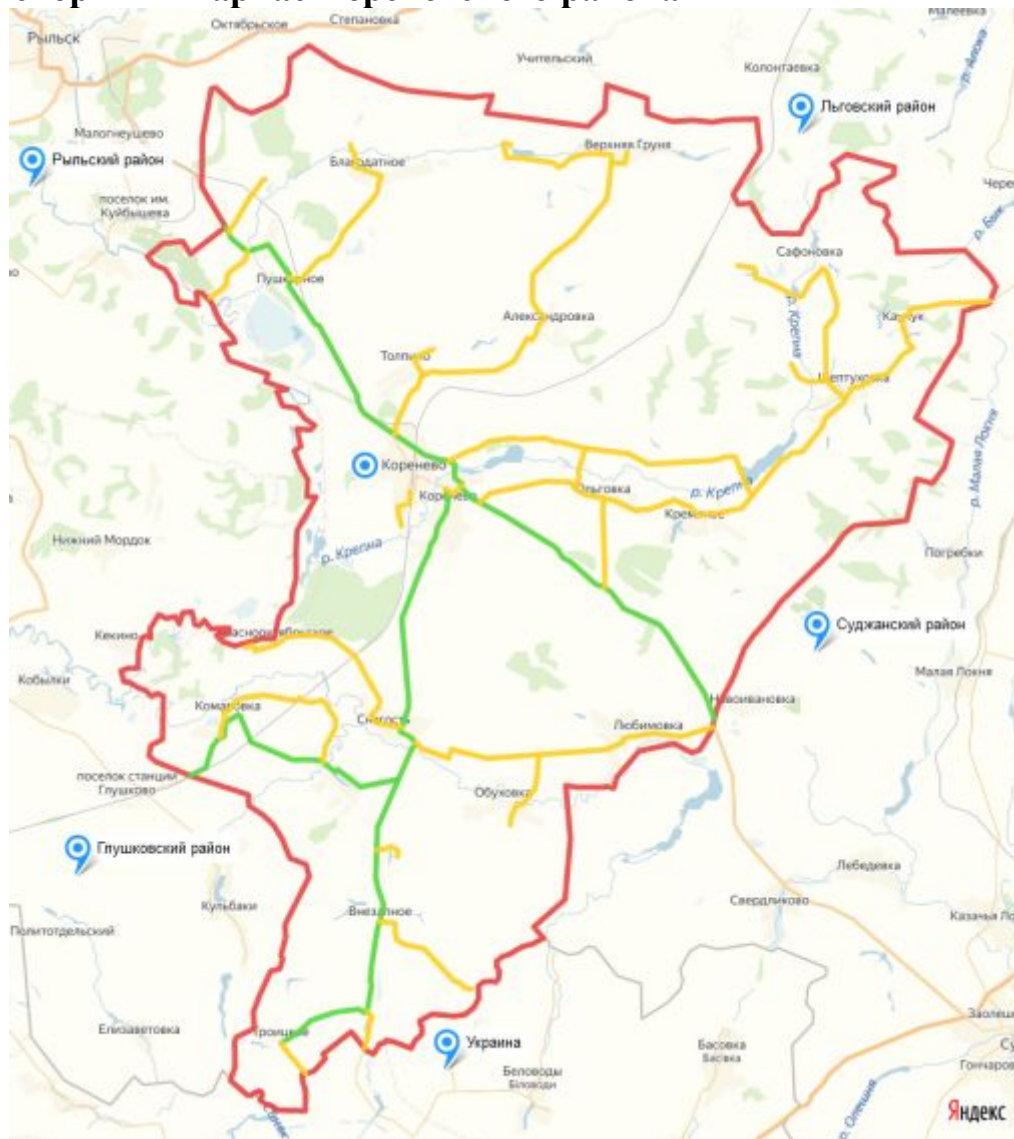
Приложение В – Учреждения здравоохранения Корневского района



Таблица – Перечень учреждений здравоохранения Кореневского района

№ п/п	Наименование	Адрес
1	ОБУЗ «Кореневская центральная районная больница»	307410, Курская обл., п. Коренево, ул. Комсомольская, д. 1
2	Шептуховская участковая больница	307422, Курская обл., Кореневский р-н, с. Шептуховка
3	Снагостская амбулатория	307431, Курская обл., Кореневский р-н, с. Снагость
4	Александровский ФАП	307415, Курская обл., Кореневский р-н, с. Александровка
5	Апанасовский ФАП	307432, Курская обл., Кореневский р-н, с. Апанасовка, д. 91
6	Благодатенский ФАП	307414, Курская обл., Кореневский р-н, с. Благодатное
7	ВерхнеГрунский ФАП	307415, Курская обл., Кореневский р-н, с. Верхняя Груня
8	Вишневский ФАП	307441, Курская обл., Кореневский р-н, д. Вишневка
9	Внезапновский ФАП	307433, Курская обл., Кореневский р-н, д. Внезапное, д. 24
10	Гордеевский ФАП	307440, Курская обл., Кореневский р-н, д. Гордеевка
11	Журавльский ФАП	307421, Курская обл., Кореневский р-н, д. Журавли
12	Комаровский ФАП	307441, Курская обл., Кореневский р-н, с. Комаровка, д. 169а
13	Кореневский ФАП	307411, Курская обл., Кореневский р-н, с. Коренево, ул. Лагутина
14	Краснооктябрьский ФАП	307435, Курская обл., Кореневский р-н, с. Краснооктябрьское
15	Кремяновский ФАП	307421, Курская обл., Кореневский р-н, с. Кремяное
16	Любимовский ФАП	307420, Курская обл., Кореневский р-н, с. Любимовка
17	НижнеГрунский ФАП	307415, Курская обл., Кореневский р-н, с. Нижняя Груня
18	Ольговский ФАП	307424, Курская обл., Кореневский р-н, с. Ольговка
19	Плодосовхозский ФАП	307425, Курская обл., Кореневский р-н, п. Каучук
20	Пушкарский ФАП	307413, Курская обл., Кореневский р-н, с. Пушкарное
21	Сафоновский ФАП	307423, Курская обл., Кореневский р-н, с. Сафоновка
22	Троицкий ФАП	307440, Курская обл., Кореневский р-н, с. Троицкое
23	Толпиский ФАП	307442, Курская обл., Кореневский р-н, с. Толпино
24	Южнопоселковый ФАП	307415, Курская обл., Кореневский р-н, п. Южный
25	Областное бюджетное учреждение стационарного социального обслуживания Курской области «Краснооктябрьский психоневрологический интернат»	307435, Курская обл., Кореневский р-н, с. Краснооктябрьское, ул. Мантуловка, д. 168

Приложение Г – Транспортный каркас Кореневого района



— дороги регионального значения,

— дороги межмуниципального значения

Приложение Д – Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального значения, проходящих в границе Кореневского района

№ п/п	Идентификационный номер	Наименование автомобильной дороги (координаты начала / конца)	Протя- женность, км	Категория	Покрытие	Ширина проезжей части, м	Интен- сивность, привед. ед. / сут.	Транспорт- ный спрос (загрузка), %
1	38 ОП РЗ 38К-006	Коренево – Троицкое 51.408952, 34.907493 51.195169, 34.820358	28,278	IV	асфальтобетон	6,0	2800	130–140
2	38 ОП РЗ 38К-007	"Коренево – Троицкое" – Комаровка – Глушково 51.295127, 34.890948 51.298231, 34.770061	11,191	IV	асфальтобетон	6,0	500	20-30
3	38 ОП РЗ 38К-030	Рыльск – Коренево – Суджа 51.510501, 34.779825 51.317434, 35.082079	31,2	III 27,3 км IV 3,9 км	асфальтобетон	7,0 6,0	2500	40–50 120–130
ВСЕГО:			70,669					

Приложение Е – Перечень автомобильных дорог общего пользования межмуниципального значения, проходящих в границе Кореневского района

№ п/п	Идентификационный номер	Наименование автомобильной дороги (координаты начала / конца)	Протяженность, км	Категория	Покрытие	Ширина проезжей части, м	Интенсивность, привед. ед. / сут.	Транспортный спрос (загрузка), %
1	38 ОП МЗ 38Н-017	Благодатное – Ковыневка	0,998	V 0,95 км – 0,048 км	щебень 0,95 км грунт 0,048 км	4,5 –	менее 200	10–20 –
2	38 ОП МЗ 38Н-018	Благодатное – Нижняя Груня	2,829	–	грунт	–	менее 200	–
3	38 ОП МЗ 38Н-055	Гордеевка – граница с Украиной	1,771	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	5–10
4	38 ОП МЗ 38Н-154	"Коренево – Троицкое" – Бяхово 51.268462, 34.878136 51.265962, 34.890657	1,198	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	5–10
5	38 ОП МЗ 38Н-155	"Коренево – Троицкое" – "Рыльск – Коренево – Суджа" 51.404846, 34.919978 51.406339, 34.929296	0,831	IV	асфальтобетон	6,0	3500	170–180
6	38 ОП МЗ 38Н-157	Коренево – Лобановка 51.404020, 34.897866 51.389558, 34.892380	1,718	IV	асфальтобетон	6,0	500	40–50
7	38 ОП МЗ 38Н-158	"Коренево – Троицкое" – Комаровка – Глушковое" – Вишневка 51.301794, 34.845466 51.311056, 34.783633	7,78	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	5–10
8	38 ОП МЗ 38Н-159	"Коренево – Троицкое" – Краснооктябрьское 51.314893, 34.893199 51.345280, 34.799698	9,598	IV	асфальтобетон	6,0	300	10–15
9	38 ОП МЗ 38Н-160	"Коренево – Троицкое" – Любимовка – "Рыльск –	15,818	IV	асфальтобетон 11,718 км	6,0	750	30–40

КСОДД на территории муниципального района "Кореневский район" Курской области

		Коренево – Суджа" с подъездом к с. Обуховка 51.309561, 34.900757 51.314933, 35.081072 51.278050, 34.958725			цементобетон 4,1 км			
10	38 ОП МЗ 38Н-161	"Коренево – Троицкое" – Успенровка 51.241153, 34.879847 51.215618, 34.935268	5,25	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	5–10
11	38 ОП МЗ 38Н-561	"Рыльск – Коренево – Суджа" – Дерюгино 51.484803, 34.825030 51.535294, 34.861931	10,561	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	5–10
12	38 ОП МЗ 38Н-562	"Рыльск – Коренево – Суджа" – Жадино 51.494686, 34.799777 51.477478, 34.777563	2,6	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	5–10
13	38 ОП МЗ 38Н-563	"Рыльск – Коренево – Суджа" – Журавлино с подъездом к с. Ольговка 51.415540, 34.921426 51.402420, 35.105054 51.405389, 34.998501	15,369	IV	асфальтобетон	6,0	350	15–20
14	38 ОП МЗ 38Н-564	"Рыльск – Коренево – Суджа" – Каучук – "Льгов – Суджа" 51.400074, 34.940459 51.476176, 35.248814	27,46	III 3,5 км IV 23,96 км	асфальтобетон	7,0 6,0	350	5–10 15–20
15	38 ОП МЗ 38Н-567	"Рыльск – Коренево – Суджа" – Нижняя Груня с подъездом к д. Гавриловка 51.425567, 34.889000 51.532224, 35.029418	25,751	IV	асфальтобетон	6,0	500	20–30

КСОДД на территории муниципального района "Кореневский район" Курской области

		51.535070, 34.958920 51.457780, 34.911828						
16	38 ОП МЗ 38Н-569	"Рыльск – Коренево – Суджа" – Ольговка 51.367945, 35.015782 51.401533, 35.015464	3,73	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	5–10
17	38 ОП МЗ 38Н-570	"Рыльск – Коренево – Суджа" – Секерино 51.502002, 34.788334 51.521960, 34.810564	2,726	IV	асфальтобетон	6,0	менее 200	5–10
18	38 ОП МЗ 38Н-621	Троицкое – граница с Украиной	1,15	V	асфальтобетон	4,5	менее 200	10–20
19	38 ОП МЗ 38Н-727	Шептуховка – Сафоновка – Общий Колодезь с подъездом к с. Скрылевка 51.438998, 35.161175 51.489490, 35.096593 51.452281, 35.128756	12,989	IV 11,189 км V 1,8 км	асфальтобетон	6,0 4,5	менее 200	5–10 80–90
20	38 ОП МЗ 38Н-728	"Шептуховка – Сафоновка – Общий Колодезь" – Каучук 51.474979, 35.156392 51.473102, 35.200900	5,113	IV –	асфальтобетон 1,5 км; щебень 3,613 км	6,0 –	менее 200	0–5 –
ВСЕГО:			154,369					

Приложение Ж – Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения Кореневского района Курской области

№ п/п	Идентификационный номер	Наименование автомобильной дороги (координаты начала / конца)	Протяженность, км	Категория	Покрытие	Ширина проезжей части, м	Интенсивность, привед. ед. / сут.	Транспортный спрос (загрузка), %
		Викторовский сельсовет						
1	38-218 ОП МР-0001	д. Бяхово ул. Интернациональная	0,850	–	грунт	–	менее 200	–
2	38-218 ОП МР-0002	д. Бяхово ул. Стеценко	0,900	–	грунт	–	менее 200	–
3	38-218 ОП МР-0003	д. Викторовка, ул. Студентская	0,500	–	грунт	–	менее 200	–
4	38-218 ОП МР-0004	д. Викторовка ул. Школьная	0,550	–	асфальтобетон	–	менее 200	–
5	38-218 ОП МР-0005	д. Викторовка ул. Тополиная	0,650	–	грунт	–	менее 200	–
6	38-218 ОП МР-0006	д. Внезапное ул. Центральная	0,900	–	асфальтобетон	–	менее 200	–
7	38-218 ОП МР-0007	д. Внезапное ул. Молодежная	0,555	–	асфальтобетон	–	менее 200	–
8	38-218 ОП МР-0008	с. Гордеевка ул. Сельская	1,650	–	грунт	–	менее 200	–
9	38-218 ОП МР-0009	с. Гордеевка ул. Новоселовка	0,850	–	грунт	–	менее 200	–
10	38-218 ОП МР-0010	с. Гордеевка ул. Запселка	1,350	–	грунт	–	менее 200	–
11	38-218 ОП МР-0011	с. Троицкое ул. Молодежная	0,993	–	асфальтобетон	–	менее 200	–
12	38-218 ОП МР-0012	с. Троицкое ул. Литва	0,900	–	грунт	–	менее 200	–
13	38-218 ОП МР-0013	с. Троицкое ул. Закубань	0,700	–	грунт	–	менее 200	–
14	38-218 ОП МР-0014	с. Троицкое ул. Мусейкин край	0,650	–	грунт	–	менее 200	–
15	38-218 ОП МР-0015	д. Успенровка ул. Приграничная	1,000	–	грунт	–	менее 200	–
		Итого по сельсовету	12,998					
		Комаровский сельсовет						
16	38-218 ОП МР-0016	с. Апанасовка ул. Живолуповка	1,200	–	грунт	–	менее 200	–
17	38-218 ОП МР-0017	с. Апанасовка ул. Прилипка (до кладбища)	0,400	–	грунт	–	менее 200	–
18	38-218 ОП МР-0018	с. Апанасовка ул. Штанопаловка	1,000	–	грунт	–	менее 200	–
19	38-218 ОП МР-0019	с. Апанасовка ул. Киргизия	1,000	–	грунт	–	менее 200	–
20	38-218 ОП МР-0020	с. Апанасовка ул. Низовая	2,000	–	грунт	–	менее 200	–

КСОДД на территории муниципального района "Кореневский район" Курской области

21	38-218 ОП МР-0021	с. Апанасовка ул. Петуховка	1,000	–	грунт	–	менее 200	–
22	38-218 ОП МР-0022	с. Комаровка ул. Румыния	2,000	–	асфальтобетон 1,0 км; грунт 1,0 км	–	менее 200	–
23	38-218 ОП МР-0023	с. Комаровка ул. Карловка	2,500	–	асфальтобетон	–	менее 200	–
24	38-218 ОП МР-0024	с. Комаровка Автопарк – кладбище	2,000	–	асфальтобетон	–	менее 200	–
25	38-218 ОП МР-0025	с. Комаровка Магазин – МТФ	0,600	–	асфальтобетон	–	менее 200	–
		Итого по сельсовету	13,700					
		Кореневский сельсовет						
26	38-218 ОП МР-0026	с. Коренево ул. Гигант (до детского сада)	0,380	–	асфальтобетон	–	менее 200	–
27	38-218 ОП МР-0027	с. Коренево ул. Гигант (до кладбища)	0,493	–	асфальтобетон	–	менее 200	–
28	38-218 ОП МР-0028	с. Коренево ул. Ветренский шлях	1,061	–	асфальтобетон	–	менее 200	–
29	38-218 ОП МР-0029	с. Коренево ул. Гвардейская	0,599	–	асфальтобетон	–	менее 200	–
30	38-218 ОП МР-0030	с. Коренево ул. Нижняя	1,662	–	грунт	–	менее 200	–
31	38-218 ОП МР-0031	с. Коренево ул. Набережная	0,671	–	грунт	–	менее 200	–
32	38-218 ОП МР-0032	с. Коренево ул. Вязовая	0,708	–	грунт	–	менее 200	–
33	38-218 ОП МР-0033	с. Коренево ул. Зеленина	0,370	–	асфальтобетон	–	менее 200	–
34	38-218 ОП МР-0034	с. Коренево ул. Озерная	0,772	–	грунт	–	менее 200	–
35	38-218 ОП МР-0035	с. Коренево ул. Зеленая	0,860	–	грунт	–	менее 200	–
36	38-218 ОП МР-0036	с. Коренево ул. Гигант	1,126	–	асфальтобетон	–	менее 200	–
37	38-218 ОП МР-0037	д. Никипеловка	1,272	–	грунт	–	менее 200	–
38	38-218 ОП МР-0038	с. Коренево ул. Заречная	0,964	–	асфальтобетон	–	менее 200	–
39	38-218 ОП МР-0039	с. Коренево ул. Октябрьская	0,648	–	грунт	–	менее 200	–
40	38-218 ОП МР-0040	с. Коренево ул. Луговая	0,800	–	грунт	–	менее 200	–
41	38-218 ОП МР-0041	с. Коренево ул. Краснооктябрьская	0,600	–	грунт	–	менее 200	–
42	38-218 ОП МР-0042	с. Коренево ул. Первомайская	0,800	–	грунт	–	менее 200	–
43	38-218 ОП МР-0043	с. Коренево ул. Борисовка	0,500	–	грунт	–	менее 200	–
44	38-218 ОП МР-0044	с. Коренево ул. Тимофеевка	0,500	–	грунт	–	менее 200	–

КСОДД на территории муниципального района "Кореневский район" Курской области

45	38-218 ОП МР-0045	с. Коренево ул. Ударная	0,700	–	грунт	–	менее 200	–
46	38-218 ОП МР-0046	с. Коренево пер. Мирный	1,200	–	грунт	–	менее 200	–
		Итого по сельсовету	16,686					
		Любимовский сельсовет						
47	38-218 ОП МР-0047	с. Любимовка ул. Долгая	1,596	–	асфальтобетон	–	менее 200	–
48	38-218 ОП МР-0048	с. Любимовка ул. Долгая	0,500	–	грунт	–	менее 200	–
49	38-218 ОП МР-0049	с. Любимовка ул. Зеленая	2,300	–	грунт	–	менее 200	–
50	38-218 ОП МР-0050	с. Любимовка ул. Загребелька	1,483	–	асфальтобетон	–	менее 200	–
51	38-218 ОП МР-0051	с. Любимовка ул. Кут	0,700	–	грунт	–	менее 200	–
52	38-218 ОП МР-0052	с. Любимовка ул. Новая	0,792	–	асфальтобетон	–	менее 200	–
53	38-218 ОП МР-0053	с. Любимовка ул. Слободка	0,400	–	грунт	–	менее 200	–
54	38-218 ОП МР-0054	с. Любимовка ул. Средняя	0,951	–	асфальтобетон	–	менее 200	–
55	38-218 ОП МР-0055	с. Обуховка	1,710	–	асфальтобетон	–	менее 200	–
56	38-218 ОП МР-0056	с. Обуховка д.1А-53	1,188	–	асфальтобетон 0,526 км; щебень 0,662 км	–	менее 200	–
57	38-218 ОП МР-0057	с. Обуховка д. 63-73	0,266	–	асфальтобетон	–	менее 200	–
58	38-218 ОП МР-0058	с. Обуховка	0,800	–	грунт	–	менее 200	–
		Итого по сельсовету	12,686					
		Ольговский сельсовет						
59	38-218 ОП МР-0059	с.Ветрено	1,800	–	грунт	–	менее 200	–
60	38-218 ОП МР-0060	д. Журавли	0,600	–	грунт	–	менее 200	–
61	38-218 ОП МР-0061	д. Жеболовка	0,300	–	грунт	–	менее 200	–
62	38-218 ОП МР-0062	д. Дуровка	1,300	–	грунт	–	менее 200	–
63	38-218 ОП МР-0063	с. Кремьяное ул. Долгая	2,600	–	асфальтобетон 1,6 км; грунт 1,0 км	–	менее 200	–
64	38-218 ОП МР-0064	с. Кремьяное ул. Центральная	0,600	–	асфальтобетон	–	менее 200	–
65	38-218 ОП МР-0065	с. Кремьяное ул. Заводская	1,000	–	грунт	–	менее 200	–
66	38-218 ОП МР-0066	с. Кремьяное ул. Мирная	1,500	–	грунт	–	менее 200	–
67	38-218 ОП МР-0067	с. Кремьяное ул. Набережная	0,800	–	грунт	–	менее 200	–

КСОДД на территории муниципального района "Кореневский район" Курской области

68	38-218 ОП МР-0068	с. Кремьяное ул. Садовая	1,407	–	асфальтобетон	–	менее 200	–
69	38-218 ОП МР-0069	с. Ольговка	1,066	–	асфальтобетон 0,466 км; щебень 0,6 км	–	менее 200	–
		Итого по сельсовету	12,973					
		Пушкарский сельсовет						
70	38-218 ОП МР-0070	с. Благодатное (от въезда до Киринцевой У.А.)	2,900	–	асфальтобетон 2,4 км; грунт 0,5 км	–	менее 200	–
71	38-218 ОП МР-0071	с. Благодатное (от основной дороги до Дерюгиной Л.В.)	0,153	–	асфальтобетон	–	менее 200	–
72	38-218 ОП МР-0072	с. Благодатное (от Мирзояна Д.Х до Гетманова А.И.)	0,690	–	асфальтобетон	–	менее 200	–
73	38-218 ОП МР-0073	с. Благодатное (от поворота на Дерюгино до Дерюгина В.Г.)	0,300	–	асфальтобетон	–	менее 200	–
74	38-218 ОП МР-0074	д. Дерюгино	2,300	–	грунт	–	менее 200	–
75	38-218 ОП МР-0075	х. Дубрава(от полигона ТБО до х. Дубрава)	2,000	–	грунт	–	менее 200	–
76	38-218 ОП МР-0076	х. Дубрава	1,100	–	грунт	–	менее 200	–
77	38-218 ОП МР-0077	с. Жадино	0,300	–	грунт	–	менее 200	–
78	38-218 ОП МР-0078	д. Ковыневка (от с. Благодатное до д. Ковыневка)	1,200	–	грунт	–	менее 200	–
79	38-218 ОП МР-0079	д. Кулешовка (от д. Ковыневка до д. Кулешовки)	1,900	–	грунт	–	менее 200	–
80	38-218 ОП МР-0080	х. Новоселовка (от Гетманова А.И. до х. Новоселовка)	2,100	–	грунт	–	менее 200	–
81	38-218 ОП МР-0081	п. Пушкаржадинский	0,554	–	щебень	–	менее 200	–
82	38-218 ОП МР-0082	с. Пушкарное (от автодороги Рыльск – Коренево – Суджа до Ковынева А.М.)	0,881	–	асфальтобетон 0,2 км; грунт 0,681 км	–	менее 200	–
83	38-218 ОП МР-0083	с. Пушкарное (от автодороги Рыльск – Коренево – Суджа до	1,136	–	щебень	–	менее 200	–

КСОДД на территории муниципального района "Кореневский район" Курской области

		Шатилина И.В.)						
84	38-218 ОП МР-0084	с. Пушкарное(от автодороги Рыльск – Коренево – Суджа до Ушаковой Т.А.)	0,300	–	грунт	–	менее 200	–
85	38-218 ОП МР-0085	с. Секерино	0,900	–	грунт	–	менее 200	–
		Итого по сельсовету	18,714					
		Снагостский сельсовет						
86	38-218 ОП МР-0086	с. Краснооктябрьское ул. Мантуловка	3,500	–	грунт	–	менее 200	–
87	38-218 ОП МР-0087	с. Краснооктябрьское ул. Боровка	1,800	–	грунт	–	менее 200	–
88	38-218 ОП МР-0088	с. Краснооктябрьское ул. Новая	0,500	–	грунт	–	менее 200	–
89	38-218 ОП МР-0089	с. Краснооктябрьское ул. Корчаковка	0,500	–	грунт	–	менее 200	–
90	38-218 ОП МР-0090	с. Снагость ул. Сухая	0,900	–	асфальтобетон	–	менее 200	–
91	38-218 ОП МР-0091	с. Снагость ул. Молодежная	0,800	–	асфальтобетон	–	менее 200	–
92	38-218 ОП МР-0092	с. Снагость ул. Калоша	0,400	–	асфальтобетон	–	менее 200	–
93	38-218 ОП МР-0093	с. Снагость ул. Красная	0,300	–	асфальтобетон	–	менее 200	–
94	38-218 ОП МР-0094	с. Снагость ул. Дурвока	0,700	–	грунт	–	менее 200	–
95	38-218 ОП МР-0095	с. Снагость ул. Прилипка	1,500	–	грунт	–	менее 200	–
96	38-218 ОП МР-0096	с. Снагость ул. Калоша	0,800	–	грунт	–	менее 200	–
97	38-218 ОП МР-0097	с. Снагость ул. Староселье	0,600	–	грунт	–	менее 200	–
		Итого по сельсовету	12,300					
		Толпинский сельсовет						
98	38-218 ОП МР-0098	с. Алескандровка	2,559	–	грунт	–	менее 200	–
99	38-218 ОП МР-0099	с. Александровка	0,509	–	асфальтобетон 0,045 км; грунт 0,464 км	–	менее 200	–
100	38-218 ОП МР-0100	с. Верхняя Груня	3,618	–	грунт	–	менее 200	–
101	38-218 ОП МР-0101	д. Колычевка	1,373	–	грунт	–	менее 200	–
102	38-218 ОП МР-0102	с. Нижняя Груня	3,005	–	грунт	–	менее 200	–

КСОДД на территории муниципального района "Кореневский район" Курской области

103	38-218 ОП МР-0103	х. Старостинка	0,500	–	грунт	–	менее 200	–
104	38-218 ОП МР-0104	с. Толпино ул. Пятилетка	1,883	–	грунт	–	менее 200	–
105	38-218 ОП МР-0105	с. Толпино ул. Слобода	1,876	–	асфальтобетон 0,4 км; грунт 1,476 км	–	менее 200	–
106	38-218 ОП МР-0106	с. Толпино (от дома № 1 до дома № 5)	0,300	–	асфальтобетон	–	менее 200	–
107	38-218 ОП МР-0107	с. Толпино (от дома № 89 до дома № 103)	0,400	–	асфальтобетон	–	менее 200	–
108	38-218 ОП МР-0108	п. Южный	0,683	–	грунт	–	менее 200	–
109		д. Гавриловка	1,410	–	асфальтобетон	–	менее 200	–
		Итого по сельсовету	18,116					
		Шептуховский сельсовет						
110	38-218 ОП МР-0109	п. Каучук ул. Микояна	2,000	–	асфальтобетон	–	менее 200	–
111	38-218 ОП МР-0110	п. Каучук ул. Садовая	0,700	–	грунт	–	менее 200	–
112	38-218 ОП МР-0111	п. Каучук ул. Надпрудная	0,700	–	грунт	–	менее 200	–
113	38-218 ОП МР-0112	п. Каучук ул. Зеленая	0,800	–	грунт	–	менее 200	–
114	38-218 ОП МР-0113	п. Каучук ул. Лугвоая	0,750	–	грунт	–	менее 200	–
115	38-218 ОП МР-0114	п. Каучук ул. Кооперативная	1,000	–	грунт	–	менее 200	–
116	38-218 ОП МР-0115	п. Каучук ул. Молодежная	1,500	–	грунт	–	менее 200	–
117	38-218 ОП МР-0116	х. Алексеевский	1,200	–	грунт	–	менее 200	–
118	38-218 ОП МР-0117	х. Алексеевский (от дома № 1 до дома № 7)	1,000	–	грунт	–	менее 200	–
119	38-218 ОП МР-0118	х. Алексеевский (от дома № 9 до дома № 15)	2,000	–	грунт	–	менее 200	–
120	38-218 ОП МР-0119	д. Михайловка (от дома № 24 до дома № 1)	1,500	–	грунт	–	менее 200	–
121	38-218 ОП МР-0120	х. Мордвин	3,200	–	грунт	–	менее 200	–
122	38-218 ОП МР-0121	х. Мордвин (от дома № 3 до дома № 47)	1,500	–	грунт	–	менее 200	–
123	38-218 ОП МР-0122	с. Общий Колодезь (дома № 53 до дома № 38)	0,600	–	грунт	–	менее 200	–

КСОДД на территории муниципального района "Кореневский район" Курской области

124	38-218 ОП МР-0123	с. Общий Колодезь (дома № 13 до дома № 58)	1,100	–	грунт	–	менее 200	–
125	38-218 ОП МР-0124	с. Общий Колодезь (от дома № 58 до дома № 73)	1,200	–	асфальтобетон 0,2 км; грунт 1,0 км	–	менее 200	–
126	38-218 ОП МР-0125	с. Общий Колодезь д. Михайловка	1,000	–	грунт	–	менее 200	–
127	38-218 ОП МР-0126	д. Петровское(от дома №2 до дома № 39)	1,800	–	грунт	–	менее 200	–
128	38-218 ОП МР-0127	с. Сафоновка (от дома №46/1 до дома № 53)	1,450	–	грунт	–	менее 200	–
129	38-218 ОП МР-0128	с. Сафоновка (от дома №21 до дома № 2)	0,600	–	грунт	–	менее 200	–
130	38-218 ОП МР-0129	с. Сафоновка (от дома №23 до дома № 34)	1,200	–	грунт	–	менее 200	–
131	38-218 ОП МР-0130	с. Сафоновка от дома № 2 до дома д. Петровское	2,800	–	грунт	–	менее 200	–
132	38-218 ОП МР-0131	с. Сафоновка (от дома №97/2 до дома № 88)	1,300	–	грунт	–	менее 200	–
133	38-218 ОП МР-0132	с. Сафоновка (от дома №59 до дома № 83)	2,200	–	грунт	–	менее 200	–
134	38-218 ОП МР-0133	с. Сафоновка (от дома № 54 до дома № 58)	0,500	–	грунт	–	менее 200	–
135	38-218 ОП МР-0134	с. Шептуховка ул. Молодежная	0,662	–	грунт	–	менее 200	–
136	38-218 ОП МР-0135	с. Шептуховка ул. Садовая	1,400	–	грунт	–	менее 200	–
137	38-218 ОП МР-0136	с. Шептуховка ул. Зеленая	1,500	–	грунт	–	менее 200	–
138	38-218 ОП МР-0137	с. Шептуховка ул. Озерная	0,800	–	грунт	–	менее 200	–
139	38-218 ОП МР-0138	с. Шептуховка ул. Паханова	1,100	–	асфальтобетон	–	менее 200	–
140	38-218 ОП МР-0139	с. Шептуховка ул. Чубаровка	2,600	–	асфальтобетон 0,6 км; грунт 2,0 км	–	менее 200	–
141	38-218 ОП МР-0140	с. Шептуховка ул. Тургеневка	0,700	–	грунт	–	менее 200	–

КСОДД на территории муниципального района "Кореневский район" Курской области

142	38-218 ОП МР-0141	с. Скрылевка	2,800	–	асфальтобетон 1,0 км; грунт 1,8 км	–	менее 200	–
		<i>Итого по сельсовету</i>	45,162					
ВСЕГО:			163,335					

Приложение И – Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения (улиц) п. Коренево

№ п/п	Наименование (адрес)	Длина, м	Ширина проезжей части, м	Площадь, м ²	Тип покрытия	Интенсивность, привед. ед. / сут.	Транспортный спрос (загрузка), %
Магистральные улицы районного значения							
1	Октябрьская	1720	6	10320	асфальтобетон	–	–
2	им. Осипенко	1020	6	6120	асфальтобетон	–	–
3	им. Горького	212	5	1060	асфальтобетон	–	–
4	им. Крупской	1969	5	9845	асфальтобетон	–	–
5	Новенькое	3206	7	22442	асфальтобетон	–	–
6	Красноармейская (чет.)	820	5	4100	грунт	–	–
7	Красноармейская (нечет.)	3611	7	25277	асфальтобетон	–	–
Улицы местного значения							
8	им. Гагарина	238	4	952	грунт	–	–
9	Дружбы	280	4	1120	грунт	–	–
10	141-й Дивизии	390	4	1560	грунт	–	–
11	им. Дзержинского	508	5	2540	асфальтобетон / грунт	–	–
12	Дачная	510	5	2550	грунт	–	–
13	Зеленая	324	4	1296	грунт	–	–
14	Заводская	313	4	1252	грунт	–	–
15	1-я Заводская	390	5	1950	асфальтобетон	–	–
16	2-я Заводская	710	5	3550	асфальтобетон	–	–
17	им. К. Маркса	336	5	1680	асфальтобетон	–	–
18	им. Калинина	620	4,5	2790	асфальтобетон	–	–
19	им. Кирова	802	4	3208	грунт	–	–
20	Комсомольская	928	5	4640	асфальтобетон	–	–
21	им. Крохина	506	5	2530	грунт	–	–
22	им. Ленина	927	5	4635	асфальтобетон	–	–
23	им. Л. Толстого	323	5	1615	грунт	–	–

КСОДД на территории муниципального района "Кореневский район" Курской области

24	Лесная	105	4	420	грунт	–	–
25	Лобановский проезд	570	5	2850	асфальтобетон	–	–
26	Мирная	686	5	3430	грунт	–	–
27	им. Мантулина	320	5	1600	грунт	–	–
28	Молодежная	519	4,5	2335,5	грунт	–	–
29	Новостройка	576	5	2880	асфальтобетон	–	–
30	Надежды	280	4,5	1260	грунт	–	–
31	им. Орджоникидзе	836	5	4180	асфальтобетон	–	–
32	им. Островского	1028	5	5140	грунт	–	–
33	Парковая	410	5	2050	грунт	–	–
34	Полевая	390	4	1560	асфальтобетон	–	–
35	Рабочая	450	4	1800	грунт	–	–
36	им. Святого Серафима Саровского	910	5	4550	асфальтобетон	–	–
37	Спортивная	410	4	1640	грунт	–	–
38	Советская	278	5	1390	грунт	–	–
39	им. Серова	1137	5	5685	асфальтобетон	–	–
40	Садовая	692	5	3460	асфальтобетон	–	–
41	Сеймская	760	5	3800	асфальтобетон	–	–
42	70 лет Октября	1080	8	8640	асфальтобетон	–	–
43	им. Титова	520	5	2600	асфальтобетон / грунт	–	–
44	им. Фрунзе	540	5	2700	грунт	–	–
45	им. Чапаева	261	5	1305	грунт	–	–
46	им. Шолохова	445	5	2225	асфальтобетон / грунт	–	–
47	Школьная	1102	5	5510	асфальтобетон	–	–
48	им. Энгельса	219	5	1095	грунт	–	–
49	Юбилейная	1040	4,5	4680	асфальтобетон	–	–
50	пер. Пушкина	218	5	1090	грунт	–	–
51	пер. Первомайский	236	5	1180	асфальтобетон	–	–
52	пер. Радужный	215	5	1075	грунт	–	–
53	Больничный проезд	150	5	750	асфальтобетон	–	–
ВСЕГО:		35077		190067,5			

Приложение К – Перечень железнодорожных переездов Кореневского района

№ п/п	Местоположение				Наличие				Количество ж/д путей
	км	м	Широта	Долгота	шлагбаума	светофора	звуковой сигнализации	устройств заграждения	
Рыльск – Коренево – Суджа									
1			51.467248	34.841891	–	+	+	–	1
2			51.439555	34.866441	–	+	+	–	1
3			51.420344	34.901361	+	+	+	+	7
"Рыльск – Коренево – Суджа" – Секерино									
4	1	911	51.516539	34.803412	–	+	+	–	1
"Рыльск – Коренево – Суджа" – Дерюгино									
5	0	434	51.483610	34.830755	–	+	+	–	1
"Рыльск – Коренево – Суджа" – Нижняя Груня с подъездом к д. Гавриловка									
6	0	454	51.429550	34.889779	–	+	+	–	1
п. Коренево, ул. Красноармейская – ул. Октябрьская									
7	–	–	51.403537	34.899199	–	+	+	–	1
"Коренево – Троицкое" – Краснооктябрьское									
8	4	252	51.342044	34.864556	–	+	+	–	1
"Коренево – Троицкое" – Комаровка – Глушково									
9			51.310047	34.801578	–	+	+	–	1
"Коренево – Троицкое" – Комаровка – Глушково" – Вишневка									
10	3	771	51.325601	34.832182	–	+	+	–	1



Регулируемый ж/д переезд на дороге
Рыльск – Коренево – Суджа



Регулируемый ж/д переезд на дороге
Рыльск – Коренево – Суджа



Регулируемый ж/д переезд на дороге
Рыльск – Коренево – Суджа



Регулируемый ж/д переезд на дороге
"Рыльск – Коренево – Суджа" – Секерино (1 + 911)



Регулируемый ж/д переезд на дороге
"Рыльск – Коренево – Суджа" – Дерюгино (0 + 434)



Регулируемый ж/д переезд на дороге
"Рыльск – Коренево – Суджа" – Нижняя Груня с подъездом
к д. Гавриловка (0 + 454)



Регулируемый ж/д переезд
п. Коренево, ул. Красноармейская – ул. Октябрьская



Регулируемый ж/д переезд на дороге
"Коренево – Троицкое" – Краснооктябрьское (4 + 252)



Регулируемый ж/д переезд на дороге
"Коренево – Троицкое" – Комаровка – Глушково



"Коренево – Троицкое" – Комаровка – Глушково" –
Вишневка (3 + 771)

Приложение Л – Перечень АЗС Корневского района

№ п/п	Местоположение				Расположение	Количество заправочных колонок, шт.	Наличие		
	км	м	Широта	Долгота			площадки для стоянки (остановки)	туалета	мусоросборника
Рыльск – Коренево – Суджа									
1			51.427035	34.885418	слева	5	+	–	
2			51.426156	34.888052	слева	8	–	+	+
3			51.394413	34.955966	справа	6	+	–	+



АЗС на дороге
Рыльск – Коренево – Суджа



АЗС на дороге
Рыльск – Коренево – Суджа



АЗС на дороге
Рыльск – Коренево – Суджа

Приложение М – Маршрутная сеть ОПТ Кореневого района



Рисунок – Схема маршрутной сети ОПТ Кореневого района

Таблица – Реестр межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок Курской области, проходящих по территории Кореневого района

Регистрационный номер маршрута	Порядковый номер маршрута, присвоенный уполномоченным органом исполнительной власти Курской области	Наименование маршрута	Наименования промежуточных ОП по маршруту или наименования поселений или городских округов, в границах которых расположены промежуточные ОП	Наименования улиц, автомобильных дорог, по которым предполагается движение ТС между ОП по маршрут	Протяженность маршрута	Порядок посадки и высадки пассажиров	Вид регулярных перевозок	Характеристика ТС	Максимальное кол-во ТС, которое допускается использовать для перевозок по маршруту	Дата начала осуществления регулярных перевозок	Наименование, место нахождения юридического лица, фамилия, имя, отчество индивидуального предпринимателя, осуществляющих перевозки по маршруту
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
61	260	Коренево – Рыльск	Колычевка, Дубрава, Предприятие, Пушкарное, Жадино, Малое Гнеушево, Боровское, пл. Маяковского	Рыльск – Коренево – Суджа	28	Только на остановочных пунктах	Регулярные перевозки по регулируемым тарифам	Автобус, средний класс, 1 ед.	Евро-2, Евро-3	Договор N 467 от 14.09.2015	ГУПКО "Кореневское АТП", 307410, Курская обл., Кореневский р-н, п. Коренево, ул. Юбилейная, 24
62	262	Коренево – Глушково	с. Коренево, Снагость, Апанасовка, Вишневка, Комаровка, ст. Глушково, Серповка	Коренево – Троицкое, "Коренево – Троицкое" – Комаровка – Глушково	42	Только на остановочных пунктах	Регулярные перевозки по регулируемым тарифам	Автобус, средний класс, 1 ед.	Евро-2, Евро-3	Договор N 467 от 14.09.2015	ГУПКО "Кореневское АТП", 307410, Курская обл., Кореневский р-н, п. Коренево, ул. Юбилейная, 24
118	558	Коренево – АС Льгов	с. Коренево, Матвеевка, Ольговка, Кремяное, Журавля, Шептуховка, Слабодка, Каучук, Кром. Быки, Черемошки, Вышние Деревеньки,	Рыльск – Коренево – Суджа, "Рыльск – Коренево – Суджа" – Каучук – "Льгов – Суджа"	49,9	Только на остановочных пунктах	Регулярные перевозки по регулируемым тарифам	Автобус, средний класс, 1 ед.	Евро-2, Евро-3	Договор N 467 от 14.09.2015	ГУПКО "Кореневское АТП", 307410, Курская обл., Кореневский р-н, п. Коренево, ул. Юбилейная, 24

КСОДД на территории муниципального района "Кореневский район" Курской области

			пов. Орловка, Малеевка, Арсеньевка, АЗС								
170	554	Коренево – АВ Курск, ч/з Суджу	Н. Ивановка, Свердликово, Суджа ж/д вокзал, Б. Солдатское, Житень, Дьяконово, Курчатов, Лукашевка, Пены, Льгов, Черемошки, Кром. Быки, Каучук, Шептуховка, Кремьяное, Ольговка	Рыльск – Коренево – Суджа, "Рыльск – Коренево – Суджа" – Каучук – "Льгов – Суджа"	290	Только на остановочных пунктах	Регулярные перевозки по нерегулируем ым тарифам	Автобус, малый класс, средний класс, 3 ед.	Евро-2, Евро-3	Договор N 467 от 14.09.2015	ГУПКО "Кореневское АТП", 307410, Курская обл., Кореневский р-н, п. Коренево, ул. Юбилейная, 24
171	555	Коренево – АВ Курск, ч/з АС Льгов	Ольговка, Кремьяное, Шептуховка, Каучук, Кром. Быки, Черемошки, Льгов, Пены, Лукашевка, Курчатов, Дьяконово, Житень, Б. Солдатское, Суджа ж/д вокзал, Свердликово, Н. Ивановка	Рыльск – Коренево – Суджа, "Рыльск – Коренево – Суджа" – Каучук – "Льгов – Суджа"	290	Только на остановочных пунктах	Регулярные перевозки по нерегулируем ым тарифам	Автобус, средний класс, 1 ед.	Евро-2, Евро-3	Договор N 467 от 14.09.2015	ГУПКО "Кореневское АТП", 307410, Курская обл., Кореневский р-н, п. Коренево, ул. Юбилейная, 24
177	571	Суджа – Рыльск	с. Лебедевка; с. Свердликово; с. Т. Луг; с. Любимовка; с. Н. Ивановка; п. Коренево; ст. Коренево; с. Дубрава; с. Жадино	Рыльск – Коренево – Суджа	84	Только на остановочных пунктах	Регулярные перевозки по нерегулируем ым тарифам	Автобус, большой класс, 1 ед.	Евро-1, Евро-2	Договор N 470 от 14.09.2015	ОАО "Суджаавтотранс", 307800, Курская обл., г. Суджа, ул. Октябрьская, 14

Приложение Н – Перечень ОП ОПТ Кореневского района

Наименование	Местоположение				Расположение	Наличие			
	км	м	широта	долгота		заездного кармана	посадочной площадки	павильона	дорожных знаков
Коренево – Троицкое									
с. Коренево			51.404179	34.920077	справа	–	+	–	–
с. Коренево			51.404063	34.920279	слева	–	+	–	–
с. Коренево			51.397022	34.920319	слева	+	+	–	
с. Коренево			51.396933	34.920088	справа	+	–	–	+
с. Коренево			51.391741	34.915485	справа	+	+	+	+
с. Коренево			51.391531	34.915504	слева	+	+	–	–
с. Коренево			51.382828	34.910086	справа	+	+	+	+
Снагость			51.313416	34.892357	справа				
Снагость			51.309797	34.900593	слева	+	+	+	+
Внезапное			51.236526	34.878216	слева	+	+	+	+
Гордеевка			51.207286	34.871693	справа	+	+	+	+
Троицкое			51.195432	34.820283	справа				
Рыльск – Коренево – Суджа									
поворот на Секерино			51.502204	34.787984	слева	+	+	+	+
Жадино			51.495136	34.798833	слева	+	+	+	+
Пушкарное			51.496703	34.812896	слева	+	+	+	+
поворот на Дерюгино			51.484357	34.825036	слева	+	+	+	+
поворот на Дерюгино			51.484208	34.824894	справа	+	+	+	+
Пушкарно-Жадинский			51.468244	34.839970	справа	+	+	+	+
Дубрава			51.454930	34.853456	справа	+	+	+	+
Колычевка			51.431802	34.874200	справа	+	+	+	+

КСОДД на территории муниципального района "Кореневский район" Курской области

Коренево			51.426236	34.887321	слева	+	+	+	+
с. Коренево	25	60	51.405609	34.929593	справа	+	+	+	+
"Коренево – Троицкое" – "Рыльск – Коренево – Суджа"									
с. Коренево	0	58	51.405943	34.928760	справа	+	+	–	+
"Коренево – Троицкое" – Комаровка – Глушково									
Апанасовка			51.292543	34.868092	справа	+	+	+	+
Апанасовка			51.311028	34.783778	справа	+	+	+	+
Комаровка			51.310945	34.783311	справа	+	+	+	+
"Коренево – Троицкое" – Комаровка – Глушково" – Вишневка									
Вишневка	2	827	51.324623	34.845846	слева	+	+	+	–
Комаровка	7	249	51.320998	34.788000	слева	+	+	+	+
"Коренево – Троицкое" – Краснооктябрьское									
Краснооктябрьское	7	435	51.349076	34.823162	справа	+	+	+	–
Краснооктябрьское	8	855	51.347601	34.809314	справа	+	+	+	–
"Коренево – Троицкое" – Любимовка – "Рыльск – Коренево – Суджа" с подъездом к с. Обуховка									
Любимовка	8	575	51.297858	34.771480	слева	+	+	+	+
Любимовка	8	1353	51.309661	35.026963	справа	+	+	+	–
Любимовка	11	748	51.311688	35.059707	слева	+	+	+	–
подъезд к с. Обуховка									
Обуховка	1	1285	51.285514	34.965604	слева	+	+	+	–
"Коренево – Троицкое" – Успеновка									
Успеновка	4	1105	51.215507	34.935227	справа	+	+	+	+
"Рыльск – Коренево – Суджа" – Дерюгино									
Благодатное	6	96	51.523352	34.880529	справа	+	+	+	–
Дерюгино	8	370	51.535029	34.861925	слева	+	+	+	–
"Рыльск – Коренево – Суджа" – Журавлино с подъездом к с. Ольговка									
Ветрено	4	1022	51.422561	34.990490	справа	+	+	+	–
Журавли	12	764	51.414883	35.096042	справа	+	+	+	+
"Рыльск – Коренево – Суджа" – Каучук – "Льгов – Суджа"									

КСОДД на территории муниципального района "Кореневский район" Курской области

Матвеевка	3	394	51.407937	34.986895	слева	+	+	+	+
Ольговка	4	261	51.405683	34.998099	слева	+	+	+	+
Ольговка	5	522	51.401729	35.014796	слева	+	+	+	+
Ольговка	6	565	51.398895	35.028604	слева	+	+	+	+
Кремяное	8	1063	51.399759	35.062429	слева	+	+	+	+
Кремяное	9	839	51.395570	35.072501	слева	+	+	+	+
поворот на Журавли	12	316	51.401700	35.104313	справа	+	+	+	+
Шептуховка	17	68	51.431286	35.148811	слева	+	+	+	+
поворот на Сафоновку	18	477	51.440258	35.162538	справа	+	+	+	+
Слободка	20	142	51.447876	35.181240	слева	+	+	+	+
Каучук	23	600	51.469900	35.197219	справа	+	+	+	+
"Рыльск – Коренево – Суджа" – Нижняя Груня с подъездом к д. Гавриловка									
Коренево	0	119	51.426609	34.888959	слева	+	+	+	+
Толпино	2	813	51.448237	34.906043	слева	+	+	+	+
Гавриловка	4	246	51.449338	34.926489	слева	+	+	+	+
Александровка	9	84	51.469555	34.979238	слева	+	+	+	+
Южный	15	862	51.514369	35.016439	слева	+	+	+	+
Верхняя Груня	17	455	51.528056	35.023322	справа	+	+	+	+
Верхняя Груня	18	156	51.531357	35.029189	справа	+	+	+	+
Старостинка			51.530055	34.959232	слева	+	+	+	–
Нижняя Груня			51.535070	34.958920	справа	+	+	+	+
Шептуховка – Сафоновка – Общий Колодезь с подъездом к с. Скрылевка									
Шептуховка	0	27	51.439182	35.160784	слева	+	+	+	+
Поворот на с. Скрылевка	1	104	51.446233	35.149690	слева	+	+	+	–
Общий Колодезь	9	649	51.484682	35.107269	слева	+	+	+	–



ОП ОПТ
на дороге Коренево – Троицкое в с. Снагость



ОП ОПТ
на дороге Коренево – Троицкое в с. Коренево

Приложение II – Карта ДТП Кореневого района



Таблица – Перечень ДТП, произошедших в Кореневском районе в 2018 г.

№ ДТП	Дата	Время	Широта	Долгота	Вид ДТП	Дорога (местоположение)	Объект УДС	Наличие опьянения	Количество погибших / раненых	Примечание
1	31.01.2018	18:40	51.2194	35.0118	Столкновение	Рыльск – Коренево – Суджа (31 + 0)	Перегон	Нет	0 / 2	Метель
2	17.02.2018	12:45	51.3172	34.895	Наезд на пешехода	с. Снагость, ул. Красный Хутор, д. 19	Перегон	Нет	0 / 1	Снегопад
3	03.03.2018	08:30	51.23519	34.5774	Столкновение	Рыльск – Коренево – Суджа (28 + 0)	Перегон	Нет	0 / 1	Метель
4	13.03.2018	13:00	51.502	34.7884	Столкновение	Рыльск – Коренево – Суджа (9 + 0)	Перекресток	Нет	0 / 1	Несоблюдение дистанции
5	02.05.2018	21:37	51.489224	34.821386	Наезд на пешехода	Рыльск – Коренево – Суджа (11 + 700) с. Пушкарное. д. 80	Перегон	Нет	0 / 1	Отсутствие тротуара и освещения
6	19.05.2018	07:40	51.3421	34.8947	Опрокидывание	Коренево – Троицкое (5 + 600)	Перегон	Нет	0 / 2	Отсутствие укрепленной обочины
7	16.06.2018	01:30	51.396742	35.035315	Опрокидывание	"Рыльск – Коренево – Суджа" – Каучук – "Льгов – Суджа" (12 + 0)	Перегон	Да	0 / 1	Крутой поворот / Дождь
8	26.06.2018	08:30	51.409409	34.925271	Опрокидывание	с. Коренево, ул. Гвардейская, д. 65	Перегон	Нет	0 / 1	–
9	30.06.2018	07:30	51.398777	34.944077	Столкновение	Рыльск – Коренево – Суджа (26 + 0)	Перегон	Нет	0 / 1	–
10	05.07.2018	05:30	51.531494	35.019436	Наезд на препятствие	"Рыльск – Коренево – Суджа"	Перегон	Нет	0 / 2	Крутой поворот

КСОДД на территории муниципального района "Кореневский район" Курской области

						– Нижняя Груня с подъездом к д. Гавриловка (23 + 0)				
11	08.07.2018	16:00	51.439457	35.161647	Наезд на пешехода	с. Шептуховка, ул. Советская, д. 13	Перегон	Нет	0 / 1	Движение задним ходом
12	01.08.2018	19:50	51.407793	34.910957	Наезд на велосипедиста	Коренево – Троицкое (0 + 300)	Перегон	Нет	0 / 1	Отсутствие тротуара
13	27.08.2018	11:55	51.410771	34.901891	Наезд на велосипедиста	п. Коренево, ул. Октябрьская, д. 45	Перегон	Нет	0 / 1	–
14	12.09.2018	19:55	51.43218	34.873449	Наезд на пешехода	Рыльск – Коренево – Суджа (19 + 0) д. Колычевка, д. 58	Перегон	Нет	1 / 0	Переход дороги в неполюженном месте. Отсутствие освещения
15	02.11.2018	08:00	51.416947	34.892406	Наезд на велосипедиста	п. Коренево, ул. Комсомольская, д. 1	Перегон	Нет	0 / 1	Отсутствие тротуара
16	02.11.2018	18:57	51.302689	34.835973	Наезд на пешехода	"Коренево – Троицкое" – Комаровка – Глушково (19 + 700)	Перегон	Нет	0 / 1	Отсутствие укрепленной обочины. Движение пешехода по проезжей части
17	09.12.2018	17:20	51.248969	34.868288	Опрокидывание		Перегон	Да	1 / 1	–

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

№ п/п	Наименование мероприятия	Годы реализации	Объем финансирования, млн руб.	Источники финансирования	Эффективность мероприятия
1	Разработка ПОДД	2019-2020	0,6	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
2	Установка ТСОДД в соответствии с ПОДД	2020-2021	3,0	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
3	Строительство линий наружного электроосвещения дороги Рыльск – Коренево – Суджа (с. Коренево) от 22 + 1448 (51.415519, 34.921551) до 25 + 827 (51.400992, 34.937661), 2,07 км	2020-2021	5,2	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для всех участников ДД. Снижение риска возникновения ДТП
4	Строительство линий наружного электроосвещения дороги "Коренево – Троицкое" – Любимовка – "Рыльск – Коренево – Суджа" с подъездом к с. Обуховка (с. Снагость) от 0 + 0 (51.309623, 34.900863) до 1 + 600 (51.303291, 34.921398), 1,6 км	2022-2023	4,0	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для всех участников ДД. Снижение риска возникновения ДТП
5	Строительство линий наружного электроосвещения дороги Коренево – Троицкое (с. Коренево) от 51.406627, 34.915014 до 51.404888, 34.919877, 0,4 км	2021-2022	1,0	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для всех участников ДД. Снижение риска возникновения ДТП
6	Строительство линий наружного электроосвещения дороги "Коренево – Троицкое" – Комаровка – Глушково" – Вишневка (д. Вишневка) от 2 + 825 (51.324677, 34.845827) до 3 + 600 (51.324831, 34.833790), 0,85 км	2022-2023	2,2	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для всех участников ДД. Снижение риска возникновения ДТП

КСОДД на территории муниципального района "Кореневский район" Курской области

7	Строительство линий наружного электроосвещения дороги "Рыльск – Коренево – Суджа" – Каучук – "Льгов – Суджа" (с. Кремяное) от 8 + 1073 (51.399709, 35.062478) до 9 + 837 (51.395601, 35.071689), 0,86 км	2020-2021	2,2	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для всех участников ДД. Снижение риска возникновения ДТП
8	Строительство тротуара на дороге Рыльск – Коренево – Суджа (с. Пушкарное) от 51.491582, 34.818524 до 51.481634, 34.824992, 1,2 км	2020-2021	1,2	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных условий для движения пешеходов.
9	Строительство тротуара на дороге Рыльск – Коренево – Суджа (с. Коренево) от 22 + 1448 (51.415519, 34.921551) до 25 + 827 (51.400992, 34.937661), 2,07 км	2020-2021	2,1	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных условий для движения пешеходов.
10	Строительство тротуара на дороге "Рыльск – Коренево – Суджа" – Жадино (с. Жадино) от 0 + 0 (51.494706, 34.800040) до 2 + 546 (51.477468, 34.777533), 2,6 км	2020-2021	2,6	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных условий для движения пешеходов.
11	Строительство тротуара на дороге "Коренево – Троицкое" – Любимовка – "Рыльск – Коренево – Суджа" с подъездом к с. Обуховка (с. Снагость) от 0 + 0 (51.309623, 34.900863) до 1 + 600 (51.303291, 34.921398), 1,6 км	2022-2023	1,6	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных условий для движения пешеходов.
12	Строительство тротуара на дороге "Коренево – Троицкое" – Любимовка – "Рыльск – Коренево – Суджа" с подъездом к с. Обуховка (с. Любимовка) от 8	2022-2023	2,4	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП,

КСОДД на территории муниципального района "Кореневский район" Курской области

	+ 1325 (51.309475, 35.026969) до 11 + 740 (51.311652, 35.059654), 2,4 км				создание комфортных условий для движения пешеходов.
13	Строительство тротуара на дороге Коренево – Троицкое (с. Коренево) от 51.406627, 34.915014 до 51.376681, 34.905739, 3,8 км	2021-2022	3,8	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных условий для движения пешеходов.
14	Строительство тротуара на дороге "Коренево – Троицкое" – Комаровка – Глушково" – Вишневка (д. Вишневка) от 2 + 825 (51.324677, 34.845827) до 3 + 600 (51.324831, 34.833790), 0,85 км	2022-2023	0,9	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных условий для движения пешеходов.
15	Строительство тротуара на дороге "Коренево – Троицкое" – Комаровка – Глушково" – Вишневка (с. Комаровка) от 5 + 598 (51.327126, 34.808032) до 8 + 468 (51.311115, 34.783545), 2,85 км	2022-2023	2,9	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных условий для движения пешеходов.
16	Строительство тротуара на дороге п. Коренево, ул. Краснооктябрьская от 51.424215, 34.888745 до 51.404951, 34.897559, 2,3 км	2020-2021	2,3	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных условий для движения пешеходов.
17	Строительство тротуара на дороге п. Коренево, ул. 2-я Заводская от 51.403918, 34.889202 до 51.398900, 34.893218, 0,63 км	2021-2022	0,7	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных условий для движения

КСОДД на территории муниципального района "Кореневский район" Курской области

					пешеходов.
18	Строительство тротуара на дороге п. Коренево, ул. Юбилейная от 51.403366, 34.885327 до 51.404946, 34.897572, 0,88 км	2022-2023	0,9	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных условий для движения пешеходов.
19	Строительство тротуара на дороге "Коренево – Троицкое" – "Рыльск – Коренево – Суджа" от 0 + 0 до 0 + 830, 0,83 км	2021-2022	0,9	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных условий для движения пешеходов.
20	Строительство тротуара на дороге "Рыльск – Коренево – Суджа" – Каучук – "Льгов – Суджа" (с. Ольговка) от 3 + 937 (51.407670, 34.994878) до 6 + 788 (51.397752, 35.031340), 2,83 км	2021-2022	2,9	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных условий для движения пешеходов.
21	Строительство тротуара на дороге "Рыльск – Коренево – Суджа" – Каучук – "Льгов – Суджа" (с. Кремяное) от 8 + 1073 (51.399709, 35.062478) до 9 + 837 (51.395601, 35.071689), 0,86 км	2021-2022	0,9	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных условий для движения пешеходов.
22	Строительство тротуара на дороге "Рыльск – Коренево – Суджа" – Каучук – "Льгов – Суджа" (с. Шептуховка) от 17 + 181 (51.432045, 35.149687) до 19 + 195 (51.443806, 35.170260), 2,0 км	2021-2022	2,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных условий для движения пешеходов.
23	Строительство тротуара на дороге "Рыльск – Коренево	2021-2022	0,8	Средства бюджетов	Улучшение ТЭКАД,

КСОДД на территории муниципального района "Кореневский район" Курской области

	– Суджа" – Каучук – "Льгов – Суджа" (п. Каучук) от 22 + 953 (51.465294, 35.196957) до 23 + 729 (51.470394, 35.199043), 0,8 км			всех уровней, инвестиции	снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных условий для движения пешеходов.
24	Строительство ОП ОПТ на дороге Рыльск – Коренево – Суджа (10 шт.): поворот на Секерино, справа (51.502204, 34.787984); Жадино, справа (51.494707, 34.800142); Пушкарное, справа (51.496470, 34.812961); Пушкарно-Жадинский, слева (51.468538, 34.839895); Дубрава, слева (51.455349, 34.853370); Колычевка, слева (51.432042, 34.874015); Коренево, справа (51.426283, 34.886726); Коренево, слева (51.406060, 34.929601); поворот на Ольговку слева (51.368178, 35.015135); поворот на Ольговку справа (51.367583, 35.016481)	2020-2021	2,0	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для пассажиров ОПТ
25	Строительство ОП ОПТ на дороге "Коренево – Троицкое" – Любимовка – "Рыльск – Коренево – Суджа" с подъездом к с. Обуховка (3 шт.): Любимовка, 8 + 665 справа (51.306915, 35.018151); Любимовка, 8 + 1377 слева (51.310010, 35.026756); Любимовка, 11 + 700 справа (51.311624, 35.058922)	2022-2023	0,6	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для пассажиров ОПТ
26	Строительство ОП ОПТ на дороге "Коренево – Троицкое" – Комаровка – Глушково (3 шт.): слева (51.292344, 34.869304); слева (51.298483, 34.854732); справа (51.295122, 34.890327)	2022-2023	0,6	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для пассажиров ОПТ
27	Строительство ОП ОПТ на дороге Коренево – Троицкое (9 шт.): справа (51.403787, 34.920222); слева (51.404063, 34.920279); слева (51.397022, 34.920319);	2021-2022	1,8	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для пассажиров ОПТ

КСОДД на территории муниципального района "Кореневский район" Курской области

	справа (51.396933, 34.920088); слева (51.391531, 34.915504); слева (51.382828, 34.910086); слева (51.313957, 34.892853); справа (51.310088, 34.899759); слева (51.295344, 34.891239)				
28	Строительство ОП ОПТ на дороге "Коренево – Троицкое" – Комаровка – Глушково" – Вишневка (3 шт.): 2 + 900 справа (51.325124, 34.845289); 7 + 329 справа (51.320908, 34.787404); 8 + 164 слева (51.313816, 34.784106)	2022-2023	0,6	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для пассажиров ОПТ
29	Строительство ОП ОПТ на дороге "Рыльск – Коренево – Суджа" – Дерюгино (1 шт.): 6 + 45 слева (51.522869, 34.880536)	2022-2023	0,2	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для пассажиров ОПТ
30	Строительство ОП ОПТ на дороге "Рыльск – Коренево – Суджа" – Нижняя Груня с подъездом к д. Гавриловка (6 шт.) 0 + 40 справа (51.426036, 34.889150); 2 + 850 справа (51.448373, 34.906865); 4 + 286 справа (51.449258, 34.927014); 8 + 914 справа (51.469100, 34.979182); 15 + 862 справа (51.514344, 35.016618); 17 + 282 слева (51.528387, 35.021132)	2022-2023	1,2	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для пассажиров ОПТ
31	Строительство ОП ОПТ на дороге "Рыльск – Коренево – Суджа" – Каучук – "Льгов – Суджа" (11 шт.): 3 + 423 справа (51.407812, 34.987144); 4 + 333 справа (51.405069, 34.998707); 5 + 520 справа (51.401486, 35.015774); 6 + 610 справа (51.398577, 35.029193); 9 + 13 справа (51.399551, 35.062648); 9 + 896 справа (51.395348, 35.072922); 12 + 374 слева (51.402281, 35.104868);	2021-2022	2,2	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для пассажиров ОПТ

КСОДД на территории муниципального района "Кореневский район" Курской области

	17 + 182 справа (51.432045, 35.149687); 18 + 382 слева (51.439657, 35.161749); 20 + 189 справа (51.447795, 35.181731); 23 + 539 слева (51.469999, 35.196372)				
32	Обустройство пешеходных переходов на дороге Рыльск – Коренево – Суджа (4 шт.): поворот на Секерино (51.502204, 34.787984); Жадино (51.494707, 34.800142); Пушкаро-Жадинский (51.468385, 34.839970); Дубрава (51.455161, 34.853413)	2020-2021	0,2	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных условий для движения пешеходов.
33	Обустройство пешеходных переходов на дороге "Коренево – Троицкое" – Любимовка – "Рыльск – Коренево – Суджа" с подъездом к с. Обуховка (2 шт.): 8 + 1365 (51.309849, 35.026860); 11 + 730 (51.311613, 35.059367)	2022-2023	0,1	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных условий для движения пешеходов.
34	Обустройство пешеходных переходов на дороге "Коренево – Троицкое" – Комаровка – Глушково (3 шт.): 51.292445, 34.868113; 51.298507, 34.853755; 51.295096, 34.890441	2022-2023	0,15	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных условий для движения пешеходов.
35	Обустройство пешеходных переходов на дороге Коренево – Троицкое (4 шт.): 51.403937, 34.920244; 51.383113, 34.910360; 51.313747, 34.892644; 51.309938, 34.900169	2021-2022	0,2	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных условий для движения пешеходов.
36	Обустройство пешеходных переходов на дороге "Коренево – Троицкое" – Комаровка – Глушково" – Вишневка (1 шт.): 51.320965, 34.787716	2022-2023	0,05	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных

КСОДД на территории муниципального района "Кореневский район" Курской области

					условий для движения пешеходов.
37	Обустройство пешеходных переходов на дороге "Рыльск – Коренево – Суджа" – Нижняя Груня с подъездом к д. Гавриловка (4 шт.): 51.425701, 34.889048; 51.448322, 34.906490; 51.449274, 34.926735; 51.514241, 35.016433	2022-2023	0,2	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных условий для движения пешеходов.
38	Обустройство пешеходных переходов на дороге "Рыльск – Коренево – Суджа" – Каучук – "Льгов – Суджа" (5 шт.): 6 + 590 (51.398797, 35.028705); 8 + 1073)51.399680, 35.062404); 12 + 312)51.401700, 35.104313); 17 + 77 (51.431311, 35.148934); 23 + 561 (51.469948, 35.196656)	2021-2022	0,25	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных условий для движения пешеходов.
39	Реконструкция перекрестка дорог Коренево – Троицкое и "Коренево – Троицкое" – "Рыльск – Коренево – Суджа"	2022-2023	0,2	Средства бюджетов всех уровней	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
40	Строительство площадки для организации передвижного пункта весового и габаритного контроля ТС	2020-2021	1,0	Средства бюджетов всех уровней	Обеспечение сохранности автомобильных дорог, снижение риска возникновения ДТП
41	Строительство специализированной стоянки для задержанных ТС по адресу: п. Коренево, ул. Красноармейская, д. 84	2020-2021	1,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Пресечение нарушений правил эксплуатации, использования и управления ТС
42	Строительство туалетов на ОП ОПТ (8 шт.): - дорога Рыльск – Коренево – Суджа, х. Дубрава (слева и справа), поворот на Ольговку (слева и справа); - дорога "Рыльск – Коренево – Суджа" – Каучук –	2024-2028	0,8	Средства бюджетов всех уровней	Создание комфортных условий для пассажиров ОПТ

КСОДД на территории муниципального района "Кореневский район" Курской области

	"Льгов – Суджа", поворот на Журавли (слева и справа); - дорога "Коренево – Троицкое" – Комаровка – Глушково, 51.295139, 34.890138 (слева и справа)				
43	Ремонт тротуара на дороге Коренево – Троицкое (с. Коренево) от 51.408875, 34.907503 до 51.406649, 34.914589, 0,55 км	2024-2028	0,7	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП, создание комфортных условий для движения пешеходов.
44	Обустройство парковочного пространства в п. Коренево возле физкультурно-оздоровительного комплекса на 50 мест (51.414594, 34.893092)	2024-2028	2,0	Средства районного и местного бюджетов	Развитие парковочного пространства, снижение риска возникновения ДТП
45	Реконструкция (расширение) дороги п. Коренево, ул. Октябрьская от 51.420114, 34.902242 до 51.412147, 34.902031, 0,9 км	2024-2028	13,5	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
46	Капитальный ремонт дороги Шептуховка – Сафоновка – Общий Колодезь с подъездом к с. Скрылевка, 13,0 км	2024-2028	52,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
47	Реконструкция (спрямление) участка дороги Рыльск – Коренево – Суджа, 32 км (51.379384, 34.990213)	2024-2028	15,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
48	Строительство дороги " Рыльск – Коренево – Суджа" – Толпино, 5,0 км	2024-2028	75,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Обеспечение транспортной связанности территорий
49	Строительство дороги Благодатное – Старостинка – Нижняя Груня, 4,8 км	2024-2028	72,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Обеспечение транспортной связанности территорий
50	Строительство дороги Верхняя Груня – Учительское, 3,0 км	2024-2028	45,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Обеспечение транспортной связанности территорий
51	Строительство дороги Благодатное – Ковыневка, 2,3 км	2024-2028	35,0	Средства бюджетов всех уровней,	Обеспечение транспортной

КСОДД на территории муниципального района "Кореневский район" Курской области

				инвестиции	связанности территорий
52	Ремонт дорог местного значения	2019-2033	150,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД, обеспечение транспортной связанности территорий
53	Ремонт дорог в п. Коренево	2019-2033	30,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД, обеспечение транспортной связанности территорий
54	Реконструкция (спрямление) участка дороги "Коренево – Троицкое" – Комаровка – Глушково (с. Апанасовка) 51.298379, 34.853578	2029-2033	7,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД, снижение риска возникновения ДТП
55	Строительство дороги Краснооктябрьское – Комаровка, 2,6 км	2029-2033	40,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Обеспечение транспортной связанности территорий
56	Строительство дороги Южный – Общий Колодезь, 9,0 км	2029-2033	135,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Обеспечение транспортной связанности территорий
57	Реконструкция (приведение к III категории) дороги Рыльск – Коренево – Суджа, 3,9 км	2029-2033	60,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД
58	Реконструкция (приведение к III категории) дороги "Коренево – Троицкое" – "Рыльск – Коренево – Суджа", 0,83 км	2029-2033	13,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД
59	Реконструкция (приведение к III категории) дороги Коренево – Троицкое, 15,0 км	2029-2033	225,0	Средства бюджетов всех уровней, инвестиции	Улучшение ТЭКАД

Приложение С – Проектируемый транспортный каркас Корневского района



— существующие дороги, — проектируемые или реконструируемые дороги