**ПРИОРИТЕТНЫЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ**

**«БЕЗОПАСНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ»**

**НОВОСИЛЬСКИЙ МУНИЦИПАЛЬНЫЙ РАЙОН**

**ОРЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ**

****

**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА**

**ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

**НОВОСИЛЬСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА**

**ОРЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ**

**г. Новосиль, 2018 г.**

**ПРИОРИТЕТНЫЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ**

**«БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ»**

**НОВОСИЛЬСКИЙ МУНИЦИПАЛЬНЫЙ РАЙОН**

**ОРЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ**

УДК 656.13.072/.073

Инв. №\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

|  |  |
| --- | --- |
| «УТВЕРЖДАЮ»  Глава Новосильского района Орловской области  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ А.И. Шалимов  «\_\_\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_\_ года | ФГБОУ ВО «Орловский государственный аграрный университет имени Н.В. Парахина»  Ректор \_\_\_\_\_\_\_\_\_ Т.И. Гуляева  «\_\_\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_ года |

ОТЧЕТ

о выполнении научно-исследовательской работы

«КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НОВОСИЛЬСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА

ОРЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ»

(заключительный)

Руководитель темы: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ к.т.н., доцент А.Л. Севостьянов

Рассмотрен на заседании

кафедры ЭМТП и тракторы

Протокол № \_\_\_ «\_\_»\_\_\_\_\_\_\_ 2018 г.

Принят на регистрацию

04.09.2018 г.

г. Новосиль, 2018 г.

Список исполнителей

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| №  п/п | Ф.И.О. | Ученая степень | Ученое звание |
| 1 | Севостьянов Александр Леонидович | Кандидат технических наук | Доцент |
| 2 | Коношин Иван Вячеславович | Кандидат технических наук | Доцент |

РЕФЕРАТ

Отчет 97 стр., 36 табл., 4 рисунка, 4 приложения, частей – 1, количество использованных источников – 5, этапов работы – 2.

АВТОМОБИЛЬНАЯ ДОРОГА, АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ, БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, БЮДЖЕТ, ВЕЛОСИПЕДНАЯ ДОРОЖКА, ВИД ТРАНСПОРТА, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ, ИНВЕСТИЦИИ, ИНТЕНСИВНОСТЬ, МАРШРУТ, МОДЕЛЬ, ОРГАНИЗАЦИЯ ДВИЖЕНИЯ, ПЕШЕХОДНЫЙ ПОТОК, СХЕМА, СТРОИТЕЛЬСТВО, ТРАНСПОРТНЫЙ ПОТОК

Объектом исследования является дороги и территории общего пользования, предназначенные для перемещения транспортных средств и пешеходов.

Цель проекта – разработка программы мероприятий, направленной на повышение безопасности и эффективности организации дорожного движения на территории Новосильского муниципального района Орловской области.

Задачи проекта:

- упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов;

- повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования;

- снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов;

- снижение негативного воздействия от автомобильного транспорта на окружающую среду.

Методы исследования:

- анализ;

- натурное обследование;

- имитационное моделирование.

В работе определены характеристики функционирования дорожно-транспортной инфраструктуры Новосильского района на текущий и плановый период до 2032 г.

Приведён анализ состояния Новосильского района в сфере транспорта и транспортной инфраструктуры, даны предложения и рекомендации их развитию. Разработан «Оптимальный» вариант развития транспортной инфраструктуры, определены направления институциональных преобразований, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения и развития транспортной инфраструктуры.

Область применения, степень внедрения: результаты работы применимы и подлежат внедрению на территории Новосильского муниципального района Орловской области.

СОДЕРЖАНИЕ

Нормативные ссылки 7

Определения 9

Обозначения и сокращения 13

Введение 14

1 Характеристика сложившейся ситуации по организации дорожного движения 15

1.1 Сбор и систематизация официальных документарных статических, технических и других данных, необходимых для разработки проекта. Описание используемых методов и средств получения исходной информации 15

1.1.1 Методы и средства получения исходной информации 15

1.1.2 Подготовка и проведение натурного обследования интенсивности движения и состава транспортного потока в ключевых транспортных узлах 17

1.2 Анализ положения района в структуре пространственной организации РФ и субъекта РФ 18

1.3 История развития района 19

1.4 Анализ документов территориального планирования, документация по планировке территории, документов стратегического планирования 21

1.5 Социально-экономическая характеристика района, характеристика градостроительной деятельности и деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса 24

1.5.1 Социально-экономическая характеристика района 24

1.5.2 Характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта 27

1.6 Анализ организационной деятельности органов местного самоуправления по организации дорожного движения 28

1.7 Характеристика функционирования и показатели работы транспорта 28

1.7.1 Железнодорожный транспорт 29

1.7.2 Автомобильный транспорт 29

1.7.3 Характеристика сети дорог, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог и транспортного спроса 29

1.7 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации района, обеспеченность парковочными местами 36

1.8 Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока 37

1.8.1 Железнодорожный транспорт 37

1.8.2 Автомобильный транспорт 37

1.9 Характеристика условий пешеходного и велосипедного движения 44

1.10 Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств 45

1.11 Анализ уровня безопасности дорожного движения 45

1.12 Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения 46

1.13 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры 47

1.132.1 Характеристика существующих условий 47

1.132.2 Перспективы развития и размещения транспортной инфраструктуры 47

1.14 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры 49

1.15 Оценка финансирования мероприятий по организации дорожного движения 50

2 Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов 51

2.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития 51

2.2 Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта 52

2.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта 52

2.4 Прогноз развития дорожной сети 53

2.5 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения 53

2.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения 53

2.7 Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения 53

3 Принципиальные варианты организации дорожного движения, их укрупнённая оценка по целевым показателям (индикаторам) с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта 55

3.1 Принципиальные варианты по организации дорожного движения 55

3.2 Укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) принципиальных вариантов по организации дорожного движения 58

3.3 Выбор предлагаемого к реализации варианта по организации дорожного движения 59

4 Перечень мероприятий по организации дорожного движения, технико-экономические параметры объектов транспорта, очередность реализации мероприятий 61

5 Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по организации дорожного движения 65

6 Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения 79

7 Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового, нормативно-технического, методического и информационного обеспечения деятельности в сфере организации дорожного движения на территории района 94

Заключение 95

Список использованных источников 96

ПРИЛОЖЕНИЯ 97

# Нормативные ссылки

- Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. N 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1995, N 50, ст. 4873; 1999, N 10, ст. 1158; 2002, N 18, ст. 1721; 2003, N 2, ст. 167; 2004, N 35, ст. 3607; 2006, N 52 (ч. 1), ст. 5498; 2007, N 46, ст. 5553; N 49, ст. 6070; 2009, N 1, ст. 21; N 48, ст. 5717; 2010, N 30, ст. 4000; N 31, ст. 4196; 2011, N 17, ст. 2310; N 27, ст. 3881; N 29, ст. 4283; N 30 (ч. 1), ст. 4590, ст. 4596; 2012, N 25, ст. 3268; N 31, ст. 4320; 2013, N 17, ст. 2032; N 19, ст. 2319; N 27, ст. 3477; N 30 (ч. 1), ст. 4029; N 48, ст. 6165; N 52 (ч. 1), ст. 7002; 2014, N 42, ст. 5615).

- Федеральный закон от 8 ноября 2007 года N 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2007, N 46, ст.5553; 2008, N 20, ст.2251; N 30 (ч.1), ст.3597; N 30 (ч.2), ст.3616; N 49, ст.5744; 2009, N 29, ст.3582; N 39, ст.4532; N 52 (ч.1), ст.6427; 2010, N 45, ст.5753; N 51 (ч.3), ст.6810; 2011, N 7, ст.901; N 15, ст.2041; N 17, ст.2310; N 29, ст.4284; N 30 (ч.1), ст.4590, 4591; N 49 (ч.1), ст.7015; 2012, N 26, ст.3447.

- Федеральный закон от 13 июля 2015 года №220-ФЗ «Федеральный закон об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в РФ».

- Федеральный закон от 29 декабря 2017 года N 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

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

- Постановление Правительства Орловской области от 19.11.2015 N 501 (в редакции Постановлений Правительства Орловской области от 17.05.2016 N 171, от 02.05.2017 N 188) «Об утверждении Перечня автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Орловской области».

- ГОСТ 32729-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Методы измерения упругого прогиба нежестких дорожных одежд для определения прочности.

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

- ГОСТ 32965-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Интенсивность движения транспортного потока. Методы измерений.

- ГОСТ 33078-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Методы измерения сцепления колеса автомобиля с покрытием.

- ГОСТ 33101-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Дорожные покрытия. Методы измерения ровности.

- ГОСТ 33220-2015 Дороги автомобильные общего пользования. Требования к эксплуатационному состоянию.

- ГОСТ 3634-99 Люки смотровых колодцев и дождеприемники ливнесточных колодцев. Технические условия.

- 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 32945-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Знаки дорожные. Технические требования.

17. 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 33078-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Методы измерения сцепления колеса автомобиля с покрытием.

- ГОСТ 33101-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Дорожные покрытия. Методы измерения ровности.

- ГОСТ 33128-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Ограждения дорожные. Технические 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. Требования к уровню зимнего содержания.

- ГОСТ 33382-2015 Дороги автомобильные общего пользования. Техническая классификация.

- ГОСТ 33385-2015 Дороги автомобильные общего пользования. Дорожные светофоры. Технические требования.

- СП 34.13330.2012 Автомобильные дороги.

- СП 42.13330.2011 Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений.

- СП 113.13330.2012 Стоянки автомобилей. Актуализированная редакция СНиП 21-02-99 (с изменением №1).

- ОДМ 218.2.020-2012 Методические рекомендации по оценке пропускной способности автомобильных дорог.

- Методологические рекомендации по проведению обследования по определению степени использования общественного транспорта различными категориями граждан (транспортной подвижности граждан). – Письмо Госкомстата ОР-09-23/692 от 14.02.2002.

- Правила подготовки проектов и схем организации дорожного движения (утв. приказом Министерства транспорта РФ от 17 марта 2015 г. N 43.

# Определения

В настоящем отчете применены следующие определения:

**граница городского, сельского населенного пункта**: законодательно установленная линия, отделяющая земли городского или сельского населенного пункта от иных категорий земель;

**земельный участок**: часть поверхности земли, имеющая фиксированные границы, площадь, местоположение, правовой статус и другие характеристики, отражаемые в земельном кадастре и документах государственной регистрации;

**зона (район) застройки**: застроенная или подлежащая застройке территория, имеющая установленные градостроительной документацией границы и режим целевого функционального назначения;

**городской узел**: территория общественного назначения, формирующаяся на пересечении магистральных улиц общегородского значения;

**примагистральная территория**: территория, примыкающая к магистральным улицам общегородского значения на отрезках, соединяющих центр города с городским узлом или городские узлы между собой;

**межмагистральные территории**: территории, ограниченные красными линиями магистральных улиц общегородского значения, границами территорий городских узлов и примагистральных территорий;

**улица, площадь**: территория общего пользования, ограниченная красными линиями улично-дорожной сети города;

**квартал**: межуличная территория, ограниченная красными линиями улично-дорожной сети;

**градостроительное зонирование**: установление границ территориальных зон с регламентами их использования по функциональному назначению, параметрам застройки и ландшафтной организации;

**пешеходная зона**: территория, предназначенная для передвижения пешеходов, на ней не допускается движения транспорта за исключением специального, обслуживающего эту территорию;

**хранение**: пребывание автотранспортных средств, принадлежащих постоянному населению города, по месту регистрации автотранспортных средств;

**парковка**: временное пребывание на стоянках автотранспортных средств, принадлежащих посетителям объектов различного функционального назначения;

**автостоянки**: открытые площадки, предназначенные для хранения или парковки автомобилей. Автостоянки для хранения могут быть оборудованы навесами, легкими ограждениями боксов, смотровыми эстакадами. Автостоянки могут устраиваться внеуличными (в том числе в виде карманов при расширении проезжей части) либо уличными (на проезжей части, обозначенными разметкой);

**гостевые стоянки**: открытые площадки, предназначенные для парковки легковых автомобилей посетителей жилых зон;

**гаражи-стоянки**: здания и сооружения, предназначенные для хранения или парковки автомобилей, не имеющие оборудования для технического обслуживания автомобилей, за исключением простейших устройств - моек, смотровых ям, эстакад. Гаражи-стоянки могут иметь полное или неполное наружное ограждение;

**гаражи**: здания, предназначенные для длительного хранения, парковки, технического обслуживания автомобилей;

**зеленая зона**: территория лесного фонда, расположенная за пределами городской черты, занятая лесами и лесопарками, выполняющими защитные и санитарно-гигиенические функции и являющимися местом отдыха населения;

**автомобильная дорога**: это объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для движения транспортных средств и включающий в себя земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги и расположенные на них или под ними конструктивные элементы (дорожное полотно, дорожное покрытие и подобные элементы) и дорожные сооружения, являющиеся ее технологической частью - защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства автомобильных дорог.

Автомобильные дороги в зависимости от вида разрешенного использования подразделяются на автомобильные дороги общего и необщего пользования.

К автомобильным дорогам общего пользования относятся автомобильные дороги, предназначенные для движения транспортных средств неограниченного круга лиц.

В соответствии с Федеральным законом Российской Федерации от 08.11.2007 г. № 257-ФЗ (с изменениями и дополнениями) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» к автомобильным дорогам общего пользования относятся: дороги федерального значения, относящиеся к федеральной собственности, дороги регионального или межмуниципального значения, относящиеся к собственности субъектов Российской Федерации, дороги местного значения, относящиеся к муниципальной собственности.

Автомобильными дорогами общего пользования федерального значения:

- являются дороги, соединяющие столицу Российской Федерации – город Москву со столицами сопредельных государств, с административными центрами (столицами) субъектов Российской Федерации; дороги, включенные в перечень международных автомобильных дорог в соответствии с международными соглашениями Российской Федерации.

- могут быть: дороги, соединяющие между собой административные центры (столицы) субъектов Российской Федерации; дороги, являющиеся подъездными дорогами, соединяющими автомобильные дороги общего пользования федерального значения, и имеющие международное значение крупнейшие транспортные узлы (морские порты, речные порты, аэропорты, железнодорожные станции), а также специальные объекты федерального значения; дороги, являющиеся подъездными дорогами, соединяющими административные центры субъектов Российской Федерации, не имеющие автомобильных дорог общего пользования, соединяющих соответствующий административный центр субъекта Российской Федерации со столицей Российской Федерации – городом Москвой и ближайшие морские порты, речные порты, аэропорты, железнодорожные станции.

Перечень автомобильных дорог общего пользования федерального значения утверждается Правительством Российской Федерации.

Автомобильными дорогами общего пользования местного значения являются автомобильные дороги общего пользования (включая улицы) поселений, муниципальных районов, городских округов.

Автомобильными дорогами общего пользования местного значения:

- поселений - являются автомобильные дороги общего пользования в границах населенных пунктов поселения;

- муниципальных районов - являются автомобильные дороги общего пользования в границах муниципального района;

городских округов - являются автомобильные дороги общего пользования в границах городского округа.

Перечни автомобильных дорог общего пользования местного значения поселения, муниципального района, городского округа могут утверждаться соответственно органами местного самоуправления поселения, муниципального района, городского округа.

К автомобильным дорогам не общего пользования относятся автомобильные дороги, находящиеся в собственности юридических лиц – организаций всех видов экономической деятельности.

**протяженность сети путей сообщения**: суммарная протяженность в километрах участков путей транспортного сообщения. Определяется по состоянию на фиксированную дату путем суммирования длин отдельных участков, образующих сеть.

**перевезено грузов (объем перевозок грузов)**: количество грузов в тоннах, перевезенных транспортом. Учитывается по видам транспорта, сообщения, роду грузов, направлениям перевозок. Начальный момент процесса перевозок грузов отражается показателем «отправлено (отправление) грузов», конечный момент - показателем «прибыло (прибытие) грузов». Для отдельных организаций транспорта для характеристики всего объема работы применяется показатель «перевезено (перевозка грузов)», который определяется как сумма отправленных и принятых грузов от других организаций транспорта для перевозки. Единицей наблюдения в статистике перевозок грузов является отправка, т.е. партия груза, перевозка которой оформлена договором перевозки.

По всем видам транспорта, кроме автомобильного, **объем перевезенных грузов** показан по моменту отправления. На автомобильном транспорте учет перевезенных грузов осуществляется по моменту прибытия.

Единицы измерения перевозок позволяют измерить массу перевозимого груза и количество пассажиров. Общую массу перевозимых грузов измеряют в тоннах, а для отдельных отправок грузов и в килограммах. Расстояние перевозки отдельной партии груза или одного пассажира измеряется в километрах. Общий объем перемещения грузов измеряется в тонно-километрах, для чего вес партии груза умножается на расстояние перевозки.

**грузооборот транспорта**: объем работы транспорта по перевозкам грузов. Единицей измерения является тонно-километр. Исчисляется суммированием произведений массы перевезенных грузов в тоннах на расстояние перевозки в километрах. Грузооборот транспорта группируется по видам транспорта, сообщения, ширине колеи, роду грузов и другим признакам.

**перевезено пассажиров**: число пассажиров, перевезенных за определенный период времени. Учитывается по видам транспорта и видам сообщения. Единицей наблюдения в статистике перевозок пассажиров является пассажиро-поездка. Учет пассажиров на железнодорожном, автомобильном, городском электрическом транспорте определяется по моменту приобретения билета. Момент прибытия в статистике перевозок пассажиров на практике не используется. Данные по перевозке пассажиров приведены с учетом пассажиров**,** пользующихся правом бесплатного и льготного проезда.

**пассажирооборот:** характеризует перевозку пассажиров с учетом расстояний, на которые перевезены пассажиры. Единицей измерения является пассажиро-километр. Определяется путем суммирования произведений количества пассажиров по каждой позицииперевозки на расстояние перевозки; исчисляется раздельно по видам транспорта, сообщения и другим признакам.

**наличие автомобилей:** приводится по данным регистрирующих органов Министерства внутренних дел Российской Федерации. Учет ведется по типам (грузовые, пикапы и легковые фургоны, легковые, автобусы, автомобили специального назначения). Учет автомобилей по видам используемого топлива (бензин, дизельное и другие виды топлива), конструкции кузова (с бортовой платформой, самосвалы, грузовые фургоны, рефрижераторы, цистерны, лесовозы и прочие), грузоподъемности грузовых автомобилей, пассажировместимости автобусов ведется по крупным и средним организациям всех видов экономической деятельности.

**грузовой автомобиль**: дорожное механическое транспортное средство на жесткой раме, предназначенное исключительно или преимущественно для перевозки грузов.

К *грузовым* автомобилям относятся грузовые автомобили общего назначения (имеющие в качестве грузонесущей емкости открытые бортовые /без бортовые/ платформы) и специализированные.

К *специализированным грузовым* автомобилям относятся автомобили, конструкция грузонесущих емкостей которых предназначена для перевозки грузов определенных видов: самосвалы для перевозки сыпучих строительных и сельскохозяйственных грузов; фургоны для перевозки продовольственных, промышленных товаров, хлебобулочных изделий, мебели и других грузов; фургоны с изотермическими кузовами и рефрижераторы для перевозки скоропортящихся продуктов в охлажденном или замороженном состоянии; цистерны для перевозки нефтепродуктов, химически активных жидкостей, технической и питьевой воды, молока и других жидких грузов, автобетоносмесители, авторастворовозы, цементовозы и прочие; автомобили для перевозки строительных конструкций (панелей, ферм, блоков и др.); лесовозы, трубовозы, плетевозы, контейнеровозы и др.

**пикап и легковой фургон**: малотоннажный грузовой или грузопассажирский автомобиль с кузовом, сконструированным на шасси легкового автомобиля.

**Автобус**: пассажирское дорожное механическое транспортное средство, предназначенное для перевозки пассажиров, вместимостью *более восьми мест для сидения,* не считая места водителя.

**Легковой автомобиль**: пассажирский автомобиль вместимостью *до восьми мест для сидения*, не считая места водителя.

Данные по **перевозкам пассажиров и пассажирообороту** автобусного транспорта, приведены с учетом объемов перевозок пассажиров, выполненных на маршрутах регулярного сообщения автобусами и маршрутными такси в соответствии с расписанием отправления, согласованным с органом исполнительной власти Орловской области (органом местного самоуправления).

Количество лиц *с правом бесплатного проезда* устанавливается по справкам организаций о количестве выданных документов, на основании которых разрешен бесплатный проезд отдельных категорий граждан. Количество перевезенных пассажиров определяется из расчета 30 поездок в месяц для всех категорий лиц, пользующихся правом бесплатного проезда, или по данным обследования пассажиропотоков.

В соответствии с Федеральным законом от 08.11.2007 № 259-ФЗ (ред. от 28.07.2012 г.) «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» перевозки пассажиров в автобусах учитываются по видам сообщения:

*внутригородские* перевозки - перевозки, осуществляемые на маршрутах в пределах черты города (другого населенного пункта);

*пригородные* - перевозки, осуществляемые за пределы черты города (другого населенного пункта) на расстояние до 50 км включительно;

*междугородные* - перевозки, осуществляемые за пределы черты города (другого населенного пункта) на расстояние более 50 километров. В междугородные перевозки включаются внутриобластные, которые осуществляются на маршрутах, проходящих в пределах одной области, края, республики в составе России, межобластные - на маршрутах, проходящих по территории двух и более субъектов Российской Федерации.

*международные -* перевозки между Россией и странами СНГ и между Россией и странами дальнего зарубежья.

# Обозначения и сокращения

В настоящем отчете применены следующие сокращения:

АЗС – автомобильная заправочная станция;

АССУД – автоматизированная система управления дорожным движением;

БДД – безопасность дорожного движения;

БУЗ – бюджетное учреждение здравоохранения;

ГП – городское поселение;

ДО – дошкольное образование;

ДПТ – дорожно-транспортное происшествие;

КСОДД – комплексная схема организации дорожного движения;

МБУЗ – муниципальное бюджетное учреждение здравоохранения;

МБУК - муниципальное бюджетное учреждение культуры;

НПА – нормативный правовой акт;

ОДД – организация дорожного движения;

ПКиО – парк культуры и отдыха;

ПОДД – проект организации дорожного движения;

ПП – пешеходный поток;

ПСД – проектно-сметная документация;

СДК – сельский дом культуры;

СП – сельское поселение;

СТО – станция технического обслуживания;

ТП – транспортный поток;

ТС – транспортное средство;

ТСОДД – технические средства организации дородного движения;

УДС – улично-дорожная сеть;

ФАП – фельдшерско-акушерский пункт.

# Введение

Из послания Президента Федеральному собранию.[[1]](#footnote-1) «…Для развития городов и посёлков, роста деловой активности, обеспечения «связанности» страны нам нужно буквально «прошить» всю территорию России современными коммуникациями.

Мы серьёзно обновили федеральные автомобильные трассы. Теперь нужно привести в порядок региональные и местные дороги. Я сейчас не буду называть цифры, но я об этом знаю. Федеральные трассы действительно в значительной степени приведены в порядок. Чуть хуже дело обстоит с региональными. А местные – это вообще никуда не годится. Обращаюсь к руководителям регионов и городов: состояние дорог должно быть постоянно в центре вашего внимания. Нужно наращивать качество и объёмы дорожного строительства, использовать для этого новые технологии и решения, инфраструктурную ипотеку, контракты жизненного цикла.

И конечно, наша важнейшая задача – повысить безопасность на дорогах, до минимума снизить смертность в результате ДТП.

В общей сложности в предстоящие шесть лет необходимо практически удвоить расходы на строительство и обустройство автомобильных дорог России, направить на эти цели более 11 триллионов рублей из всех источников. Это много, имея в виду, что в 2012 – 2017 годах мы на эти цели направили 6,4 триллиона рублей, тоже большая цифра, но нужно 11…».

Сложившаяся ситуация с организацией и безопасностью дорожного движения определяет необходимость совершенствования как существующей государственной системы организации и безопасности дорожного движения, так и региональной.

Система организации и безопасности дорожного движения на современном уровне экономического развития должна представлять собой сложную, и в то же время гибкую систему, состоящую из определенного количества разнородных элементов и подсистем, подчиненных общей цели: повышению уровня организации и безопасности дорожного движения.

Самое сложное условие для достижения сбалансированного функционирования системы организации и безопасности дорожного движения – исследование социальных, организационных, технических и экономических аспектов. Поэтому разработка КСОДД будет определять стратегическую политику по формированию организационных и экономических механизмов управления социально-экономической системой, связанной с организацией и безопасностью дорожного движения.

КСОДД Новосильского муниципального района – это, прежде всего, инструмент управления организацией и безопасность дорожного движения на долгосрочную перспективу, где все факторы развития представлены в единой системной взаимосвязи.

Работа основывается на общих принципах, основных требованиях и генеральных направлениях государственной Концепции перехода Российской Федерации к модели устойчивого развития.

КСОДД района разработана в соответствии с требованиями законодательства о градостроительной деятельности, законодательства Российской Федерации об автомобильных дорогах, о дорожной деятельности и об организации дорожного движения, законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения, законодательства Российской Федерации о пожарной безопасности, законодательства Российской Федерации о транспортной безопасности, законодательства в области охраны окружающей среды, законодательства о техническом регулировании, а также требованиям региональных и муниципальных НПА.

# 1 Характеристика сложившейся ситуации по организации дорожного движения

## 1.1 Сбор и систематизация официальных документарных статических, технических и других данных, необходимых для разработки проекта. Описание используемых методов и средств получения исходной информации

### 1.1.1 Методы и средства получения исходной информации

В отечественной, и тем более зарубежной практике известно большое количество методов исследования, сбора и систематизации исходных данных для составления КСОДД – начиная от простейших, выполнение которых доступно одному исследователю без специального оборудования, и заканчивая трудоемкими, требующими применения специальных высокотехнологичных приборов и передвижных лабораторий. Многообразие методов объясняется с одной стороны множеством задач, решаемых с помощью ОДД, а с другой, постоянным развитием технической базы для сбора исходных данных.

При разработке КСОДД использовался следующий комплекс методов исследования характеристик и условий дорожного движения:

- Анализ (изучение документов, планов, графиков, программ);

- Натурные обследования;

- Моделирование дорожного движения, в том числе физическое, математическое и имитационное.

Анализ документов – изучение исходных данных об объекте без непосредственного выезда на территорию (иначе такой тип исследования называют камеральным).

При разработке КСОДД анализу были подвержены следующие материалы и документы:

- Схема территориального планирования Новосильского муниципального района;

- Документация по планировке территории (правила землепользования и застройки, проекты планировки территории, проекты межевания территории);

- Документы территориального планирования, документация по планировке территории, документы стратегического планирования на уровне муниципальных образований Новосильского района, программы комплексного развития транспортной инфраструктуры сельских поселений.

- Материалы инженерных изысканий, результаты исследования существующих и прогнозируемых параметров дорожного движения;

- Общие сведения о территории муниципального образования: размер территории, функциональное зонирование; транспортная значимость территории, ее связанность с прилегающими территориями; численность населения с динамикой за последние пять лет; основные топографические данные (максимальный перепад высот, предельные уклоны на дорогах); климатические условия (продолжительность сохранения снежного покрова, среднее количество осадков в году, максимальные и минимальные температуры воздуха); основные экологические характеристики (уровень шума, концентрация вредных веществ в атмосфере);

- Характеристика дорог, дорожных сооружений: планировочная организация сети дорог на текущий период и на расчетный срок разработки документации по ОДД; общая протяженность дорог, в том числе с твердым покрытием; технические параметры дорог (тип дорожного покрытия, ширина проезжей части, наличие разделительных полос, защитных полос, велосипедных полос и дорожек, тротуаров, ширина в красных линиях, продольные уклоны, наличие и характеристика искусственного освещения); наличие и характеристика дорожных обходов территории, характеристика дорожных подходов к территории муниципального образования; расположение и характеристика мостов, путепроводов, железнодорожных переездов, внеуличных пешеходных переходов; сведения о сетях инженерно-технического обеспечения (ливневая канализация, водопровод, канализация, электро- и телефонные кабели, теплопроводы);

- Характеристика транспортной инфраструктуры: характеристика муниципального образования (территории) как транспортного узла (внешние объекты тяготения транспортных потоков и размещение основных объектов тяготения транспортных средств на территории, в отношении которой осуществляется разработка документации по ОДД); численность парка автомобилей, отношение численности парка автомобилей к численности жителей за последние пять лет, в том числе по категориям транспортных средств (грузовые, легковые, автобусы); сведения по интенсивности дорожного движения, уровню загрузки дорог движением, скорости сообщения и доли транзитного движения; общие данные по движению маршрутных транспортных средств, включающие в себя: схему маршрутов, вид транспорта, вид подвижного состава, суточный выпуск транспортных средств на линию, минимальный интервал движения на маршруте, расположение станций метрополитена и (или) пассажирского железнодорожного транспорта (при наличии); назначение, емкость и расположение парковок (парковочных мест);

- Документы и данные по ОДД: размещение и наименование технических средств ОДД (дорожные знаки и разметка, светофоры, дорожные и пешеходные ограждения, направляющие устройства, дорожные контроллеры, детекторы транспорта, островки безопасности, искусственные неровности); ПОДД; интенсивность движения транспортных средств и пешеходов;

Документы и данные о ДТП.

Натурные обследования заключаются в фиксации конкретных условий и показателей дорожного движения в течение определенного периода времени. В настоящее время натурные исследования являются самым распространенным видом получения исходных данных о характеристиках дорожного движения. Они подразделяются на активные и пассивные. При пассивном исследовании наблюдатель не вмешивается в процесс движения, т. е. получает характеристики существующего положения. На этом этапе применялись стационарные посты (обычно на перегонах или пересечениях), на которых фиксировались параметры ТП и ПП с помощью различных способов.

На практике используются три основных пассивных способа сбора информации о ТП и ПП:

- Ручной;

- Полуавтоматический;

- Автоматический.

При ручном способе сбор данных производится непосредственно учетчиками транспорта. Это специально обученные люди, которые стоят на стационарных постах в течение определенного времени суток и проводят замеры интенсивности движения с различных направлений. Такой способ сбора данных характеризуется повышенной трудоемкостью, а в случаях крупномасштабных исследований и дороговизной.

Полуавтоматический способ заключается в том, что сбор информации осуществлялся с помощью специального видеооборудования, которое позволяет производить съемку на всем обследуемом участке, а обработка собранной информации производится вручную (в камеральных условиях). При этом данные вносятся в специальный паспорт, то есть отсутствует этап ввода собранных данных в контрольную карту непосредственно на объекте.

Автоматический способ сбора данных по интенсивности транспортных потоков заключается в сборе данных с детекторов учета транспорта. Такой способ актуален для участков улично-дорожной сети, где установлены детекторы учета транспорта различных типов.

В процессе активного исследования наблюдатель использует методы ОДД и проводит активный эксперимент с целью получения новых характеристик ТП и ПП.

Моделирование дорожного движения базируется на использовании математических методов для описания всех характеристик транспортной системы. В рамках создания КСОДД применялись различные способы моделирования ТП и ПП, такие как:

- Имитационный, заключающийся в моделировании локальных объектов транспортной системы;

- Прогнозный, предусматривающий моделирование усредненных характеристик транспортной системы.

### 1.1.2 Подготовка и проведение натурного обследования интенсивности движения и состава транспортного потока в ключевых транспортных узлах

Натурное обследование УДС проводится с целью получения актуальной информации о существующем состоянии сети (данных о дорожном полотне, его размерах, дорожных знаках, разрешенных направлениях движения, светофорных объектах и других элементах улично-дорожной сети). Полученная информация являлась основой для транспортного моделирования и разработки программы мероприятий КСОДД на прогнозные периоды.

Данные натурного обследования УДС Новосильского муниципального района, которое проводилось с использованием устройства контроля геометрических параметров автомобильной дороги позволяющего снимать основные геометрические параметры УДС, производить автоматическое детектирование транспортных потоков, осуществлять паспортизацию всех параметров УДС.

Обследование интенсивности и состава транспортных потоков на УДС Новосильского муниципального района проводилось в следующей последовательности:

- Определены основные автомобильные дороги;

- Определялись ключевые места движения ТП и ПП на этих дорогах;

- Проводилось натурное обследование интенсивности и состава ТП и ПП.

Для проведения содержательных натурных замеров ТП и ПП предварительно проводилось районирование территории района, заключающееся в разделении её на условные (транспортные) районы, отличающиеся параметрами УДС и спросом на передвижения. В качестве границ районов принимались естественные и искусственные рубежи, затрудняющие связи между транспортными районами. Такое районирование позволило определить ключевые точки, необходимые для проведения обследования интенсивности дорожного движения и состава ТП для последующего анализа транспортной ситуации на обследуемой территории.

Определение точек проводилось на транспортных узлах, характер изменения дорожного движения на которых качественно отражает динамику транспортного потока на УДС в целом и (или) на УДС конкретного условного района. Иначе, «ключевые места» УДС. В перечень обследования были включены пересечения, через которые проходят транзитные потоки, перекрестки с постоянными нагрузками, где движение наиболее плотное на протяжении всего дня. Количество и состав ключевых мест УДС для натурного обследования было согласовано с Заказчиком.

Проведение вышеуказанных мероприятий позволило приступить к обследованию интенсивности и состава ТП и ПП.

При проведении полевых работ, разработчик применил два способа натурного обследования интенсивности и состава транспортных потоков и пешеходных потоков.

Полуавтоматический (основной) построенный на использовании специального видеооборудования с последующей камеральной обработкой видео.

Методология получения данных с помощью полуавтоматического способа состояла в следующем. Перед началом видеосъемки участка УДС проводился его анализ его картографической основы и натурное обследование с целью определения возможности съемки всего пересечения одной или несколькими камерами, предварительного выбора точек и режимов съемки.

Для съемок использовались камеры, позволяющие записывать изображение, в HD формате, который за счет большого разрешения дает возможность получить четкое изображение всего участка УДС, отдельных транспортных средств и маршрутов их движения, а также пешеходов. Время съемки потока пиковой транспортной нагрузки выбиралось на основании ранее проведенных исследований и экспертных оценок специалистов. Как правило, это время в интервале от 7 часов 30 минут до 9 часов 30 минут, что соответствует утреннему «час-пик».

Полученные данные обрабатывались в программе ЭВМ «Программное средство прогнозирования интенсивности движения на автомобильных дорогах общего пользования для формирования и оценки регионального транспортного баланса», автор и правообладатель руководитель данной темы Севостьянов А.Л.

Результаты обследования приведены в п. 1.7.3 настоящего отчета, при оценке транспортного спроса, определенного на основе макромодели Новосильского муниципального района.

## 1.2 Анализ положения района в структуре пространственной организации РФ и субъекта РФ

Орловская область Российской Федерации расположена в центре Русской равнины, на Среднерусской возвышенности. Область находится в пределах лесостепной зоны.

Новосильский муниципальный район (далее Новосильский, район) – административно-территориальная единица в центральной части Орловской области.

Граничит с Залегощенским, Мценским, Корсаковским, Новодеревеньковским, Верховским районами Орловской области.

Площадь территории района составляет 778,3 кв. км. Новосильский район занимает в Орловской области 18 место по территории. Административный центр – город Новосиль, находится в 12 км. от железнодорожной станции п. Залегощь, до г. Орла 76 км. Расстояние до трассы М2 «Крым» 50 км.

Климат района умеренно-континентальный, с преобладанием западных и юго-западных ветров.

Среднегодовое количество осадков 537 мм, а сумма осадков за период с температурой выше 10°С составляет 300 мм. Продолжительность безморозного периода 144 дня.

Восточные ветры - сухие, знойные. Глубина промерзания грунта в среднем 1,8 - 1,9 м.

Рельеф местности Новосильского района изрезан долинами, встречаются и возвышенности. Лесами Новосильская земля не богата, их насчитывается всего лишь 2461 га. Распространены суходольные луга.

Земельный массив принадлежит бассейну реки Оки. По территории района протекают реки Зуша, Неручь, Колпёнка, Пшевка, Дичня, Раковка. В районе имеются пруды и водоёмы. До 90-х годов энергия воды р. Зуша использовалась для выработки электрической энергии. В настоящее время на р. Зуша возведена водоподъёмная плотина.

Связь с другими районами области, а также с другими регионами России осуществляется автомобильным транспортом.

В масштабах Орловской области экономико-географическое положение района не выгодное, по территории района не проходит железная дорога, которая сыграла бы огромную роль в экономическом развитии района.

Новосильский район Орловской области наделен статусом муниципального района Законом Орловской области от 03.09.2004 г. № 424-ОЗ «О статусе, границах и административных центрах муниципальных образований на территории Орловской области» (далее - Закон № 424-ОЗ).

Район является самостоятельным муниципальным образованием и не входит в другие муниципальные образования.

В соответствии с федеральным законом «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» от 06.10.2003 г. № 131-ФЗ и законом Орловской «Об административно-территориальном устройстве Орловской области» №522-ОЗ от 6 июня 2005 года в районе, статус муниципальных образований получили: одно городское поселение и 7 сельских поселений, это городское поселение Новосиль, Вяжевское сельское поселение с центром поселения – с. Вяжи-Заверх, Глубковское сельское поселение с центром поселения –с. Чулково, Голунское сельское поселение с центром поселения – с. Голунь, Зареченское сельское поселение с центром поселения – с .Заречье, Петушенское сельское поселение с центром поселения – д. Михалево, Прудовское сельское поселение с центром поселения – д. Большие Пруды, Хворостянское сельское поселение с центром поселения – д. Хворостянка. Всего в районе насчитывается 81 населённый пункт.

На территории района осуществляется местное самоуправление в полном объеме, предусмотренном Конституцией Российской Федерации, федеральным законодательством и законодательством Орловской области, настоящим Уставом и другими муниципальными правовыми актами в сфере местного самоуправления, исходя из интересов жителей района, исторических и местных традиций.

Административным центром района является посёлок городского типа Залегощь.

Границы района определяют территорию, в пределах которой осуществляется местное самоуправление. Границы территории района установлены Законом Орловской области № 424-ОЗ.

В районе нет крупных промышленных предприятий. Ведущей отраслью экономики района является сельское хозяйство. Основа сельского хозяйства - растениеводство, развитию которого способствуют благоприятные агроклиматические условия и высокое плодородие почв.

Новосильский район обладает значительным культурным наследием. Район богат памятными местами и событиями.

## 1.3 История развития района

Новосильский район образован в 1965 году. Современные границы Новосильского района установлены в 1989 году распоряжением Совета Министров РСФСР.

Район богат памятными местами и событиями.

Новосиль является одним из древнейших городов нашей России. Город Новосиль создан на землях Черниговского княжества и на протяжении многих веков являлся центром удельного Новосильского княжества. В 1246 году сыновья св. Михаила Черниговского разделили княжество на ряд самостоятельных уделов и третий сын, Симеон Михайлович, обосновавшись в Глухове и Новосиле, стал родоначальником князей Новосильских. В XY Новосиль входит в состав Литвы. В течение полутора столетий был уездным центром Тульской губернии.

Он расположен на высоком живописном берегу реки Зуши. Краеведы утверждают, что «Новосиль основан кочующими хазарами в 874 году (по христианскому календарю). Хазары основанный город назвали Итилем, а после его разорения ин был назван Новосилью». И только в 12 веке, в 1155 году в исторически достоверном источнике – летописи, мы находим первое упоминание об Итиле (Новосиле), связанное с пребыванием жены великого князя Киевского Юрия Долгорукова Ольги Гречанки, которая укрывалась в Итиле от постоянных набегов на Киев иноплеменников Тот факт, что жена Великого князя Киевского избирает в 1155 году город Новосиль как место своего убежища от врагов, свидетельствует, что Итиль в то время существовал, как довольно крупный к тому времени, укреплённый пункт и позволял княгине чувствовать себя в безопасности.

Город со всех сторон, за исключением обрамлённой к реке Зуши, был обнесён внешним земляным валом, заключавшим в себя пространство, площадью 50 десятин. Город имел выход на запад – на старую литовскую дорогу (по направлению к Орлу), на восток (на старую рязанскую дорогу), на Ефремов, на юг – в направлении Курека, Чернигова, Киева.

Внутри этого города было расположено главное укрепление «цитадель». Своими деревянными стенами оно выходило к самому краю обрыва, и так же было обнесено валом и стенами с угловыми башнями и глубоким рвом.

Ещё один овраг, расположенный в той части города, которая носила название «Кавказ» - место, населённое ранее ремесленниками и городской беднотой. Эти два оврага были границей Новосильского детища.

Со второй половины ХVIII века в системе крепостного хозяйства начинают постепенно развиваться товарно-капиталистические отношения, укрепляются промышленные центры.

В это время появляются каменные культовые сооружения, обогащающие силуэт города: построены 4 каменные церкви (одна Соборная – Божьей Матери с приделом Пророка Ильи и 4 приходских – Ильи Пророка, Николая Чудотворца и Казанской божьей матери).

Кроме культовых сооружений в городе существовало 258 домов, здания присутственных мест городского магистрата, гостиный двор, 2 кузницы и др.

Главным достоянием города-крепости Новосиля во все времена была церковь во имя Святителя Николая. В 1810-1813 гг. была построена каменная трапезная церковь, а в 1838 г. был освящен храм. Позже, в 1858 г., была построена каменная колокольня. После революции 1917 г. и установления в городе советской власти храм был закрыт, и лишь в 1989 г. здание было вновь возвращено церкви. Храм был восстановлен, в 1997 г. закончилось возведение колокольни. Более 15 лет при храме действует воскресная школа.

Город Новосиль издавна был купеческим, до сегодняшних дней сохранились дома купцов Синельникова, Ворогушина, Белевцева, Вента. До революции в г. Новосиль функционировало 4 училища: мужское, женское, частное и городское высшее начальное; гимназии; школы грамоты при церквях, в 1894 году в городе была открыта публичная библиотека.

Город Новосиль рассматривается, как потенциальный центр туризма – конного, пешего, водного.

Село Голунь с деревнями Раковкой, Ржавкой и Ротановкой в 1770-1780 гг. принадлежало одному из представителей рода Голицыных. В 1810 году строится большой усадебный дом с флигелями по проекту великого русского архитектора А.Н. Воронихина. Работами при возведении дома руководил Дж. Жилярди, сын знаменитого Д. Жилярди. Здание является памятником архитектуры зрелого классицизма. Парк Голицына был заложен в 1912 г. и является памятником природы в составе памятников архитектуры и истории.

В живописном месте в излучине реки Зуши, в центре села Задушное расположена церковь Троицы Свято-Духова мужского монастыря. Впервые монастырь упоминается в 1637 году. С 2004 года на территории села зарегистрирована православная община и Свято-Духова храма. Идет активное восстановление монастыря.

Село Жердево расположено на реке Колпне на трассе Новосиль-Мценск. Существующий, но не действующий в селе храм во имя Успения Божией матери был построен в 1891 году. До настоящего времени на стенах храма сохранились фрески с изображениями святых и сюжетов Святого писания.

Издавна Новосильская земля славилась мастерами и рукодельцами.

Особенную известность получила Чернышенская игрушка.

Во время Великой Отечественной войны район подвергся сильным разрушениям. Особенно ожесточённые бои шли на территории сел Вяжи-Измайлово.

С 27 декабря 1941 по 12 июля 1943 года линия фронта проходила в районе сел Малое Измайлово - Вяжи. Весь период обе стороны активно готовились к решающим летним боям 43 года. Орловский выступ давал преимущество немцам, но и в то же время был уязвимым местом, что вынуждало противника с особой тщательностью укреплять оборону плацдарма: каменные дома, погреба, сараи и конюшни были переоборудованы под бойницы, амбразуры для пулеметов, минометов и противотанковых орудий; перед передним краем – минные поля и проволочные заграждения.

12 апреля 1943 года на совещании в ставке ВГК была определена судьба немецких дивизий на Новосильской земле: измотав гитлеровцев в оборонительных боях, Советское командование запланировало операцию «Кутузов». Во время ее разработки в Новосиле и районе неоднократно бывал Г.К. Жуков.

Основная роль отводилась главной группировке Брянского фронта – 3-ей и 63-ей армиям под командованием А.В. Горбатова и В.Я. Колпакчи. Они должны были нанести удар в наиболее выдвинутой к востоку точке Орловского выступа – Вяжах Новосильского района с последующим наступлением на Орел.

С 5 по 9 июля немецкие части пытались перейти в наступление, осуществляя операцию «Цитадель», о которой Советское командование было предупреждено заранее. Развить наступление гитлеровцам не удалось, а 10 июля 1943 года 380-я, 235-я и 129-я дивизии получили распоряжение командующего Брянским фронтом: 11 июля провести на участке намеченного прорыва разведку боем.

Главным объектом разведки в полосе 380-й дивизии была Вяжевская конюшня, превращенная немцами в неприступную крепость. Бой, начавшийся рано утром 11 июля, завершился поздней ночью взятием конюшни и высоты. Особый героизм в этом бою проявили капитан Мохначев П.Б., старший сержант Татарченко П.Я., автоматчик Аджаров Г.Ж. потери в этом бою составили до 50% личного состава.

По приказу Ставки Верховного Главнокомандования 12 июля 1943 года войска перешли в решительное наступление. На участке прорыва у деревни Вяжи 3-ей армией одновременно вели огонь более 2-х тысяч орудий и минометов, плотность артиллерии составляла 150 стволов на километр фронта. Земля на расстоянии 20-30 км от эпицентра боя дрожала.

Для успешного завершения операции частям Красной Армии необходимо было форсировать реку и разминировать минные поля в пойме реки, причем все это проводилось под шквалистым огнем немецких бомбардировщиков. Вяжи взяли, и отсюда начался победный путь по освобождению Орловской земли от немецко-фашистских захватчиков.

Новосильский историко-культурный центр не располагает архивными данными о потерях, которые несли войска Красной Армии в сражении у с. Вяжи. Опираясь на сведения очевидцев – мирного населения Вяжей и воспоминания ветеранов войны - мы знаем о 850 солдатах и офицерах, захороненных на Вяжевском мемориальном комплексе.

У одного из солдат, штурмовавших Берлин, спросили: «Какое сражение в этой войне было для вас самым памятным?» Он ответил: «Самое кошмарное, а потому запомнилось на всю жизнь, сражение под городом Новосиль, на реке Зуша, у села Вяжи Орловской области».

Военно-исторический комплекс «Вяжи» воздвигнут на крутом берегу реки Зуши в память о подвиге воинов, прорвавших 12 июля 1943 года немецкую оборону у сёл Вяжи и Малое Измайлово. На территории комплекса расположены часовня в память о погибших воинах, стела с наименованиями фронтов, армий и дивизий, участвовавших в боях, мемориальные плиты с именами погибших, скульптура Скорбящей Матери на братском захоронении и смотровая.

Война унесла жизни более 5 тысяч Новосильцев. Пять человек удостоены звания Героя Советского союза.

У истоков довоенного Новосильского музея стоял краевед и самобытный художник В.Н. Глаголев. Собранный заново в 50-80 гг. XX века Почетными гражданами города супругами Казначеевыми Алексеем Васильевичем и Марией Андреевной, музей был официально открыт в 1985 году. В музее представлены материалы по разделам археология, этнография, Великая Отечественная война, культура родного края. Коллекции постоянно пополняются новыми материалами.

В населенных пунктах Бедьково, Жердево, Задушное, Заречье, Ямская Слобода, Голунь есть памятники архитектуры и градостроительства.

На государственную охрану поставлен 51 объект культурного наследия, расположенный на территории Новосильского района, в том числе:

- федерального значения – 2;

- регионального значения – 38;

- местного значения – 11.

Из памятников, стоящих на государственной охране:

- памятников археологии – 20;

- памятников архитектуры – 12 (памятников культовой архитектуры – 6);

памятников истории и монументального искусства – 19.

## 1.4 Анализ документов территориального планирования, документация по планировке территории, документов стратегического планирования

Территориальное планирование и пространственная организация территории района в соответствии с поставленными стратегическими целями в отношении застроенных и подлежащих застройке территорий определяет устойчивое развитие территории района на период до 2030 г.

Схема территориального планирования Новосильского района Орловской области являются условием для роста уровня жизни населения и экономики района, развитие инженерной, транспортной и социальной инфраструктур, создание «гуманной» среды обитания, сохранение и восстановление объектов культурного наследия, существенное улучшение экологической ситуации, установление границ незастроенных земельных участков.

Территориальное планирование направлено на создание предпосылок к:

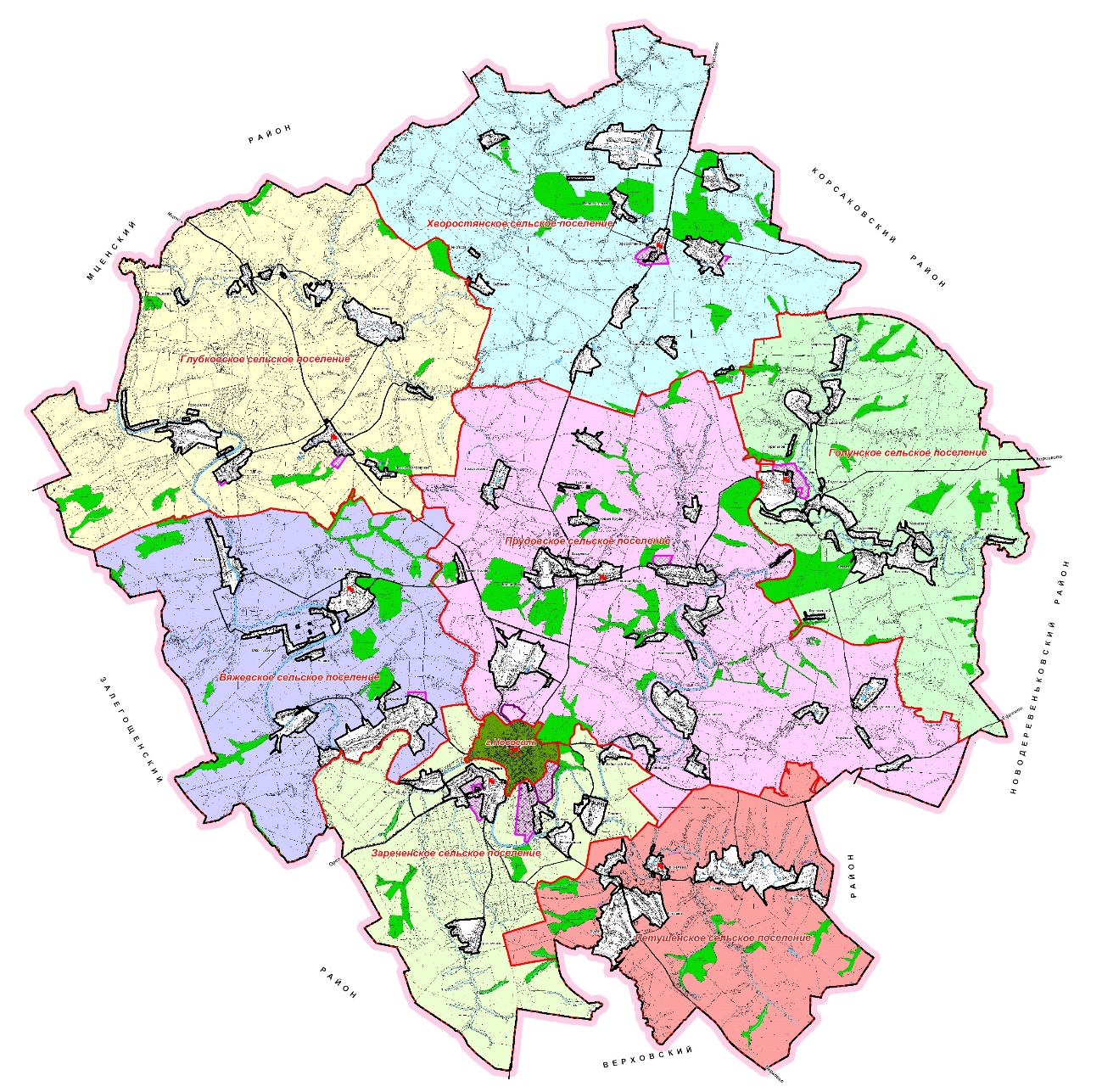
- повышению качества жизни населения, посредством принятия на профессиональной основе эффективных решений по пространственной организации обустройства территории района;

- 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.

Схема расположения поселений Новосильского района приведена на рисунке 1.



***Рисунок 1 – Схема поселений Новосильского района***

Характер современного использования территории обусловлен рядом факторов, среди которых большое значение имеют экономико-географическое положение района, природные условия и ресурсы.

К основным факторам использования территории относятся следующие:

- близость района к основным центрам развития области –городу Орлу;

- развитая дорожная сеть: автомобильных дорог регионального значения;

- наличие благоприятных агроклиматических условий.

Основные планировочные оси района задаются транспортными путями и разветвленной гидрологической сетью. В Новосильском районе можно выделить зону влияния транспортных коридоров Новосиль - Мценск и Новосиль-Ефремов. В юго-западной части района возможно дальнейшее развитие рекреационно-туристическое деятельности. Остальная территория является аграрной.

Функциональное использование территории Новосильского района в настоящее время определяется развитием агропромышленного комплекса и пищевой промышленности.

Наиболее застроенными является г. Новосиль.

Перечень сельских поселений и основные показатели приведены в таблице 1.

**Таблица 1 – Перечень сельских поселений района и их основные показатели**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Сельские поселения | Число населенных пунктов | Плотность населения, чел/ км2 |
| Вяжевское | 6 | 6 |
| Глубковское | 12 | 5 |
| Голунское | 14 | 6 |
| Заречное | 7 | 18 |
| Петушенское | 5 | 04 |
| Прудовское | 23 | 8 |
| Хворостянское | 13 | 5 |
| Городское поселение г. Новосиль | 1 | 651 |

Численность населения на начало 2018 года составила 7,6 тыс. человек (таблица 2).

**Таблица 2 – Численность населения района по состоянию на 01.01.2018[[2]](#footnote-2)**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Наименование муниципального образования | Численность детей в возрасте 1-6 лет | Численность детей в возрасте 5-18 лет в муниципальном районе | Среднегодовая численность постоянного населения муниципального района |
| человек | человек | тыс. человек |
| Новосильский район | 554 | 1085 | 7,6 |

Система расселения характеризуется равномерностью размещения населенных пунктов по территории района. Для Новосильского района характерно большое количество сельских населенных пунктов. Наиболее стабильными сельскими населенными пунктами являются только те, которые имеют статус административных центров.

На сегодняшний день сельское хозяйство занимает одно из главных мест в экономике Новосильского района, концентрируя около 20% занятого населения, около 30% числа предприятий и организаций.

Основная часть предприятий отрасли представлена небольшими хозяйствами с численностью занятых до 30-40 человек.

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

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

Многие участки существующей сети автодорог нуждаются в капитальном ремонте и реконструкции, так как их эксплуатационные характеристики не отвечают присвоенной технической категории.

Автомобильные дороги общего пользования регионального значения Орловской области 4-ой технической категории 54 ОП РЗ 54А-1 Орёл – Ефремов (с 73+757 по 80+302; с 83+800 по 100+735), 54 ОП РЗ 54К-1 Болхов – Мценск – Новосиль (с 71+600 по 92+700), 54 ОП РЗ 54К-15 Новосиль – Корсаково – Орлик (с 1+725 по 26+564) пересекают район практически по его центральной части, тем самым оказывая неблагоприятное влияние на качество атмосферного воздуха селитебных территорий и влияет на безопасность дорожного движения. Кроме того, автотранспорт является основным источником шума и способствует тепловому загрязнению среды.

Современное состояние региональных автомобильных дорог является удовлетворительным, однако качество дорог местного значения не всегда отвечает потенциалу социально-экономического развития территорий, что ухудшает привлекательность отдельных площадок для инвесторов. Низкое качество отдельных местных дорог мешает привлечению инвесторов в жилищное строительство.

Своих предприятий общественного транспорта в районе нет, обслуживание населения обеспечивается частными транспортными компаниями.

## 1.5 Социально-экономическая характеристика района, характеристика градостроительной деятельности и деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса

### 1.5.1 Социально-экономическая характеристика района

Целью успешного функционирования поселения 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 поселении – это необходимое условие жизнеспособности и расширенного воспроизводства поселения в целях сбалансированного территориального развития.

Основное трудоспособное население занято в различных отраслях Новосильского района и г. Орла. 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.

Новосильский район является одним из наименее обеспеченных муниципалитетов Орловской области с точки зрения дошкольных образовательных учреждений.

На территории Новосильского района находится 11 общеобразовательных учреждений[[3]](#footnote-3) общей мощностью 1200 человек (таблица 3).

**Таблица 3 – Образовательные учреждения Новосильского района**

| № | Наименование учреждения (по уставу) | Юридический адрес учреждения |
| --- | --- | --- |
| 1 | Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение «Новосильская средняя общеобразовательная школа» Новосильского района Орловской области | 303500, Орловская область, г. Новосиль, ул. Карла Марка, 12 |
| 2 | Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение «Глубковская средняя общеобразовательная школа» Новосильского района Орловской области | 303505, Орловская область, Новосильский района, д. Одинок, ул. Школьная, 13 |
| 3 | Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение «Голунская средняя общеобразовательная школа» Новосильского района Орловской области | 303505, Орловская область, Новосильский района, с. Голунь, ул. Школьная, 1 |
| 4 | Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение «Вяжевская средняя общеобразовательная школа» Новосильского района Орловской области | 303505, Орловская область, Новосильский района, с. Го-лунь, ул. Школьная, 1 |
| 5 | Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение «Селезневская основная общеобразовательная школа» Новосильского района Орловской области | 303505, Орловская область, Новосильский района, д. Селезнево, ул. Школьная, 8 |
| 6 | Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение «Прудовская средняя общеобразовательная школа» Новосильского района Орловской области | 303505, Орловская область, Новосильский района, с. Малые Пруды, ул. Школьная, 1 |
| 7 | Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение «Зареченская средняя общеобразовательная школа» Новосильского района Орловской области | 303505, Орловская область, Новосильский района, с. Заречье, ул. Центральная, 34 |
| 8 | Муниципальное бюджетное учреждение дополнительного образования «Центр Творчества» Новосильского района Орловской области | 303500, Орловская область, г. Новосиль, ул. Карла Марка, 86 «а» |
| 9 | Муниципальное бюджетное учреждение дополни-тельного образования «Детско-юношеская спортивная школа» Новосильского района Орловской области | 303500, Орловская область, г. Новосиль, ул. Карла Марка, 12 |
| 10 | Муниципальное бюджетное дошкольное образовательное учреждение «Детский сад №1 «Солнышко» г. Новосиля Орловской области | 303500, Орловская область, г. Новосиль, ул. Карла Марка, 18 |
| 11 | Муниципальное бюджетное дошкольное образовательное учреждение «Детский сад №2 «Рябинушка» г. Новосиля Орловской области | 303500, Орловская область, г. Новосиль, ул. Пионерская, 60 |

Все спортивные учреждения на территории Новосильского района располагаются при школах.

Система здравоохранения Новосильского района (таблица 4) представлена центральной районной больницей в городе Новосиль и ФАПами[[4]](#footnote-4) в наиболее крупных населенных пунктах района.

**Таблица 4 – Учреждения здравоохранения Новосильского района**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование социально значимых объектов | Адрес места нахождения |
| 1 | Хирургический корпус | г. Новосиль, ул. Урицкого, 32 «А» |
| 2 | Терапевтический корпус | г. Новосиль, ул.Урицкого,32 «Б» |
| 3 | Поликлиника | г. Новосиль, ул.Урицкого,32 «В» |
| 4 | Физиокабинеты | г. Новосиль, ул.Урицкого,32 «Ж» |
| 5 | Роддом (бухгалтерия) | г. Новосиль, ул.Урицкого,32 «Е» |
| 6 | Клинико-диагностическая лаборатория | г. Новосиль, ул. Урицкого, 52 |
| 7 | Детская поликлиника | г. Новосиль, ул.К.Маркса,88 «А» |
| 8 | Морг | г. Новосиль, ул. Володарского, 2 «Г» |
| 9 | Пищеблок | г. Новосиль, ул. Урицкого, 32 «Д» |
| 10 | Гараж на 5 а/м | г. Новосиль, ул. Урицкого, 32 «Г» |
| 14 | Голунский ФАП | Новосильский р-н, с. Голунь, ул. Парковая, 1 |
| 15 | Глубковский ФАП | Новосильский р-н, д. Чулково, ул. Раздольная, 40 |
| 16 | Петушенский ФАП | Новосильский р-н, с. Петушки, ул. Молодежная, 23/1 |
| 17 | Кириковский ФАП | Новосильский р-н, с. Кирики, ул. Дерюжина, 20 |
| 20 | Прудовский ФАП | Новосильский р-н, с. Пруды, ул. Советская, 40 |
| 21 | Одинокский ФАП | Новосильский р-н, д. Одинок, ул. Школьная, 1 |

Учреждения культуры представлены библиотеками и сельскими домами культуры в наиболее крупных населенных пунктах района[[5]](#footnote-5)(таблица 5).

**Таблица 5 – Учреждения культуры Новосильского района**

| № | Наименование | Адрес |
| --- | --- | --- |
| Муниципальное межпоселенческое бюджетное учреждение культуры «Новосильское культурно-досуговое учреждение» | | |
| 1 | Новосильский центральный дом культуры | г. Новосиль, ул. К. Маркса, 37 |
| 2 | Зареченский сельский дом культуры | с. Заречье, ул. Центральная, д.19 |
| 3 | Задушенский СДК | с. Задушное, ул. Центральная, д.21 |
| 4 | Вяжевский СДК | с. Вяжи, ул. Лесная, д.25 |
| 5 | Одинокский СДК | д. Одинок, ул. Парковая, д.1 |
| 6 | Селезнёвский СДК | д. Селезнёво, ул. Слободка, д.1А |
| 7 | Прудовский СДК | д. Большие Пруды, ул. Центральная, д.17 |
| 8 | Воротынцевский СДК | с. Воротынцево, ул. Образцовая, д.2 |
| 9 | Мужиковский СДК | д. Мужиково, ул. Победы, д.101 |
| 10 | Голунский СДК | с. Голунь, ул. Центральная, д.15/3 |
| 11 | Раковский СК | д. Раковка, ул. Садовая, д.3 |
| Муниципальное межпоселенческое бюджетное учреждение культуры «Новосильская централизованная библиотечная система» | | |
| 1 | Новосильская центральная библиотека | г. Новосиль, ул. К. Маркса, 37 |
| 2 | Новосильская центральная детская библиотека | г. Новосиль, ул. Володарского, д.19 |
| 3 | Зареченская сельская библиотека | с. Заречье, ул. Центральная, д.19 |
| 4 | Вяжевская СБ | с. Вяжи, ул. Лесная, д.25 |
| 5 | Чулковская СБ | 303506 с. Чулково, ул. Раздольная, д.32 |
| 6 | Одинокский пункт выдачи | 303503 д. Одинок, ул. Школьная, д.13 |
| 7 | Селезнёвская СБ | д. Селезнёво, ул. Слободка, д.1А |
| 8 | Прудовская СБ | д. Большие Пруды, ул. Центральная, д.17 |
| 9 | Мужиковский пункт выдачи | д. Мужиково, ул. Победы, д.101 |
| 10 | Воротынцевская СБ | с. Воротынцево, ул. Образцовая, д.2 |
| 11 | Голунская СБ | 303503 с. Голунь, ул. Школьная, д.2 |
| 12 | Муниципальное бюджетное учреждение дополнительного образования «Новосильская детская школа искусств» | г. Новосиль, ул. Пионерская, д.18 |
| Муниципальное межпоселенческое учреждение культуры «Новосильский историко-культурный центр» | | |
| 1 | Новосильский районный краеведческий музей | г. Новосиль, ул. К. Маркса, д.16 (юрид.), ул. К. Маркса, д. 20 (факт.) |
| 2 | Военно-исторический комплекс «Вяжи» | с. Вяжи, ул. Лесная, д.25 |

Торговое обслуживание осуществляют магазины, павильоны, имеется рынок, кафе.

Экономическую базу района[[6]](#footnote-6) представляют следующие предприятия.

Предприятия промышленности:

- ПАО «Тепловодсервис»;

- ПАО «Орёлэлектро»;

- Орловский филиал АО «Газпромрегиогаз»;

- ПАО «Орёлэнерго»;

- ООО РКЗ «Посейдон»;

- ЗАО «Нобельагро»;

- Скотоубойный цех.

### 1.5.2 Характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта

Основной объем нового жилищного строительства предусматривается за счет строительства индивидуальных жилых домов. Все площадки под строительство предлагаются для размещения новой малоэтажной индивидуальной застройки коттеджного типа – 1-2-3-этажные дома с приусадебными участками площадью 0,05 - 0,50 га по району и 0,05 – 0,15 га в городе Новосиль.

Основное назначение – создание условий для комфортного постоянного и временного проживания населения. В зону включены зона жилой застройки и УДС.

Основными стратегическими направлениями в жилищной политике районе являются:

- Новое жилищное строительство за счет размещения преимущественно индивидуальных домов усадебного типа с полным комплексом социальной и инженерно-транспортной инфраструктуры;

- Формирование новых и развитие сложившихся общественных центров в районе включающих: объекты административно-делового, торгового, культурно-развлекательного, коммунально-бытового и иного назначения;

- Реконструкция существующих учреждений общественно-делового назначения, имеющих степень износа свыше 50%;

- Создание многофункциональной системы зеленых насаждений.

Основные принципы развития транспортного комплекса района включают в себя две основные составляющие: улучшение качества и строительство новых дорог.

- Улучшение качества дорог ряда участков необходимо для эффективного взаимодействия населенных пунктов внутри района посредством капитального ремонта и реконструкции, так как их транспортно-эксплуатационные характеристики не отвечают требованиям нормативной технической документации.

- Модернизация улично-дорожной сети внутри населенных пунктов.

- Строительство, реконструкция, и капитальный ремонт сети автомобильных дорог.

- Строительство новых и обустройство остановок общественного транспорта;

- Устройство парковок и автостоянок в общественных зонах района;

- Организация и упорядочение вело-пешеходного движения за счет развития комбинированных зон на территории.

Эти мероприятия по улучшению транспортной сети района отчасти решают недостатки и обеспечивают более эффективное транспортное сообщение и транспортное обслуживание населения района.

## 1.6 Анализ организационной деятельности органов местного самоуправления по организации дорожного движения

Дорожное движение, представляющее собой процесс перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых по автомобильным дорогам, является одним из основных транспортных процессов, обеспечивающих единство транспортной системы.

В настоящее время рост автомобильного парка на территории Новосильского района выдвинул в число наиболее острых проблем, препятствующих устойчивому развитию транспортной системы района, проблемы, связанные с повышением уровня загрузки автомобильных дорог. Перегрузка автомобильных дорог ведет:

- к снижению скоростей движения;

- надежности доставки пассажиров и грузов;

- повышению себестоимости автомобильных перевозок;

- росту числа ДТП;

- выбросов загрязняющих веществ и транспортного шума.

Анализ организационной деятельности выявил необходимость в осуществление следующих мероприятий:

- необходимость взаимосвязи складывающихся условий дорожного движения с градостроительным развитием территорий;

- отслеживание состояние и уровень развития УДС территории района;

- развитие качество услуг общественного транспорта.

- применением современных методов и средств организации дорожного движения.

Пропускная способность существующей УДС при прочих равных условиях может быть существенно повышена за счет проведения эффективной политики в сфере организации дорожного движения, таких как:

- Организация единого центра организации дорожного движения «АСУДД»;

- Усовершенствование технических средств и автоматизированных систем управления организацией дорожного движения.

## 1.7 Характеристика функционирования и показатели работы транспорта

В настоящее время внешние транспортные связи Новосильского района осуществляются автомобильным транспортом.

### 1.7.1 Железнодорожный транспорт

В границах района железнодорожный транспорт не функционирует.

### 1.7.2 Автомобильный транспорт

Большинство автомобильных дорог соответствуют условиям, при которых отсутствует взаимодействие между автомобилями.

Разделение транспортных средств в общем потоке по видам представлено в таблице 9.

**Таблица 6 – Разделение транспортных средств в общем потоке по видам**

| № | Вид ТС | Процент ТС в общем потоке, % |
| --- | --- | --- |
| 1 | Легковые автомобили | 71 |
| 2 | Легкие грузовые автомобили | 14 |
| 3 | Средние грузовые автомобили | 8 |
| 4 | Тяжелые грузовые автомобили | 2 |
| 5 | Автопоезда | 2 |
| 6 | Автобусы и общественный транспорт | 2 |

Дорожная разметка на автомобильных дорогах, имеющих твердое покрытие (асфальтобетон и цементобетон) и нормативную ширину более 5,5 метров отсутствует.

Технические средства организации дорожного движения находятся в удовлетворительном состоянии. На некоторых автомобильных дорогах применяются дорожные знаки, которые не соответствуют требованиям ГОСТ.

### 1.7.3 Характеристика сети дорог, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог и транспортного спроса

Протяженность автомобильных дорог общего пользования на территории Новосильского района[[7]](#footnote-7) составляет 349 км из них общего пользования 346 км.

На 1 января 2018 года общая протяженность автомобильных дорог местного значения составляет:

– в границах района – 77,657 км, в том числе 38,877 км с твёрдым покрытием;

– в границах г. Новосиль – 24,476 км, в том 24,476 км с твёрдым покрытием;

– в границах сельских поселений – 100,8 км, в том числе 96,2 км с твёрдым покрытием.

Дороги местного значения: 202,933 км, в том числе 159,553 км с твёрдым покрытием.

Распределение дорог по принадлежности и соответствие их нормативным требованиям представлено в таблицах 7-9.

**Таблица 7 – Протяженность автомобильных дорог** (на конец года; километров)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Район | Общая протяженность автомобильных дорог | | | | из общей протяженности автомобильных дорог – дороги с твердым покрытием | | | |
| всего | | в т. ч. общего пользования | | всего | | в т. ч. общего пользования | |
| 2016 | 2017 | 2016 | 2017 | 2016 | 2017 | 2016 | 2017 |
| Новосильский | 341 | 349 | 338 | 346 | 201 | 210 | 198 | 207 |

**Таблица 8 – Удельный вес автомобильных дорог общего пользования с твердым и усовершенствованным покрытием** (на конец года; процентов)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Район | Автомобильные дороги общего пользования с твердым покрытием к протяженности автомобильных дорог общего пользования | | Автомобильные дороги общего пользования с усовершенствованным покрытием к протяженности автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием | |
| 2016 | 2017 | 2016 | 2017 |
| Новосильский | 58,6 | 59,8 | 69,1 | 68,1 |

**Таблица 9 – Плотность автомобильных дорог с твердым покрытием** (на конец года; километров дорог на 1000 квадратных метров)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Район | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
| Новосильский | 224 | 221 | 253 | 258 | 258 | 271 |

Проводимые обследования дорожной сети свидетельствуют о неудовлетворительном техническом состоянии автомобильных дорог, основная доля которых не ремонтировалась долгие годы.

Транспортный спрос на дорожной сети района характеризуется загрузкой отдельных его отдельных участков, определенной на основе макромодели Новосильского района.

Количественное значение транспортного спроса на автомобильных дорогах и их характеристика приведены в таблицах 10-12.

**Таблица 10 – Характеристика автомобильных дорог общего пользования межмуниципального значения Орловской области, расположенных на территории Новосильского района**

| Идентификационный номер | Наименование | Протяжённость, км | Ширина, м | Интенсивность, ТС/сут | Транспортный спрос, загрузка, % |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 54 ОП РЗ 54К-244 | Чулково – Одинок (с 0+000 по 3+950) | 3,950 | 4,5 | 180 | 20-30 |
| 54 ОП РЗ 54К-245 | «Болхов – Мценск – Новосиль» – Вяжи – Заверх (с 0+000 по 5+125) | 5,125 | 6,0 | 154 | 10-20 |
| 54 ОП РЗ 54К-246 | Заречье – Петушки – автодорога «Верховье – Новая» – Каменка» (с 0+000 по 13+540) | 13,540 | 6,0 | 160 | 10-20 |
| 54 ОП РЗ 54К-247 | «Орёл – Ефремов» – Воротынцево (с 0+000 по 3+180) | 3,180 | 6,0 | 120 | 10-20 |
| 54 ОП РЗ 54К-248 | «Орёл – Ефремов» – Ржавка (с 0+000 по 8+552) | 8,552 | 4,5 | 120 | 10-20 |
| 54 ОП РЗ 54К-249 | Большие Пруды – Хворостянка – Александров (с 0+000 по 19+900) | 19,900 | 4,5 | 10-20 | 40-50 |
| 54 ОП РЗ 54К-250 | «Большие Пруды – Хворостянка – Александров» – Мельничная Слобода (с 0+000 по 5+350) | 5,350 | 4,5 | 38 | 10-20 |
| 54 ОП РЗ 54К-251 | «Большие Пруды – Хворостянка – Александров» – Кирики (с 0+000 по 2+745) | 2,745 | 6,0 | 46 | 10-20 |
| 54 ОП РЗ 54К-252 | Новосиль – Задушное (с 0+000 по 4+214) | 4,214 | 6,0 | 130 | 10-20 |
| 54 ОП РЗ 54К-253 | Петушки – автодорога «д. Михалево – с. Голянка» (с 0+000 по 2+995) | 2,995 | 4,5 | 48 | 10-20 |
| 54 ОП РЗ 54К-254 | «Орёл – Ефремов» – Голянка (с 0+000 по 2+522) | 2,522 | 4,5 | 38 | 10-20 |
| 54 ОП РЗ 54К-255 | Подъезд к мемориалу в н. п. Вяжи – Заверх (с 0+000 по 0+826) | 0,826 | 4,5 | 108 | 10-20 |

**Таблица 11 – Характеристика автомобильных дорог общего пользования местного значения вне границ населенных пунктов в границах Новосильского района**

| Идентификационный номер | Наименование | Протяженность, км | Ширина, м | Интенсивность, ТС/сут | Транспортный спрос, загрузка, % |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 54-243 ОП МР 243Я – 1 | а/д «Орел – Ефремов» - с. Ямская Слобода (с 0 + 000 по 1 + 477) | 1.477 | 4,0 | 120 | 10 |
| 54-243 ОП МР 243П – 2 | а/д «Новосиль-Петушки» - п. Пенькозавод (с 0 + 000 по 1 + 000) | 1.0 | 4,0 | 32/3 | 10 |
| 54-243 ОП МР 243Т – 3 | а/д «Новосиль-Петушки» - д. Тросниково (с 0 + 000 по 4 + 100) | 4.1 | 4,0 | - | - |
| 54-243 ОП МР 243Т – 4 | а/д «Орел-Ефремов» - д. Тюково (с 0 + 000 по 3 + 300) | 3.3 | 4,0 | - | - |
| 54-243 ОП МР 243И – 5 | а/д с. Вяжи-Заверх – с. Измайлово (с 0 + 000 по 5 + 400) | 5.4 | 4,0 | 10 | 10 |
| 54-243 ОП МР 243В – 6 | а/д с. Измайлово – с. Вяжи-Заречье (с 0 + 000 по 5 + 200) | 5.2 | 4,0 | - | - |
| 54-243 ОП МР 243Б – 7 | а/д с. Задушное – с. Бедьково (с 0 + 000 по 3 + 600) | 3.6 | 4,0 | - | - |
| 54-243 ОП МР 243И - 8 | а/д с. Чулково – с. Игумново (с 0 + 000 по5 + 800) | 5.8 | 4,2 | - |  |
| 54-243 ОП МР 243Л – 9 | а/д с. Чулково – п. Лосино-Островский (с 0 + 000 по1 + 000) | 1.0 | 4,0 | - | - |
| 54-243 ОП МР 243О – 10 | а/д с. Чулково – д. Новая Слобода (с 0 + 000 по5 + 100) | 5.1 | 3,5 | - |  |
| 54-243 ОП МР 243Г - 11 | а/д д. Одинок – с. Глубки (с 0 + 000 по 1 + 800) | 1.8 | 4,0 | 53 | 10 |
| 54-243 ОП МР 243Г – 12 | а/д с. Глубки – с. Городилово (с 0 + 000 по 2 + 500) | 2.5 | 4,0 | 20 | 10 |
| 54-243 ОП МР 243Ж – 13 | а/д с. Становое - с. Жердево (с по 0 + 000 по 1 + 700) | 1.7 | 3,9 | 10 | 10 |
| 54-243 ОП МР 243Т – 14 | а/д с. Жердево – с. Троицкое (с 0 + 000 по 1 + 000) | 1.0 | 3,9 | - | - |
| 54-243 ОП МР 243С – 15 | а/д «Б.Пруды – Хворостянка – Дворики» - д. Маслово (с 0 + 000 по 1 + 300) | 1.3 | 4,0 | 24 | 10 |
| 54-243 ОП МР 243В – 16 | а/д «Б. Пруды – Хворостянка – Дворики» - д. Новые Кирики (с 0 + 000 по 2 + 900) | 2.9 | 4,0 | 12 | 10 |
| 54-243 ОП МР 243П – 17 | а/д «Новосиль – Корсаково – Орлик» - д. Подъяковлево (с 0 + 000 по 3 + 300) | 3.3 | 4,0 | 22 | 10 |
| 54-243 ОП МР 243И – 18 | а/д д. Подъяковлево – д. Ракзино (с 0 + 000 по 0 + 300 | 0.3 | 4,0 | 32 | 10 |
| 54-243 ОП МР 243П – 19 | а/д «Новосиль – Корсаково –Орлик» - п. Покровка (с 0 + 000 по 0 +800) | 0.8 | 4,0 | 28 | 10 |
| 54-243 ОП МР 243П – 20 | а/д п. Покровка – п. Пролетарский (с 0 +000 по 1+ 500) | 1.5 | 4,0 | 27 | 10 |
| 54-243 ОП МР 243Ж – 21 | а/д п. Пролетарский – д. Ржавка (с 0 +000 по 0+ 500) | 0.5 | 4,0 | - | - |
| 54-243 ОП МР 243П – 22 | а/д «Б. Пруды – Хворостянка – Дворики» - с. М. Пруды (с 0 + 000 по 0 + 600) | 0.6 | 4,0 | 43 | 10 |
| 54-243 ОП МР 243П – 23 | а/д «Б. Пруды - Хворостянка – Дворики» - д. Подберезово (с 0 + 000 по 3 + 600) | 3.6 | 4,0 | 40 | 10 |
| 54-243 ОП МР 243Г – 24 | а/д «Новосиль – Корсаково – Орлик» - д. Горенка (с 0 + 000 по 1 + 200) | 1.2 | 3,75 | - | - |
| 54-243 ОП МР 243Ч – 25 | а/д «Новосиль –Корсаково – Орлик» - д. Чернышено (с 0 + 000 по 0 + 500) | 0.5 | 3,75 | - | - |
| 54-243 ОП МР 243Ч – 26 | а/д г. Новосиль – д. Чернышено (с 0 + 000 по 1 + 500) | 1.5 | 4,0 | 20 | 10 |
| 54-243 ОП МР 243Л – 27 | а/д «Орел-Ефремов» - д. Лужки (с 0 + 000 по 1 + 600) | 1.6 | 4,0 | 10 | 10 |
| 54-243 ОП МР 243Г – 28 | а/д д. Михалево – с. Голянка (с 0 + 000 по 3 + 700) | 3.7 | 4,0 | 39 | 10 |
| 54-243 ОП МР 243Ш – 29 | а/д с. Голянка – с. Шейно (с 0 + 000 по 3 + 100) | 3.1 | 3,75 | 31 | 10 |
| 54-243 ОП МП 243Я – 30 | а/д с. Ямская Слобода-«Новосиль-Задушное» (0+000 по 1+000) | 1.0 | 4,0 | 12- | 10 |
| 54-243 ОП МР 243П – 32 | а/д с. Становое – п. Прилепский (с 0+000 по 0+800) | 0.8 | 3,75 | - | - |
| 54-243 ОП МР 243О – 33 | а/д «Б. Пруды – Хворостянка – Дворики»- п. Новолипецы (с 0+000 по 2+500) | 2.5 | 3,75 | - | - |
| 54-243 ОП МР 243Ч – 34 | а/д «Мценск – Новосиль» – д. Чернышено (с 0+000 по 0+200) | 0.2 | 4,0 | 14 | 10 |
| 54-243 ОП МР 243О – 35 | а/д «Б. Пруды – Хворостянка – Дворики» – п. Новые Пруды (с 0+000 по 0+330) | 0.33 | 3,75 | - | - |
| 54-243 ОП МР 243Ш – 36 | а/д «Новосиль – Корсаково – Орлик» – п. Шуйский (с 0+000 по 2+700) | 2.7 | 4,0 | - | - |
| 54-243 ОП МР 243Л – 37 | а/д «Орел - Ефремов - Раковка» - д. Малиновка (с 0+000 по 0+750) | 0.75 | 3,75 | - | - |

**Таблица 12 – Характеристика автомобильных дорог общего пользования местного значения в граница населенных пунктов Новосильского района**

| Идентификационный номер | Наименование | Протяженность, км | Ширина, м | Интенсивность, ТС/сут | Транспортный спрос, загрузка, % |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| г. Новосиль | | | | | |
| 54-243-501 ОП МГ 501У-1 | а/ д ул. Пролетарская (с 0+000 по 1+040) | 1,04 | 4,0 | - | - |
| 54-243-501 ОП МГ 501У-2 | а/ д ул. Володарского (с 0+000 по 1+040) | 1,06 | 4,0 | - | - |
| 54-243-501 ОП МГ 501У-3 | а/д ул. Чкалова (с 0+ 000 по 0+500) | 0,5 | 4,0 | - | - |
| 54-243-501 ОП МГ 501У-4 | а/д ул. Панюшкина (с 0+ 000 по 1+180) | 1,18 | 4,0 | - | - |
| 54-243-501 ОП МГ 501У-5 | а/д ул. Соколова (с 0+ 000 по 1+400) | 0,4 | 4,0 | - | - |
| 54-243-501 ОП МГ 501У-6 | а/д ул. Лесная (с 0+ 000 по 1+800) | 0,8 | 4,0 | - | - |
| 54-243-501 ОП МГ 501У-7 | а/д ул. Мира (с 0+ 000 по 1+020) | 1,02 | 4,0 | - | - |
| 54-243-501 ОП МГ 501У-8 | а/д ул. Пушкина (с 0+ 000 по 0+400) | 0,4 | 4,0 | - | - |
| 54-243-501 ОП МГ 501У-9 | а/д ул. Казначеева (с 0+ 000 по 0+400) | 0,4 | 4,0 | -- | - |
| 54-243-501 ОП МГ 501У-10 | а/д ул. Березовая (с 0+ 000 по 0+400) | 0,4 | 4,0 | - | - |
| 54-243-501 ОП МГ 501У-11 | а/д ул. Садовая (с 0+ 000 по 0+400) | 0,4 | 4,0 |  | - |
| 54-243-501 ОП МГ 501У-12 | а/д ул. Урицкого (с 0+ 000 по 1+220) | 1,22 | 4,0 | - |  |
| 54-243-501 ОП МГ 501У-13 | а/д ул. Коммунаров – граница г. Новосиль( с 0+ 000 по 1+990) | 1,99 | 6,5 | 804 | 50-60 |
| 54-243-501 ОП МГ 501У-14 | а/д ул. 348 стрелковой дивизии ( с 0+ 000 по 1+360) | 1,36 | 4,02 | 38 | 20 |
| 54-243-501 ОП МГ 501У-15 | а/д ул. Ленина (с 0+ 000 по 1+080) | 1,08 | 4,0 | - | - |
| 54-243-501 ОП МГ 501У-16 | а/ дул. Карла Маркса (с 0+000 по 1+940) | 1.94 | 6,0 | 906 | 50-60 |
| 54-243-501 ОП МГ 501У-17 | а/ дул. Луначарского (с 0+000 по 1+700) | 1.7 | 6,0 | 423 | 20-30 |
| 54-243-501 ОП МГ 501У-18 | а/ д ул. Ген. К.И. Петрова (с 0+000 по 0+980) | 0.98 | 4,0 | - | - |
| 54-243-501 ОП МГ 501У-19 | а/д ул. Свободы (с 0+000 по 1+040) | 1.04 | 4,0 | - | - |
| 54-243-501 ОП МГ 501У-20 | а/д ул. Пионерская (с 0+000 по 1+040) | 1.04 | 4,0 | - | - |
| 54-243-501 ОП МГ 501У-21 | а/д ул. Октябрьская (с 0+000 по 1+980) | 1.98 | 4,0 | - | - |
| 54-243-501 ОП МГ 501У-22 | а/д ул. Советская (с 0+000 по 1+080) | 1.08 | 6,5 | 768 | 40 |
| 54-243-501 ОП МГ 501У-23 | а/д ул. Урицкого (с 0+000 по 0+340) | 0.34 | 4,0 | - | - |
| 54-243-501 ОП МГ 501У-24 | а/д ул. Лесничество (с 0+000 по 1+126) | 1,126 | 4,2 | 56 | 10 |
| Зареченское СП | | | | | |
| 54-243-813 ОП МП 813Я-1 | а/д с. Ямская Слобода (с 0+ 000 по 1+040) | 1,4 | 4,2 | 34 | 10 |
| 54-243-813 ОП МП 813С-2 | а/д д. Сорочий Мост (с 0+ 000 по 2+000) | 2 | 4,0 | - | - |
| 54-243-813 ОП МП 813Т-3 | а/д д. Тюково (с 0+ 000 по 3+300) | 3,3 | 4,0 | - | - |
| 54-243-813 ОП МП 813О-4 | а/д д. Тросниково (с 0+ 000 по 4+100) | 4,1 | 4,0 | - | - |
| 54-243-813 ОП МП 813П-5 | а/д п. Пенькозавод (с 0+ 000 по 4+100) | 2,1 | 4,0 | - | - |
| Петушенское СП | | | | | |
| 54-243-804 ОП МП 831Г-1 | а/д с. Голянка (с 0+ 000 по 4+400) | 4,4 | 4,0 | - | - |
| 54-243-804 ОП МП 831П-2 | а/д с. Петушки (с 0+ 000 по 2+200) | 2,2 | 4,0 | 23 | 10 |
| 54-243-804 ОП МП 831Ш-3 | а/д с. Шейно ( с 0+ 000 по 3+100) | 3,1 | 4,0 | 10 | 10 |
| 54-243-804 ОП МП 831И-4 | а/д с. Михалёво (с 0+ 000 по 2+300) | 2,3 | 4,0 | - | - |
| 54-243-804 ОП МП 831Х-5 | а/д д. Хутор ( с 0+ 000 по 2+300) | 1,0 | 4,0 | - | - |
| Вяжевское СП | | | | | |
| 54-243-802 ОП МП 802В-1 | а/д д. Вяжи - Заверх (с 0+ 000 по 3+400) | 3,4 | 5,0 | 56 | 10 |
| 54-243-802 ОП МП 802З-2 | а/д с. Задушное (с 0+ 000 по 1+700) | 1,7 | 5,0 | 60 | 10 |
| 54-243-802 ОП МП 802И-3 | а/д с. Измайлово ( 0+ 000 о 2+000) | 2,0 | 4,0 | - | - |
| 54-243-802 ОП МП 802Е-4 | а/д д. Вешки (с 0+ 000 по 0+300) | 0,3 | 4,0 | - | - |
| Голунское СП | | | | | |
| 54-243-810 ОП МП 810Г-1 | а/д с. Голунь (с 0+ 000 по 2+500) | 2,5 | 5,0 | 74 | 10 |
| 54-243-810 ОП МП 810П-2 | а/д д. Подъяковлево ( с 0+ 000 по 1+300) | 1,3 | 4,0 | - | - |
| 54-243-810 ОП МП 810З-3 | а/д д. Ракзино (с 0+ 000 по 1+000) | 1,0 | 4,0 | - | - |
| 54-243-810 ОП МП 810Ж-4 | а/д д. Ржавка (с 0+ 000 по 1+500) | 1,5 | 4,0 | - | - |
| 54-243-810 ОП МП 810О-5 | а/д п. Покровка (с 0+ 000 по 1+500) | 1,5 | 4,0 | - | - |
| 54-243-810 ОП МП 810Л-6 | а/д п. Пролетарский ( с 0+ 000 по 0+800) | 0,8 | 4,0 | - | - |
| Прудовское СП | | | | | |
| 54-243-834 ОП МП 834В-1 | а/д с. Воротынцево (с 0+ 000 по 3+200) | 3,2 | 4,5 | 120 | 10-20 |
| 54-243-834 ОП МП 834П-2 | а/д с. Малые Пруды ( с 0+ 000 по 5+700) | 5,7 | 4,5 | 70 | 10 |
| 54-243-834 ОП МП 834Б-3 | а/д д. Большие Пруды (с 0+ 000 по 1+000) | 1,0 | 4,5 | 59 | 10 |
| 54-243-834 ОП МП 834Л-4 | а/д д. Александровка (с 0+ 000 по 2+500) | 2,5 | 4,5 | - | - |
| 54-243-834 ОП МП 834Г-5 | а/д д. Горенка (с 0+ 000 по 1+500) | 1,5 | 4,5 | - | - |
| 54-243-834 ОП МП 834У-6 | а/д д. Лужки (с 0+ 000 по 1+600) | 1,6 | 4,5 | - | - |
| 54-243-834 ОП МП 834И-7 | а/д д. Малиновка ( с 0+ 000 по 1+800) | 1,8 | 4,5 | - | - |
| 54-243-834 ОП МП 834Ж-8 | а/д д. Мужиково ( 0+ 000 о 1+700) | 1,7 | 4,5 | 78 | - |
| 54-243-834 ОП МП 834П-9 | а/д д. Подберезово (с 0+ 000 по 2+000) | 2,0 | 4,5 | - | - |
| 54-243-834 ОП МП 834Ч-10 | а/д д. Чернышено (с 0+ 000 по 1+400) | 3,0 | 4,5 | 18 | 10 |
| 54-243-834 ОП МП 834З-11 | а/д п. Лазаревка (с 0+ 000 по 1+000) | 1,0 | 4,5 | - | - |
| 54-243-834 ОП МП 834О-12 | а/д п. Новые Пруды ( с 0+ 000 по 1+300) | 1,3 | 4,0 | - | - |
| 54-243-834 ОП МП 834Д-13 | а/д п. Завершье ( с 0+ 000 по 0+300) | 0,3 | 4,0 | - | - |
| 54-243-834 ОП МП 834К-14 | а/д п. Задняя Поляна ( с 0+ 000 по 0+300) | 0,3 | 4,0 | - | - |
| 54-243-834 ОП МП 834М-15 | а/д п. Зуша (с 0+ 000 по 0+400) | 0,4 | 4,0 | - | - |
| 54-243-834 ОП МП 834Т-12 | а/д п. Корьки (с 0+ 000 по 0+600) | 0,6 | 4,0 | - | - |
| 54-243-834 ОП МП 834Н-16 | а/д п. Льгов (с 0+ 000 по 0+400) | 0,4 | 4,0 | - | - |
| 54-243-834 ОП МП 834С-17 | а/д п. Новогоренский (с 0+ 000 по 0+800) | 0,8 |  |  |  |
| 54-243-834 ОП МП 834Р-18 | а/д д. Соколье (с 0+ 000 по 1+200) | 1,2 |  |  |  |
| 54-243-834 ОП МП 834Ф-19 | а/д п. Шуйский (с 0+ 000 по 0+400) | 0,4 |  |  |  |
| 54-243-834 ОП МП 834Х-20 | а/д п. Ямы (с 0+ 000 по 0+200) | 0,2 |  |  |  |
| Хворостянское СП | | | | | |
| 54-243-840 ОП МП 840И-1 | а/д с. Кирики (с 0+ 000 по 2+700) | 2,7 | 4,0 | - | - |
| 54-243-840 ОП МП 840Х-2 | а/д д. Хворостянка (с 0+ 000 по 0+500) | 0,5 | 4,0 | - | - |
| 54-243-840 ОП МП 840С-3 | а/д д. Маслово (с 0+ 000 по 0+300) | 1,3 | 4,0 | - | - |
| 54-243-840 ОП МП 840О-4 | а/д д. Новые Кирики (с 0+ 000 по 1+900) | 1,9 | 4,0 | - | - |
| 54-243-840 ОП МП 840Е-5 | а/д д. Селезнево (с 0+ 000 по 2+100) | 2,1 | 4,0 | - | - |
| Глубковское СП | | | | | |
| 54-243-804 ОП МП 804Ч-1 | а/д д. Чулково ( с 0+ 000 по 3+000) | 3,0 | 5,0 | 42 | 10 |
| 54-243-804 ОП МП 804Ж-2 | а/д с. Жердево ( с 0+ 000 по 1+000) | 1,0 | 4,0 | - | - |
| 54-243-804 ОП МП 804И-3 | а/д с. Игумново ( с 0+ 000 по 5+800) | 5,8 | 4,0 | 8 | 10 |
| 54-243-804 ОП МП 804С-4 | а/д с. Становое ( с 0+ 000 по 1+000) | 1,0 | 4,0 | 12 | 10 |
| 54-243-804 ОП МП 804Т-5 | а/д Троицкое ( с 0+ 000 по 2+500) | 2,5 | 4,0 | - | - |
| 54-243-804 ОП МП 804С-6 | а/д д. Новая Слобода (с 0+ 000 по 5+200) | 5,2 | 4,0 | - | - |
| 54-243-804 ОП МП 804П-7 | а/д п. Прилепский ( с 0+ 000 по 1+000) | 1,0 | 4,0 | - | - |

Данные обследования дорожной сети района позволило установить, что автомобильные дороги района имеют загрузку в пределах 0,1 – 0,2.

Уровень обслуживания А[[8]](#footnote-8). Соответствует условиям, при которых отсутствует взаимодействие между автомобилями. Максимальная интенсивность движения не превышает 20% от пропускной способности. Водители свободны в выборе скоростей. Скорость практически не снижается с ростом интенсивности движения. По мере увеличения загрузки число дорожно-транспортных происшествий несколько уменьшается, но практически все они имеют тяжелые последствия.

Наиболее загруженные автомобильные дороги города Новосиль: улица Советская, улица Карла Маркса, улица Коммунаров, улица Луначарского.

- Уровень обслуживания *Б*. При уровне обслуживания B проявляется взаимодействие между автомобилями, возникают отдельные группы автомобилей, увеличивается число обгонов. При верхней границе обслуживания B число обгонов наибольшее. Максимальная скорость на горизонтальном участке составляет примерно 80% от скорости в свободных условиях, максимальная интенсивность – 50% от пропускной способности.

Автомобильные дороги общего пользования Новосильского района, отвечающие нормативным требованиям, составляет 29,0 %.

Внутри населенных пунктов основные проезды обеспечивают подъезд транспорта к группам зданий различного назначения. Второстепенные проезды обеспечивают подъезд транспорта к отдельным зданиям.

Интенсивность движения на улицах и дорогах населенных пунктов района не велика.

Хранение индивидуальных автомобилей осуществляется на придомовых участках либо в гаражах индивидуальной постройки. Открытые площадки для хранения индивидуального транспорта почти отсутствуют. Также незначительно количество специально оборудованных площадок для временной парковки автотранспорта перед общественными зданиями. Обеспеченность населения индивидуальными легковыми автомобилями на 1000 жителей составляет 317,8 единиц[[9]](#footnote-9).

Усредненные параметры дорожного движения на автомобильных дорогах Новосильского района представлены в таблице 13.

**Таблица 13 – Усредненные параметры дорожного движения на автомобильных дорогах Новосильского района**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Данные | Наименование параметра дорожного движения | | | | | |
| Средняя скорость потока, км/ч | Макс. интенсивность, ТС/час | Плотность потока, авт./ км | Коэффициент загрузки | Экол. нагр. от АТ концентрация СО / NO2 | Качество содержания автомобильных дорог |
| В среднем по дорожной сети района | 27,3 | 906 | 3,98 | 0,1-0,2 | 1,33 / 0,06 | удовлетворительное |

Экономические потери от несоответствия фактической скорости разрешенной и допустимой района составляют 1000 тыс. руб.

Экологическая нагрузка на окружающую среду от автомобильного транспорта оценивалась на основе расчета концентрации оксида углерода и оксида азота в воздухе при заданной интенсивности движения, расчеты показали, что все показатели находятся в пределах ПДК.

## 1.7 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации района, обеспеченность парковочными местами

Парк грузовых автомобилей крупных и средних организаций всех видов деятельности по городам и районам области представлен в таблице 14.

**Таблица 14 – Парк грузовых автомобилей крупных и средних организаций всех видов деятельности по городам и районам области** (на конец года; штук)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Образования | 2011 | 2012 | 2012 | 2014 | 2015 | 2016 |
| По области | 5334 | 5091 | 5361 | 5053 | 4980 | 4662 |
| Новосильский район | 34 | 45 | 45 | 36 | 29 | 29 |

Парк автобусов крупных и средних организаций всех видов деятельности представлен в таблице 15.

**Таблица 15 – Парк автобусов крупных и средних организаций всех видов деятельности по городам и районам области (на конец года; штук)**

| Образования | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| По области | 1258 | 1272 | 1230 | 1183 | 1173 | 1113 |
| Новосильский район | 6 | 9 | 10 | 10 | 11 | 11 |

Парк легковых автомобилей крупных и средних организаций всех видов деятельности по городам и районам области представлен в таблице 16.

**Таблица 16 – Парк легковых автомобилей крупных и средних организаций всех видов деятельности по городам и районам области** (на конец года; штук)

| Образования | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| По области | 5879 | 5885 | 5924 | 5871 | 6041 | 5830 |
| Новосильский район | 38 | 39 | 38 | 37 | 36 | 37 |

Число легковых автомобилей в собственности граждан на 1000 человек населения (на конец года; штук) приведено в таблице 17.

**Таблица 17 – Уровень автомобилизации**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Данные | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
| Новосильский район | 213,1 | 247,3 | 271,7 | 302,5 | 309,9 | 317,8 |

Анализ данных показывает рост автомобилизации населения в сравнении с данными 2011 года в 1,49 раза, несмотря на финансово-экономический кризис, количество легковых автомобилей продолжает расти.

Существующее парковочное пространство и дефицит парковок на территории Новосильского района представлен в таблице 18.

**Таблица 18 – Парковочное пространство на парковках общего пользования на территории Новосильского района**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Количество легковых автомобилей | Существующее количество машинно-мест | | | | | | Необходимо общее количество машинно-мест | Существующий дефицит в машинно-местах |
| На территории специализированных автостоянок | Парковка вдоль УДС | ГСК | Парковки на территории частных домовладений | Перехватывающие парковки | Парковка на территории дворов МКД |
| 2202 | - | 100 | 50 | 2000 | - | - | 2202 | 52 |

Дефицит на парковках общего пользования составляет 52 машинно-места.

## 1.8 Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока

### 1.8.1 Железнодорожный транспорт

Собственного железнодорожного вокзала и железнодорожного транспорта Новосильский район не имеет.

### 1.8.2 Автомобильный транспорт

Маршрутная сеть общественного транспорта Новосильского района приведена в таблице. Регулятором перевозок общественным транспортом выступает администрация Новосильского района[[10]](#footnote-10).

Транспортное обслуживание района обеспечивается частным перевозчиком (лицензированным юридическим лицом) ИП Борисов И.А.

Реестр маршрутов регулярных перевозок внутримуниципальной маршрутной сети Новосильского района приведен в таблице 19.

**Таблица 19 – Реестр маршрутов регулярных перевозок внутримуниципальной маршрутной сети Новосильского района**

| Рег. N п/п | N маршрута | Наименование маршрута регулярных перевозок | Наименования промежуточных остановочных пунктов по маршруту регулярных перевозок или наименования поселений, в границах которых расположены промежуточные остановочные пункты | Наименования улиц, автомобильных дорог, по которым предполагается движение транспортных средств между остановочными пунктами по маршруту регулярных перевозок | Протяженность маршрута регулярных перевозок, км | Порядок посадки и высадки пассажиров | Вид регулярных перевозок | Данные о транспортных средствах, которые используются для перевозок по маршруту регулярных перевозок | | | | Дата начала осуществления регулярных перевозок | Данные о юридических лица, индивидуальных предпринимателях, осуществляющих перевозки по маршруту регулярных перевозок | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Вид | Класс | Максимальное количество | Экологические характеристики | наименование юридического лица, фамилия, имя и, если имеется, отчество индивидуального предпринимателя | место нахождения |
| 1 | 1 | Новосиль-Кирики | Новосиль- Пруды - поворот на Попов Лог -поворот на Ямы – Хохлы Варваринка - Хворостянка –Кирики- Хворостянка-Селезнёво-Хворостянка-Варваринка-Хохлы-Поворот на Ямы- Поворот на Попов Лог- Пруды-Новосиль | г. Новосиль ул. Коммунаров – а/д «Новосиль-Косаково-Орлик»- а/д «Большие Пруды-Хворостянка-Дворики»-Кирики- а/д «Большие Пруды-Хворостянка-Дворики»-Гагаринский Хутор»- а/д «Новосиль-Косаково-Орлик»- г. Новосиль ул. Коммунаров | 57 | только в установленных остановочных пунктах | регулярные перевозки по регулируемым тарифам | автобус | малый | 1 | 0 | 18.01.2013 г. | ИП Борисов Иван Александрович | Орловская обл., г. Новосиль, ул. Карла Маркса, д. 80, кв.12 |
| 2 | 2 | Новосиль-Вяжи-Одинок | г. Новосиль- Чернышено-Сознанье-Вяжи-Сознанье-Подберезово-Лосиноостровск-Чулково- Одинок-Чулково-Лосиноостровск-Подберезово-Сознанье-Вяжи-Сознанье-Новосиль | ул. Коммунаров г. Новосиль- а/д «Новосиль-Корсаково-Орлик»- а/д «Болхов-Мценск-Новосиль»- а/д «Чулково-Одинок»- «Мценск-Новосиль»-Вяжи-Заверх- а/д «Болхов-Мценск-Новосиль»- а/д «Новосиль-Корсаково-Орлик»- ул. Коммунаров г. Новосиль | 52 | только в установленных остановочных пунктах | регулярные перевозки по регулируемым тарифам | автобус | малый | 1 | 0 | 18.01.2013 г. | ИП Борисов Иван Александрович | Орловская обл., г. Новосиль, ул. Карла Маркса, д. 80, кв.12 |
| 3 | 3 | Новосиль-Голянка-Воротынцево-Кресты-Раковка | Новосиль-Шенский Мост-Кресты-Матренкин-Александровка-Половецкий-Раковка-Половецкий-Александровка-Матрёнкин-Кресты-Голянка-Вортынцево-Шенский Мост-Новосиль | ул. Коммунаров г. Новосиль- а/д «Орёл-Ефремов»-Раковка- а/д «Орёл-Ефремов»-Голянка-а/д «Орёл-Ефремов»-Воротынцево- ул. Коммунаров г. Новосиль | 63 | только в установленных остановочных пунктах | регулярные перевозки по регулируемым тарифам | автобус | малый | 1 | 0 | 18.01.2013 г. | ИП Борисов Иван Александрович | Орловская обл., г. Новосиль, ул. Карла Маркса, д. 80, кв.12 |
| 4 | 4 | Новосиль-Петушки | Новосиль-Заречье-поворот Пенькозавод-Петушки(низ)-Хутор-Петушки (база)- Хутор-Петушки (низ)-поворот Пенькозавод-Заречье-Новосиль | ул. Коммунаров г. Новосиль- а/д «Новосиль-Петушки»- ул. Коммунаров г. Новосиль | 32 | только в установленных остановочных пунктах | регулярные перевозки по регулируемым тарифам | автобус | малый | 1 | 0 | 18.01.2013 г. | ИП Борисов Иван Александрович | Орловская обл., г. Новосиль, ул. Карла Маркса, д. 80, кв.12 |
| 5 | 5 | Новосиль-Ямская Слобода | Новосиль-Заречье-Ямская Слобода-Заречье-Новосиль | г. Новосиль ул. Коммунаров- а/д «Орёл-Ефремов»- а/д «Орёл-Ефремов»-с. Ямская Слобода- а/д «Орёл-Ефремов»- г. Новосиль ул. Коммунаров | 14,6 | только в установленных остановочных пунктах | регулярные перевозки по регулируемым тарифам | автобус | малый | 1 | 0 | 18.01.2013 г. | ИП Борисов Иван Александрович | Орловская обл., г. Новосиль, ул. Карла Маркса, д. 80, кв.12 |
| 6 | 6 | Новосиль-Заречье | Новосиль-Заречье-Новосиль | ул. Карла Маркса г. Новосиль- ул. Советская г. Новосиль-а/д «Орёл-Ефремов»- ул. Советская г. Новосиль- ул. Карла Маркса г. Новосиль | 8 | только в установленных остановочных пунктах | регулярные перевозки по нерегулируемым тарифам | автобус | малый | 1 | 0 | 24.10.2014 г. | ИП Борисов Иван Александрович | Орловская обл., г. Новосиль, ул. Карла Маркса, д. 80, кв.12 |

В период 12 – 27 июня 2018 года проводилось обследование перевозок пассажиров транспортом общего пользования, осуществляющим перевозки пассажиров (включая льготные категории) по внутримуниципальной маршрутной сети Новосильского района.

Обследование проводилось в соответствие с нормативно-правовыми актами РФ[[11]](#footnote-11) и включало три этапа:

- подготовительный;

- проведения обследования;

- обработки и анализа материалов обследования.

Совершенствование планирования, организации и управления пассажирским транспортом и дорожным движением для обеспечения желаемого качества, в общем случае, требуется информационное обеспечение, адекватно отражающее состояние объекта управления. Применительно к пассажирскому транспорту требуется мониторинг рынка пассажирских услуг, который, с одной стороны, будет удовлетворять требованиям оперативности (минимизации логистических издержек), а с другой стороны – требованиям достаточной полноты и достоверности.

Обследование транспортной подвижности различных категорий граждан анкетным методом осуществлялось по следующей методологии.

Осуществлялся анкетный опрос граждан, использующих для проезда абонементные билеты длительного пользования.

Анкеты заполнялись учетчиками на остановочных пунктах, в транспортных средствах.

Учетчики, отвечающие за поведение анкетного опроса, сдавали заполненные анкеты по месту их получения руководителю анкетного обследования, которые после проверки анкет и исправления обнаруженных ошибок передавали их для обработки в специальную рабочую группу комиссии по проведению обследования пассажиропотоков.

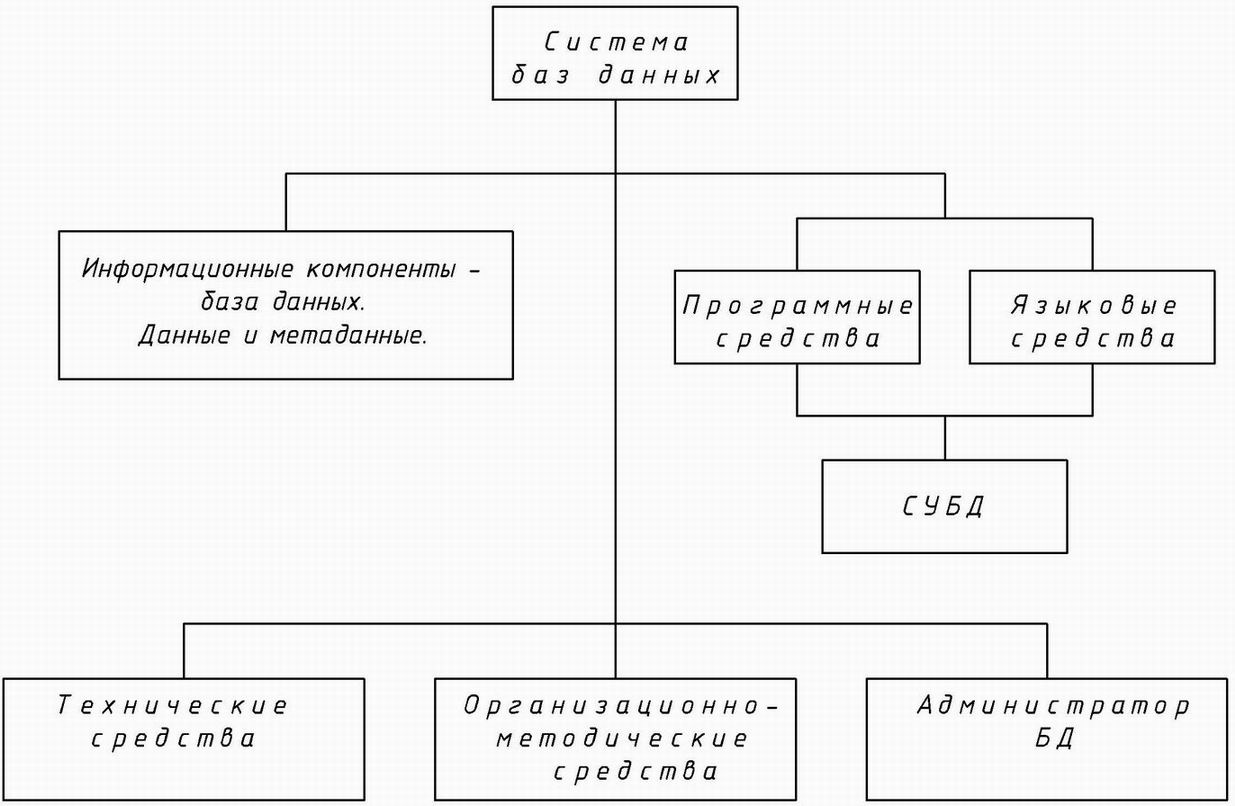
Обследование табличным методом осуществлялось по следующей методологии.

Порядок работы учетчика-контролера и его обязанности при проведении обследования пассажиропотоков были предусмотрены в выдаваемых им инструкциях. Типовая инструкция учетчику-контролеру (Приложение № 7 к Рекомендациям12) может быть изменена и дополнена с учетом местных условий обследования пассажиропотоков на конкретных маршрутах.

Учетчикам-контролерам до начала обследования выдавались также маршрутные справочники, в которых была дана краткая характеристика маршрута обследования, указаны остановочные пункты и их нумерация. Форма типового маршрутного справочника приведена в приложении № 8 к Рекомендациям11.

Организация проведения инструктивных занятий возлагалась на руководителя настоящего муниципального контракта.

Для обработки и анализа информации, полученной в ходе обследования пассажиропотоков, была разработана система баз данных, в состав которой вошли: база данных, программные, технические, языковые и организационно-методические средства, обеспечивающие централизованное накопление и коллективное многоцелевое использование данных (рисунок 2).

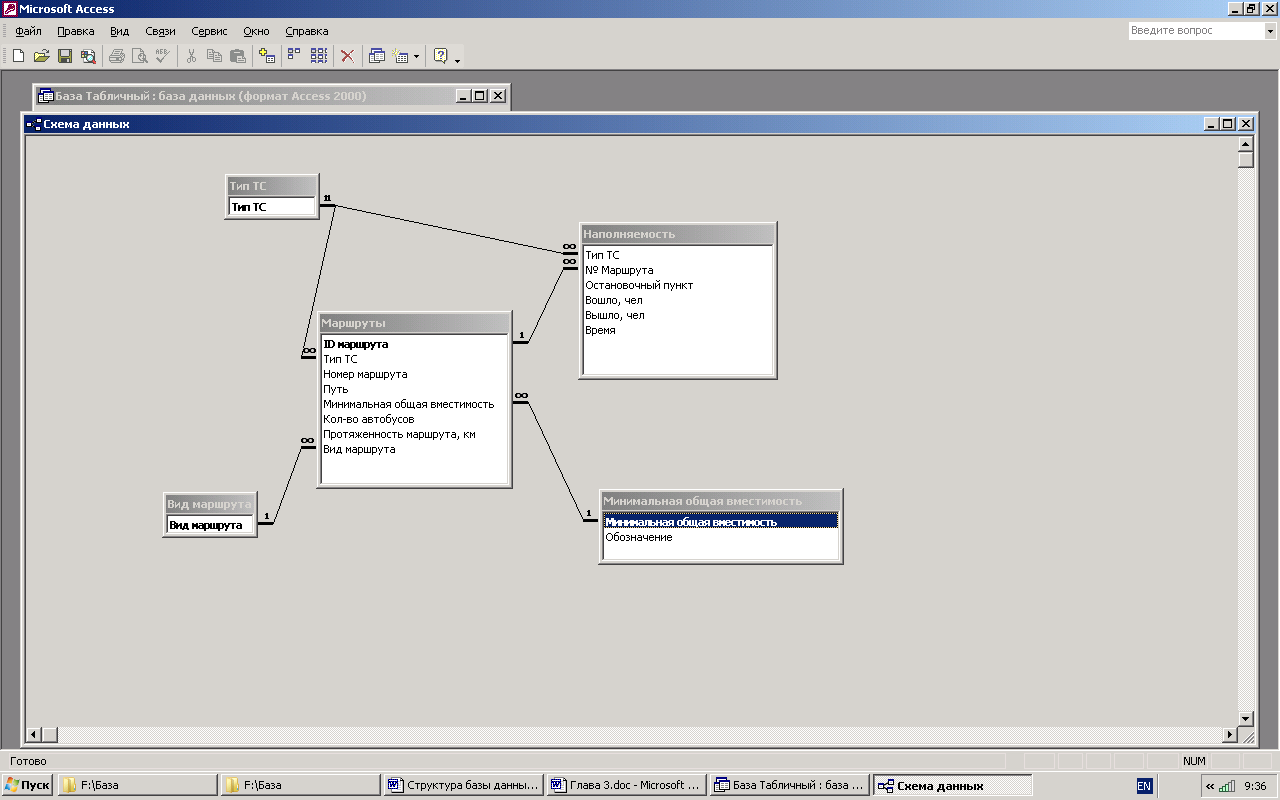


***Рисунок 2 – Компоненты системы баз данных***

База данных разработана в среде системы управления базами данных (СУБД) MS Access. СУБД MS Access является 32-разрядной системой управления реляционных баз данных нового поколения, работающей в средах Windows 98/ME и Windows NT 4.0/2000/XP. В ней предусмотрены все необходимые средства для определения и обработки данных, а также для управления ими при работе с большими объемами информации.

В состав СУБД входят средства управления таблицами, запросами, формами, отчетами, макросами и модулями как самостоятельными объектами, хранящимися в одном файле базы данных (расширение .mdb)*.*

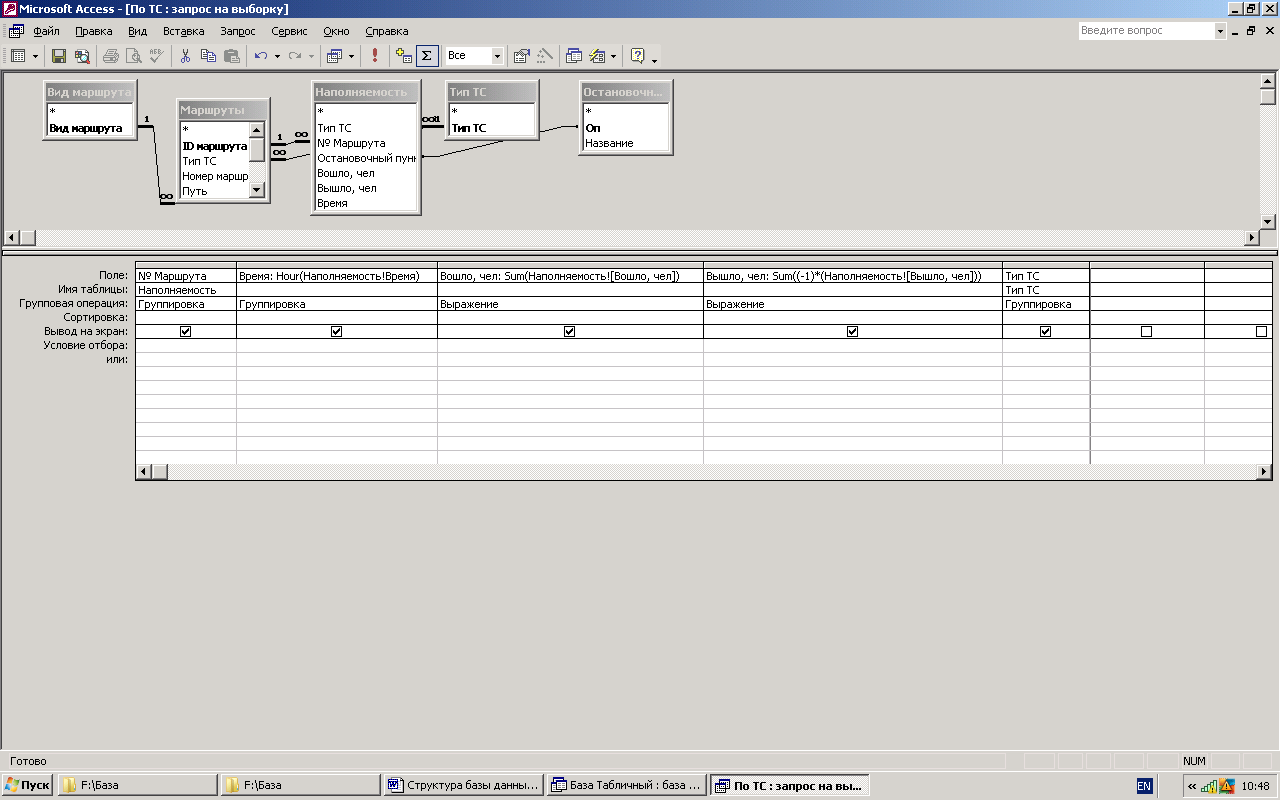
В структуру базы данных пять связанных таблиц: «Тип ТС», «Маршруты», «Наполняемость», «Вид маршрута», «Минимальная общая вместимость». Таблицы «тип ТС», «Маршруты», «Вид маршрута», «Минимальная общая вместимость» являются таблицами нулевого уровня, так как данные в них не зависят от данных других таблиц и содержат справочными информацию. Таблица «Наполняемость» является таблицей первого уровня, так как данные в ней зависят от данных таблиц нулевого уровня. Связь между полями таблиц осуществлена по схеме «один ко многим» (рисунок 3).



***Рисунок 3 – Структура базы данных***

База данных содержит исходную информацию по остановочным пунктам и маршрутам транспортной сети, что в значительной степени облегчает внесение результатов обследования и исключает неточности в плане выбора остановочных пунктов того или иного маршрутов.

В процессе обработки введенной в программу информации данные представляются в виде таблиц и диаграмм. Диаграмма представляет собой зависимость количества вошедших (положительные значения) и вышедших (отрицательные значения) пассажиров на остановке от времени. Обработка данных осуществляется с помощью структурированного языка запросов SQL (СИКВЭЛ) (Рисунок 4).



***Рисунок 4 – Запрос на выборку***

Разработанная база данных использовалась для формирования результатов обследования пассажиропотока.

Общие показатели работы маршрутов регулярных перевозок внутримуниципальной маршрутной сети Новосильского района [[12]](#footnote-12) представлены в таблице 20.

**Таблица 20 – Общие показатели работы общественного транспорта маршрутной сети Новосильского района**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование показателя | Значение показателя |
| 1 | Количество маршрутов, шт. | 6 |
| 2 | Общая протяженность маршрутов, км. | 226,6 |
| 3 | Протяженность дорог, по которой проходит общественный транспорт | 226,6 |
| 4 | Среднегодовой пассажирский поток, тыс. пасс./год | 7,84 |

Функциональное назначение маршрутной сети (таблица 21) позволяет жителям района осуществлять трудовые, досуговые и социально-бытовые перемещения. Маршрутная сеть Новосильского района обеспечивает устойчивые транспортные связи между сельскими поселениями и районным центром к объектам социального назначения.

**Таблица 21 – Функциональная характеристика маршрутов**

| N маршрута | Наименование начального и конечного пунктов | Функциональная характеристика маршрута | Вид маршрута |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | Новосиль-Кирики | Коммунально-бытовой и социальный маршрут. Обеспечивает культурно-бытовые и трудовые корреспонденции жителей района | Социально значимый |
| 2 | Новосиль-Вяжи-Одинок | Коммунально-бытовой и социальный маршрут. Обеспечивает культурно-бытовые и трудовые корреспонденции жителей района | Социально значимый |
| 3 | Новосиль-Голянка-Воротынцево-Кресты-Раковка | Коммунально-бытовой и социальный маршрут. Обеспечивает культурно-бытовые и трудовые корреспонденции жителей района | Социально значимый |
| 4 | Новосиль-Петушки | Коммунально-бытовой и социальный маршрут. Обеспечивает культурно-бытовые и трудовые корреспонденции жителей района | Социально значимый |
| 5 | Новосиль-Ямская Слобода | Коммунально-бытовой и социальный маршрут. Обеспечивает культурно-бытовые и трудовые корреспонденции жителей района | Социально значимый |
| 6 | Новосиль-Заречье | Коммунально-бытовой и социальный маршрут. Обеспечивает культурно-бытовые и трудовые корреспонденции жителей района | Социально значимый |

## 1.9 Характеристика условий пешеходного и велосипедного движения

Пешеходные направления привязаны к объектам культурно – исторического наследия, объектам социальной инфраструктуры и трудовыми перемещениями. УДС населенных пунктов имеет невысокий уровень оснащения пешеходными дорожками.

Велосипедные дорожки на территории Новосильского района находятся на территории ПКиО г. Новосиль

## 1.10 Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств

Основная проблема Новосильского района – прохождение через него транзитного автотранспорта, в том числе грузового по региональным автомобильным дорогам, совмещение потоков поселкового, районного с внешним транзитным автотранспортом. Движение автомобильного транспорта регулируется техническими средствами организации дорожного движения.

Данные о работе грузового автомобильного транспорта представлены в таблице 22.

**Таблица 22 – Перевозки грузов автомобильным транспортом (тысяч тонн)**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Образование | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
| **По области** | **8294** | **8574** | **9281** | **9394** | **8571** |
| Новосильский район | 67 | 175,9 | 196,9 | 230,4 | 232,3 |

Данные по грузообороту приведены в таблице 23.

**Таблица 23 – Грузооборот автомобильного транспорта (тысяч тонно-километров)**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Образование | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
| **По области** | **898071** | **1078790** | **1081560** | **1092496** | **1129990** |
| Новосильский район | 11419,5 | 12981 | 87357,1 | 102476,2 | 126738,3 |

Для оценки работы коммунальных и дорожных служб был проведен социальный опрос. Усредненная оценка показателей социального опроса представлена в таблице 24.

**Таблица 24 – Оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование параметра | Оценка работы по пятибалльной шкале |
| 1 | Уборка и сезонное содержание дорог | 3,1 |
| 2 | Уборка мусора | 3,4 |
| 3 | Работы по устранению дорожных неровностей | 3 |
| 4 | Уровень обновления транспортных средств коммунальных служб | 3,0 |

Исходя из данных социального опроса, большая часть населения оценивает работу коммунальных и дорожных служб, как удовлетворительную.

## 1.11 Анализ уровня безопасности дорожного движения

Статистическая информация, характеризующая уровень безопасности дорожного движения представлена в таблице 25[[13]](#footnote-13).

**Таблица 25 – Число дорожно-транспортных происшествий и пострадавших в них на автомобильных дорогах и улицах**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Показатель | 2015 | 2016 | 2017 |
| Число ДТП, единиц | 6 | 8 | 3 |
| Погибло, человек | 0 | 1 | 0 |
| Ранено, человек | 7 | 8 | 1 |

Анализ аварийности на территории Новосильского района показывает, что по сравнению с аналогичными параметрами прошлого года общее количество зарегистрированных ДТП остается стабильным, вызывает опасение тяжесть последствий ДТП, количество погибших и раненых растет, в 2016 года, рост составил 100 процентов.

Предложения по повышению БДД в Новосильском районе:

- О состоянии аварийности ежеквартально рассматривать на комиссии по безопасности дорожного движения при администрации Новосильского района;

- Основными приоритетными направлениями определить: предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма; выявление грубых правонарушений ПДД, в частности выявление фактов управления ТС в состоянии алкогольного опьянения, контроль за техническим состоянием транспорта и школьных автобусов; организация работы по приведению пешеходных переходов и маршрутов школьных автобусов в соответствие с государственными стандартами;

- Приведение транспортно-эксплуатационных показателей автомобильных дорог района до нормативных значений, проведение работ по диагностике, паспортизации и разработке ПОДД;

- Совместная работа по выявлению грубых нарушений ПДД, влияющих на состояние аварийности: управление автомототранспортом в состоянии алкогольного опьянения; выезд на полосу, предназначенную для встречного движения; нарушение ПДД пешеходами и водителями на пешеходных переходах;

- Пропаганда в средствах массовой информации тематики безопасности дорожного движения в целях формирования негативного отношения населения к нарушениям ПДД.

## 1.12 Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения

Уровень негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду оценивался посредством расчета среднесуточного выброса оксида углерода (СО) и оксида азота (NO2) транспортными средствами и представлен в таблице 26.

**Таблица 26 – Негативное воздействие транспортной инфраструктуры на окружающую среду**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование участка | Показатель | | | |
| CO | | NO2 | |
| Факт, мг/м3 | Норматив, мг/м3 | Факт, мг/м3 | Норматив, мг/м3 |
| В среднем по УДС | 1,28 | 3 | 0,03 | 0,06 |

Несколько повышенный уровень загрязнения атмосферы может создаваться в летнее время, вследствие уменьшения количества осадков, снижения скоростей ветра и естественной запыленности. Рельеф территории влияние на распространение примесей не оказывает.

Одним из источников выбросов вредных веществ в атмосферу являются и выхлопные газы от автомобильного транспорта.

**Воздействие автотранспортного шума и мероприятия по борьбе с шумом.**

Главным источником шумового «загрязнения» является автомобильный транспорт.

Основу автомобильной сети района составляют автомобильные дороги общего пользования регионального значения Орловской области 4-ой технической категории 54 ОП РЗ 54А-1 Орёл – Ефремов (с 73+757 по 80+302; с 83+800 по 100+735), 54 ОП РЗ 54К-1 Болхов – Мценск – Новосиль (с 71+600 по 92+700), 54 ОП РЗ 54К-15 Новосиль – Корсаково – Орлик (с 1+725 по 26+564), поэтому защита от транспортного шума является важной задачей.

На основании расчета уровень транспортного шума достигает 70-73 дБА.

Расчет транспортного шума показал, что уровень шума зависит не столько от интенсивности движения, сколько от состояния дорожной сети. Кроме того, уровень шума в настоящее время примерно равен уровню шума при перспективной интенсивности.

## 1.13 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры

### 1.132.1 Характеристика существующих условий

Сформированная сеть магистральных дорог Новосильского района развита в основном в направлении меридиональных (продольных) транспортных связей. Широтные же направления не получили достаточного развития.

Транспортная связь значительной части территории района обеспечена автомобильными дорогами общего пользования регионального значения Орловской области 4-ой технической категории 54 ОП РЗ 54А-1 Орёл – Ефремов (с 73+757 по 80+302; с 83+800 по 100+735), 54 ОП РЗ 54К-1 Болхов – Мценск – Новосиль (с 71+600 по 92+700), 54 ОП РЗ 54К-15 Новосиль – Корсаково – Орлик (с 1+725 по 26+564). Устойчивые транспортные связи населенных пунктов Новосильского района обеспечивают автомобильные дороги общего пользования регионального и межмуниципального значения Орловской области. Неразвиты пешеходные и велосипедные связи между и внутри населенных пунктов Новосильского района. В населенных пунктах транспортные связи обеспечиваются посредством автомобильных дорог, пролегающих по улицам населенных пунктов Новосильского района.

Некоторые участки улично-дорожной сети населенных пунктов Новосильского района не обеспечивают необходимой пропускной способности, безопасного и быстрого передвижения автотранспорта и пешеходов из-за узких проезжих частей и недостаточного благоустройства улиц. На многих автомобильных дорогах магистральной сети происходит совмещение интенсивных потоков регионального пассажирского и грузового автотранспорта с внешним транзитным пассажирским и грузовым автотранспортом.

Из-за неразвитой сети широтных магистральных автомобильных дорог смежные населенные пункты района не обеспечены транспортными связями.

На территории района располагаются более 1 СТО и 1 АЗС, которых достаточно для удовлетворения спроса владельцев автомототранспорта.

### 1.132.2 Перспективы развития и размещения транспортной инфраструктуры

**Железнодорожная инфраструктура**

Развитие железнодорожного сообщения в части реконструкции и модернизации выходит за рамки вопросов местного значения.

**Автомобильно-дорожная** **инфраструктура**

Основные принципы развития транспортного комплекса района включают в себя две основные составляющие: улучшение качества и строительство новых дорог.

- Улучшение качества дорог ряда участков, необходимое для эффективного взаимодействия населенных пунктов внутри района посредством ремонта и реконструкции, так как их транспортно-эксплуатационной состояние и характеристика не отвечает требованиям НПА.

- Модернизация улично-дорожной сети внутри населенных пунктов.

- Строительство, реконструкция, и капитальный ремонт сети автомобильных дорог.

Эти мероприятия по улучшению транспортной сети района отчасти решают недостатки и обеспечивают более эффективное транспортное сообщение.

Генеральным планом города Новоисль[[14]](#footnote-14) и Схемой территориального планирования Новосильского района[[15]](#footnote-15)Орловской области принята следующая классификация УДС учетом функционального назначения улиц и дорог, интенсивности движения транспорта на отдельных участках и положения в транспортной схеме поселка:

- Магистральная дорога регулируемого движения;

- Магистральные улицы районного значения;

- Улицы и дороги местного значения;

- Проезды.

Генеральным планом города Новосиль и Схемой территориального планирования района планируется:

- Асфальтирование всех грунтовых дорог. Проектом предлагается дорожная одежда с покрытием из асфальтобетона;

- Реконструкция автомобильных дорог для улучшения их качества (транспортно-эксплуатационного состояния);

- Ремонт автомобильных дорог для улучшения их качества (транспортно-эксплуатационного состояния);

- Строительство дороги местного значения «Заречье - Ямская Слобода», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 2,8 км;

- Строительство дороги местного значения «Чулково - Лосино-Островский», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 1,85 км;

- Строительство дороги местного значения «Чулково - Новая Слободка», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 3,5 км;

- Строительство дороги местного значения «Чулково - Игумново», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 3,82 км;

- Строительство дороги местного значения «Подосиновка - Подъяковлево - Ракзино», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 3,5 км;

- Строительство дороги местного значения «Заречье - Тростниково», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 2,6 км;

- Строительство дороги местного значения «Новосиль - Петушки - Тюково», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 7,0 км;

- Строительство дороги местного значения «Вяжи-Заверх - Измайлово», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 4,4 км;

- Строительство дороги местного значения «Чулково - Одинок», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 4,6 км;

- Строительство дороги местного значения «Глубки - Городилово», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 2,2 км;

- Строительство дороги местного значения «Новосиль - Корсаково» - Маслово», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 14,5 км.

- Строительство дороги местного значения «Хворостянка - Новые Кирики», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 4,4 км.

- Строительство дороги местного значения «Мужиково – Голунь - Хворостянка», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 4,3 км;

- Строительство дороги местного значения «Петушки – Михалево – Голянка», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 4,8 км;

- Строительство дороги местного значения «Становое – Жердево» по 4 технической категории, протяженностью по территории района 4,7 км.

Мероприятия, предусмотренные КСОДД:

- Разработка документации по ОДД, организации сбора и ее хранения;

- Обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий;

- Разработка, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением;

- Организация системы мониторинга дорожного движения;

- Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения;

- Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения;

- Организация пропуска транзитных транспортных потоков;

- Организация пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных грузов;

- Формирование единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений);

- Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках и введения светофорного регулирования;

- Организации движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования;

- Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов;

- Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям;

- Организация велосипедного движения;

- Развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом;

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

Темпы реализации мероприятий зависят от регионального финансирования.

**Пассажирский** **транспорт**

Развитие пассажирского транспорта будет происходить по мере застройки участков (районов), отведенных под строительство индивидуальных жилых домов.

**Парковочное** **пространство**

В районе принята следующая концепция размещения и строительства новых объектов постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей:

- Считать, что автомобили, принадлежащие населению, проживающему в индивидуальных домах, размещаются на соответствующих участках.

- Предусмотреть сооружение на УДС парковок вблизи объектов социальной инфраструктуры, органов местного самоуправления и государственной власти.

## 1.14 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры

Администрация Новосильского района наделена полномочиями в сфере организации транспортного обслуживания населения района, все НПА приведены в соответствие с требованиями Федерального закона от 13.07.2015 г. №220-ФЗ «Федеральный закон об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в РФ». Утвержден Реестр муниципальных маршрутов регулярных перевозок в Залегощенском районе.

Нормативно-правовая база в сфере транспорта и транспортной инфраструктуры в Залегощенском районе не разработана.

Существует комиссия по безопасности дорожного движения, в работу которой входит не только ежегодные (2 раза в год – весной и осенью) обследования состояния дорог, но и деятельность в сфере организации и обеспечения безопасности дорожного движения.

## 1.15 Оценка финансирования мероприятий по организации дорожного движения

Оценку финансирования транспортной инфраструктуры поселка произвести не предоставляется возможным в связи отсутствиям утвержденной программы комплексного развития транспортной инфраструктуры, которая разрабатывается в строгом соответствии с Федеральным законодательством: N 456-ФЗ от 29.12.2014 «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации», Постановлением Правительства РФ от 25 декабря 2015 года №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».

# 2 Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов

## 2.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития

Демографический прогноз имеет важное значение для краткосрочного, среднесрочного и долгосрочного планирования развития территории. Он позволяет дать оценку основных параметров развития населения на основе выбранных гипотез изменения уровней рождаемости, смертности и миграционных потоков, таких как половозрастной состав, обеспеченность трудовыми ресурсами, дальнейшие перспективы воспроизводства и т.д.

Расчеты и анализ перспективного изменения численности населения и других важнейших его демографический показателей производились по трем сценариям развития:

- инерционному;

- базовому;

- оптимистическому.

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, смертности и сальдо миграций.

Масштабы убыли будут определяться различиями в уровнях рождаемости и смертности при реализации того или иного демографического сценария.

Прогноз численности населения Новосильского района представлен в таблице 27, основан на статистических данных муниципального образования.

**Таблица 27 – Прогноз численности населения Новосильского района, человек**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Показатель | 2018 | 2022 | 2032 |
| Все население района | 7,6 | 7,7 | 8,0 |

Данное увеличение численности будет происходить, в основном, за счет притока мигрантов, связанного с реализацией инвестиционного потенциала территории поселения и, как следствие, с ростом объемов жилищного строительства.

Мероприятия по развитию планировочной структуры района предполагают формирование на базе крупных населенных пунктов и прилегающих к ним территорий опорных зон территориального развития. Для каждой из опорных зон предложен набор возможных направлений градостроительного освоения.

В районе выделяются следующие опорные зоны территориального развития:

1. г. Новосиль - административно-коммерческий центр с размещением значительных объемов нового строительства индивидуального жилья;

2. Несколько близлежащих и периферийных опорных центров сельского расселения с размещением индивидуального жилищного строительства на территории населенных пунктов.

3. Зоны кратковременного отдыха вдоль береговой линии водных объектов района с возможным созданием инфраструктуры для пляжного отдыха населения;

4. Развитие агрокомплексов в опорных центрах сельского расселения ограничено требованием по соблюдению режима санитарно-защитных зон предприятий, в пределах которых не должна размещаться жилая застройка. Объекты сельскохозяйственного производства предпочтительно развивать в районе небольших населенных пунктов.

Мероприятия по развитию населенных пунктов включают предложения по выделению площадок под различные виды строительства на территории района.

Схемой территориального планирования предлагается выделение площадок под различные виды строительства на территории района: жилищного, промышленного, сельскохозяйственного, рекреационного.

Новые площадки для индивидуального жилищного строительства формируются как в границах населенных пунктов, так и на участках из земель сельскохозяйственного назначения, примыкающих к населенным пунктам.

Основным фактором, учитываемым при размещении объектов социальной инфраструктуры, является концентрация населения в г. Новосиль, центрах сельских поселений и наиболее крупных населенных пунктах района.

Для размещения малых предприятий производственной специализации, требующих незначительных производственных площадей, могут использоваться территории сельскохозяйственных предприятий, которые в настоящее время используются недостаточно эффективно или тех предприятий (животноводческих ферм и комплексов), которые размещены вблизи жилой застройки сел и деревень и их развитие ограничено требованиями санитарно-эпидемиологических норм.

## 2.2 Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта

Прогноз интенсивности выполнен в программе ЭВМ «Программное средство прогнозирования интенсивности движения на автомобильных дорогах общего пользования для формирования и оценки регионального транспортного баланса», автор и правообладатель руководитель данной темы Севостьянов А.Л., которая реализует нормативный документ[[16]](#footnote-16).

Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов Новосильского района представлен в таблице 28.

**Таблица 28 – Прогноз транспортного спроса объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Показатели | Ед. изм. | 2018 г. | 2022 г. | 2032 г. |
| 1 | Объем перевозок грузов | тыс. тонн | 232,2 | 250 | 260,7 |
| 2 | Грузооборот | тыс. тонно×км | 126738,3 | 150000 | 172369,2 |
| 3 | Перевезено пассажиров | тыс. человек | 7,84 | 8,1 | 8,4 |
| 4 | Пассажирооборот | тыс. пасс×км | 1745,2 | 1803,1 | 1869,9 |
| 5 | Протяженность линий общественного пассажирского транспорта | км | 222,6 | 222,6 | 222,6 |
| 6 | Загрузка УДС | % | 13 | 14,8 | 14,8 |

## 

## 2.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Прогноз развития объектов транспортной инфраструктуры по видам транспорта представлен в таблице 29.

**Таблица 29 – Прогноз развития объектов транспортной инфраструктуры по видам транспорта**

| № п/п | Наименование объекта транспортной инфраструктуры | Ед. изм. | 2018 г. | 2022 г. | 2032 г. |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | АЗС | ед. | - | - | 1 |
| 2 | СТО | ед. | - |  | 1 |

## 

## 2.4 Прогноз развития дорожной сети

Прогноз развития дорожной сети представлен в таблице 30.

**Таблица 30 – Прогноз развития дорожной сети**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Показатели | Ед. изм. | 2018 г. | 2022 г. | 2032 г. |
| 1 | Протяженность автомобильных дорог общего пользования | км | 346 | 382 | 419 |
| 2 | Плотность транспортной сети автомобильных дорог | км/1000 м2 | 271 | 280 | 289 |
| 3 | Доля автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям | % | 35 | 64 | 75 |

## 2.5 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

Уровень автомобилизации населения района легковым автотранспортом в настоящее время составляет 317,8 ед. на 1000 жителей. Уровень автомобилизации на конец расчетного срока принят 350 ед. на 1000 жителей. Прогнозные значения параметров дорожного движения на УДС Новосильского района представлены в таблице 31.

**Таблица 31 – Прогнозные значения параметров дорожного движения**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Прогнозируемый период | Наименование параметра дорожного движения | | | | | |
| Скорость потока, км/ч | Интенсивность, ТС/час | Плотность потока, авт. / км | Коэффициент  загрузки | Экол. нагр. от АТ концентрация СО / NO2 | Экономические потери, тыс. руб. |
| 1 | 2018 – 2022 гг. | 39 | 125 | 6,0 | 0,14 | в ПДК | 1000,0 |
| 2 | 2022 – 2032 гг. | 41 | 190 | 7,0 | 0,15 | в ПДК | 837,3 |

## 

## 2.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Прогноз показателей безопасности дорожного движения представлен в таблице 32.

**Таблица 32 – Прогноз показателей безопасности дорожного движения**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Целевые показатели | 2017 | 2018 | 2022 | 2032 |
| 1 | Число ДТП, единиц | 3 | 3 | 2 | 2 |
| 2 | Погибло, человек | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3 | Ранено, человек | 1 | 1 | 1 | 1 |

## 

## 2.7 Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения

Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду представлен в таблице 33.

**Таблица 33 – Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование участка | Показатель | | | |
| CO | | NO2 | |
| Факт, мг/м3 | Норматив, мг/м3 | Факт, мг/м3 | Норматив, мг/м3 |
| 1 | 2018 – 2022 гг. | 1,27 | 3 | 0,02 | 0,06 |
| 2 | 2022 – 2032 гг. | 1,5 | 3 | 0,04 | 0,06 |

В суммарных выбросах загрязняющих веществ в атмосферу на долю автотранспорта приходится около 85%. Доля автотранспорта в шумовом воздействии на население составляет 90%. Прогнозируется увеличение выбросов загрязняющих веществ в атмосферу от автотранспортных средств в год приблизительно на 1,5 %.

Ежегодной утилизации подлежат примерно 1% существующего парка транспортных средств (брошенные и разукомплектованные автотранспортные средства).

# 3 Принципиальные варианты организации дорожного движения, их укрупнённая оценка по целевым показателям (индикаторам) с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта

## 3.1 Принципиальные варианты по организации дорожного движения

Принципиальные варианты по организации дорожного движения представлены в таблице 34.

**Таблица 34 – Принципиальные варианты по организации дорожного движения**

| Наименование мероприятий | Содержание мероприятий |
| --- | --- |
| ***Вариант******№1******(Базовый)*** | |
| 1. Мероприятия по развитию сети дорог | **по** **Генеральному** **плану**  - асфальтирование грунтовых дорог района (в городе и сельских поселениях);  - ремонт автомобильных дорог для улучшения их качества (транспортно-эксплуатационного состояния).  **в** **рамках** **разработки** **КСОДД**  - содержание и ремонт автомобильных дорог района. |
| 2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования | **не предусмотрено** |
| 3. Мероприятия по развитию развитие парковочного пространства | **в** **рамках** **разработки** **КСОДД**  - устройство парковок и автостоянок в общественных и деловых зонах района;  - организация парковочных мест вдоль центральных улиц населенных пунктов района. |
| 4.Мероприятия по развитию инфраструктуры для пешеходного и велосипедного движения | **в рамках разработки КСОДД**  - организация и упорядочение пешеходного движения за счет развития пешеходных и велосипедных зон;  - организация велопарковок вблизи объектов притяжения. |
| 5.Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб | **в рамках разработки КСОДД**  - обновление, расширение номенклатуры, увеличение численности подвижного состава коммунальных и дорожных служб;  - организация доступа автомобилей коммунальных и дорожных служб к местам их деятельности. |
| 6. Мероприятия по повышению безопасности дорожного движения | **в** **рамках** **разработки** **КСОДД**  - разработка ПОДД. |
| ***Вариант******№2******(Оптимальный)*** | |
| 1. Мероприятия по развитию сети дорог | **по** **Генеральному** **плану**  - асфальтирование грунтовых дорог района (в поселке и сельских поселениях);  - реконструкция автомобильных дорог для улучшения их качества (транспортно-эксплуатационного состояния).  **в** **рамках** **разработки** **КСОДД**  - содержание и ремонт автомобильных дорог района. |
| 2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования | **не предусмотрено** |
| 3. Мероприятия по развитию инфраструктуры для автомобильного транспорта, включая развитие парковочного пространства | **в рамках разработки КСОДД**  - устройство парковок и автостоянок в общественных и деловых зонах района;  - организация парковочных мест вдоль центральных улиц населенных пунктов района. |
| 4. Мероприятия по развитию инфраструктуры для пешеходного и велосипедного движения | **в рамках разработки КСОДД**  - организация и упорядочение пешеходного движения за счет развития пешеходных и велосипедных зон;  - организация велопарковок вблизи объектов притяжения;  - строительство вело-пешеходного маршрута. |
| 5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб | **в рамках разработки КСОДД**  - обновление, расширение номенклатуры, увеличение численности подвижного состава коммунальных и дорожных служб;  - организация доступа автомобилей коммунальных и дорожных служб к местам их деятельности. |
| 6. Мероприятия по повышению безопасности дорожного движения | **в рамках разработки КСОДД**  - разработка ПОДД;  - установка недостающих средств организации дорожного движения;  - нанесение дорожной разметки на пешеходных переходах вблизи детских образовательных учреждений;  - установка пешеходных ограждений вблизи детских образовательных учреждений и мест массового скопления людей. |
| **Вариант** **№3** **(Максимальный)** | |
| 1. Мероприятия по развитию сети дорог | **по** **Генеральному** **плану**  - асфальтирование грунтовых дорог района (в поселке и сельских поселениях);  - ремонт автомобильных дорог для улучшения их качества (транспортно-эксплуатационного состояния);  - реконструкция автомобильных дорог для улучшения их качества (транспортно-эксплуатационного состояния);  - строительство дороги местного значения «Заречье – Ямская Слобода», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 2,8 км;  - строительство дороги местного значения «Чулково – Лосино-Островский», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 1,85 км;  - строительство дороги местного значения «Чулково – Новая Слободка», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 3,5 км;  - строительство дороги местного значения «Чулково – Игумново», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 3,82 км;  - строительство дороги местного значения «Подосиновка – Подъяковлево – Ракзино», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 3,5 км;  - строительство дороги местного значения «Заречье – Тростниково», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 2,6 км;  - строительство дороги местного значения «Новосиль – Петушки - Тюково», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 7,0 км;  - строительство дороги местного значения «Вяжи-Заверх – Измайлово», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 4,4 км;  - строительство дороги местного значения «Чулково – Одинок», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 4,6 км;  - строительство дороги местного значения «Глубки – Городилово», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 2,2 км;  - строительство дороги местного значения «Новосиль – Корсаково» - Маслово», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 14,5 км.  - строительство дороги местного значения «Хворостянка – Новые Кирики», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 4,4 км.  - строительство дороги местного значения «Мужиково – Голунь - Хворостянка», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 4,3 км;  - строительство дороги местного значения «Петушки – Михалево – Голянка», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 4,8 км;  - строительство дороги местного значения «Становое – Жердево» по 4 технической категории, протяженностью по территории района 4,7 км;  - строительство СТО и АЗС.  **в** **рамках** **КСОДД**  - содержание автомобильных дорог районного и местного значения. |
| 2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования | **не предусмотрено** |
| 3. Мероприятия по развитию инфраструктуры для автомобильного транспорта, включая развитие парковочного пространства | **в рамках разработки КСОДД**  - устройство парковок и автостоянок в общественных и деловых зонах района;  - организация парковочных мест вдоль центральных улиц населенных пунктов района. |
| 4.Мероприятия по развитию инфраструктуры для пешеходного и велосипедного движения | **в рамках разработки КСОДД**  - организация и упорядочение пешеходного движения за счет развития пешеходных и велосипедных зон;  - организация велопарковок вблизи объектов притяжения;  - строительство вело-пешеходного маршрута. |
| 5.Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб | **в рамках разработки КСОДД**  - обновление, расширение номенклатуры, увеличение численности подвижного состава коммунальных и дорожных служб;  - организация доступа автомобилей коммунальных и дорожных служб к местам их деятельности. |
| 6. Мероприятия по повышению безопасности дорожного движения | **в рамках разработки КСОДД**  - разработка ПОДД;  - приведение ТСОДД на автомобильных дорогах в соответствие с ПОДД;  - мероприятия по устройству (монтажу) недостающих средств организации и регулирования дорожного движения (капитальный ремонт в части элементов обустройства автомобильных дорог):  а) устройство (монтаж) барьерных ограждений;  б) устройство (монтаж) дорожных знаков;  в) капитальный ремонт пешеходных переходов на автомобильных дорогах общего пользования местного значения района в части элементов обустройства;  г) актуализация ПОДД приведение ТСОДД в соответствие с ПОДД;  д) ПСД на устройство (монтаж) недостающих элементов обустройства автомобильных дорог, экспертиза ПСД.  - создание системы взаимодействия с населением с целью формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения, в том числе изготовление и установка информационных баннеров;  - проведение профилактических мероприятий по БДД в образовательных учреждениях в рамках уроков ОБЖ и внеклассных мероприятий;  - обновление дорожной разметки на пешеходных переходах вблизи детских образовательных учреждений;  - установка пешеходных ограждений вблизи детских образовательных учреждений и мест массового скопления людей;  - организация пешеходных переходов в разных уровнях;  - установка средств видеофиксации административных нарушений. |

## 3.2 Укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) принципиальных вариантов по организации дорожного движения

Укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) принципиальных вариантов по организации дорожного движения представлена в таблице 35.

**Таблица 35 – Укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) по организации дорожного движения**

| Вариант развития транспортной инфраструктуры | Значение показателя (индикатора) |
| --- | --- |
| Вариант №1 (Базовый) | **Дорожная** **сеть:**  - протяженность автомобильных дорог общего пользования 346 км, и них с твердым покрытием 121,1 км;  - плотность транспортной сети автомобильных дорог 271 км/1000 м2 площади района;  протяженность автомобильных дорог общего пользования, отвечающих нормативным требованиям более 35 %.  **Пассажирские** **перевозки:**  - количество маршрутов автобусного транспорта – 6 ед.;  - протяженность линий общественного пассажирского транспорта – 222,6 км.;  - пассажиропоток – 1745,2 тыс. человек в год.  **Велосипедный** **транспорт:**  количество веломаршрутов – 0, протяженность – 0 км, в том числе: рекреационные – 0, комбинированные – 0.  **Парковочное** **пространство:**  Машино-мест на парковках общего пользования – 2150 (дефицит – 52).  **Общий** **уровень** **безопасности** **дорожного** **движения:**  - количество ДТП с социальный риск от ДТП (число лиц, погибших в ДТП, на 100 тыс. населения) – 10,79.  **Финансово-экономические** **показатели:**  - грузооборот – 126738,3 тыс. т. км;  - экономические потери от снижения скорости передвижения – 1000 тыс. руб.  **Социально-экономические** **показатели:**  - социально-экономический ущерб от ДТП – 3883,74 тыс. руб. |
| Вариант №2 (Оптимальный) | **Дорожная** **сеть:**  - протяженность автомобильных дорог общего пользования 382 км, и них с твердым покрытием 244,48 км;  - плотность транспортной сети автомобильных дорог – 280 км/1000 м2 площади района  - протяженность автомобильных дорог общего пользования, отвечающих нормативным требованиям более 64 %.  **Пассажирские** **перевозки:**  - количество маршрутов автобусного транспорта – 6 ед.;  - протяженность линий общественного пассажирского транспорта – 222.6 км.;  - пассажиропоток – 8,1 тыс. человек в год.  **Велосипедный** **транспорт:**  количество веломаршрутов – 0, протяженность – 0 км., в том числе: рекреационные – 0 км.; комбинированные – 0 км.  **Парковочное** **пространство:**  Машино-мест на парковках общего пользования – 2202 (дефицит – 0).  **Общий** **уровень** **безопасности** **дорожного** **движения:**  - количество ДТП с социальный риск от ДТП (число лиц, погибших в ДТП, на 100 тыс. населения) – 0.  **Финансово-экономические** **показатели:**  - грузооборот – 150000 тыс. т. км;  - экономические потери от снижения скорости передвижения - 824 тыс. руб.  **Социально-экономические** **показатели:**  - социально-экономический ущерб от ДТП – 1508 тыс. руб. |
| Вариант №3 (Максимальный) | **Дорожная** **сеть:**  - протяженность автомобильных дорог общего пользования 419 км, и них с твердым покрытием 314,25 км;  - плотность транспортной сети автомобильных дорог – 289 км/км2;  протяженность автомобильных дорог общего пользования, отвечающих нормативным требованиям более 75 %.  **Пассажирские** **перевозки:**  - количество маршрутов автобусного транспорта – 6 ед.;  - протяженность линий общественного пассажирского транспорта – 222,6км.;  - пассажиропоток – 1869,9 тыс. человек в год.  **Велосипедный** **транспорт:**  количество веломаршрутов – 1, протяженность – 5,0 км, в том числе: рекреационные – 5,0 км; комбинированные – 5,0 км.  **Парковочное** **пространство:**  Машино-мест на парковках общего пользования – 2202 (дефицит – 0).  **Общий** **уровень** **безопасности** **дорожного** **движения:**  - количество ДТП с социальный риск от ДТП (число лиц, погибших в ДТП, на 100 тыс. населения) – 0.  **Финансово-экономические** **показатели:**  - грузооборот – 172369,2 тыс. т. км;  - экономические потери от снижения скорости передвижения 476 тыс. руб.  **Социально-экономические** **показатели:**  - социально-экономический ущерб от ДТП – 620 тыс. руб. |

## 3.3 Выбор предлагаемого к реализации варианта по организации дорожного движения

Все три варианта развития транспортной инфраструктуры удовлетворяют потребностям района в настоящем времени, а также на перспективу до 2032 г. В настоящий момент существующая дорожная сеть района загружена в среднем на 15-18%, что говорит о наличии резерва пропускной способности. Тем не менее, по ряду отдельных дорог требуется реконструкция. Строительство новых дорог и реконструкция существующих учтены оптимальным и максимальным вариантами развития транспортной инфраструктуры.

В настоящий момент в Новосильском районе отсутствует специальная инфраструктура для велосипедного движения. Базовым и оптимальным вариантом не предусмотрено строительство велодорожек на территории района, максимальный вариант предусматривают строительство комбинированных вело-пешеходных маршрутов, протяженность определяется параметрами ПСД.

В настоящий момент пешеходная инфраструктура развита слабо, ее развитие видится наиболее приоритетным направлением КСОДД – всеми вариантами развития предусмотрена разработка ПСД и ПОДД на строительство тротуаров и искусственного освещения на всех автомобильных дорогах в границах населенных пунктов района.

Пассажирские перевозки в городе осуществляются по 6-м муниципальным маршрутам. Вариантами развития предполагается увеличение общей протяженности автобусных маршрутов, за счет строительства новых объектов.

Дефицит парковок общего пользования составляет 52 машинно-места. Предлагается ликвидация дефицита на парковках общего пользования путем организация парковок вдоль центральных улиц поселков района. Предусматривается застройка территории индивидуальными жилыми домами. Основная доля приходится на частные домовладения, где парковка автомобилей осуществляется на придомовых участках, в связи с этим, при росте автомобилизации основной дефицит придется на временные парковки (вдоль УДС и вблизи объектов притяжения), при настоящем уровне и прогнозе автомобилизации и численности населения организация платных парковок может оказаться нерентабельной.

Проблема безопасности дорожного движения также является одной из основных для Новосильского района. Мероприятия вариантов развития транспортной инфраструктуры предусматривают:

- разработку ПОДД по базовому варианту до конца 2019 года;

- установку недостающих средств фото и видеофиксации административных правонарушений;

- мероприятия по устройству (монтажу) недостающих средств организации и регулирования дорожного движения (капитальный ремонт в части элементов обустройства автомобильных дорог);

- создание системы взаимодействия с населением с целью формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения, в том числе изготовление и установка информационных баннеров;

- проведение профилактических мероприятий по БДД в образовательных учреждениях в рамках уроков ОБЖ и внеклассных мероприятий;

- обновление дорожной разметки на пешеходных переходах вблизи детских образовательных учреждений;

- установка пешеходных ограждений вблизи детских образовательных учреждений и мест массового скопления людей;

- организация пешеходных переходов в разных уровнях;

- установка средств видеофиксации административных нарушений.

Комплекс мероприятий направлен на снижение аварийности и количества ДТП с пострадавшими, предполагаемый социальный риск от ДТП (число лиц, погибших в ДТП, на 100 тыс. населения) – 0.

Таким образом, наибольший социальный и экономический эффект будет при реализации третьего «Максимального» варианта развития транспортной инфраструктуры, отвечающим насущным потребностям района. По финансовым показателям, представляется реализация второго («Оптимального») варианта развития транспортной инфраструктуры.

# 4 Перечень мероприятий по организации дорожного движения, технико-экономические параметры объектов транспорта, очередность реализации мероприятий

Перечень мероприятий предлагаемого по организации дорожного движения, представлен в таблице 36.

Таблица 36 – Перечень мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметров объектов транспорта, очередность реализации мероприятий

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование мероприятий | Технико-экономические параметры | Очередность реализации, год |
| **1.** **Мероприятия** **по** **развитию** **сети дорог** | | | |
| 1.1 | Строительство дороги местного значения «Заречье – Ямская Слобода», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 2,8 км. | 4 технической категории, протяженностью по территории района 2,8 км. | 2019 |
| 1.2 | Строительство дороги местного значения «Чулково – Лосино-Островский», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 1,85 км. | 4 технической категории, протяженностью по территории района 1,85 км. | 2019 |
| 1.3 | Строительство дороги местного значения «Чулково – Новая Слободка», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 3,5 км. | 4 технической категории, протяженностью по территории района 3,5 км. | 2020 |
| 1.4 | Строительство дороги местного значения «Чулково – Игумново», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 3,82 км. | 4 технической категории, протяженностью по территории района 3,82 км. | 2020 |
| 1.5 | Строительство дороги местного значения «Подосиновка – Подъяковлево – Ракзино», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 3,5 км. | 4 технической категории, протяженностью по территории района 3,5 км. | 2021 |
| 1.6 | Строительство дороги местного значения «Заречье – Тростниково», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 2,6 км. | 4 технической категории, протяженностью по территории района 2,6 км. | 2021 |
| 1.7 | Строительство дороги местного значения «Новосиль – Петушки – Тюково», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 7,0 км. | 4 технической категории, протяженностью по территории района 7,0 км. | 2022 |
| 1.8 | Строительство дороги местного значения «Вяжи-Заверх – Измайлово», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 4,4 км. | 4 технической категории, протяженностью по территории района 4,4 км. | 2022 |
| 1.9 | Строительство дороги местного значения «Чулково – Одинок», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 4,6 км. | 4 технической категории, протяженностью по территории района 4,6 км. | 2023 |
| 1.10 | Строительство дороги местного значения «Глубки – Городилово», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 2,2 км. | 4 технической категории, протяженностью по территории района 2,2 км. | 2024 |
| 1.11 | Строительство дороги местного значения «Новосиль – Корсаково» - Маслово», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 14,5 км. | 4 технической категории, протяженностью по территории района 14,5 км. | 2025 |
| 1.12 | Строительство дороги местного значения «Хворостянка – Новые Кирики», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 4,4 км. | 4 технической категории, протяженностью по территории района 4,4 км. | 2024 |
| 1.13 | Строительство дороги местного значения «Мужиково – Голунь – Хворостянка», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 4,3 км. | 4 технической категории, протяженностью по территории района 4,3 км. | 2026 |
| 1.14 | Строительство дороги местного значения «Петушки – Михалево – Голянка», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 4,8 км. | 4 технической категории, протяженностью по территории района 4,8 км. | 2027 |
| 1.15 | Строительство дороги местного значения «Становое – Жердево» по 4 технической категории, протяженностью по территории района 4,7 км. | 4 технической категории, протяженностью по территории района 4,7 км. | 2028 |
| 1.16 | Асфальтирование грунтовых дорог района (в городе и сельских поселениях) | Параметры определяются ПСД, повышение транспортно-эксплуатационного состояния | 2018-2032, ежегодно |
| 1.17 | Ремонт автомобильных дорог для улучшения их качества (транспортно-эксплуатационного состояния) | Параметры определяются ПСД, повышение транспортно-эксплуатационного состояния | 2018-2032, еже-годно |
| 1.18 | Реконструкция автомобильных дорог для улучшения их качества (транспортно-эксплуатационного состояния) | Повышение транспортно-эксплуатационного состояния | 2022-2032, ежегодно |
| 1.19 | Содержание автомобильных дорог районного и местного значения | - | 2018-2032, ежегодно |
| 1.20 | Строительство СТО и АЗС | Параметры определяются ПСД | 2029 |
| **2.** **Мероприятия** **по** **развитию** **транспорта** **общего** **пользования** | | | |
| - | - | - | - |
| **3.** **Мероприятия** **по** **развитию** **парковочного** **пространства** | | | |
| 3.1 | Устройство парковок и автостоянок в общественных и деловых зонах района | 100 машинно-мест, параметры определяются ПОДД | 2022 |
| 3.2 | Организация парковочных мест вдоль центральных улиц населенных пунктов района | Параметры определяются ПОДД | 2020-2032, ежегодно |
| **4.** **Мероприятия** **по** **развитию** **инфраструктуры** **для** **пешеходного** **и** **велосипедного** **движения** | | | |
| 4.1 | Организация и упорядочение пешеходного движения за счет развития пешеходных и велосипедных зон | Согласно существующим и актуализируемым параметрам ПСД и ПОДД | 2019-2025 |
| 4.2 | Организация велопарковок вблизи объектов притяжения | Параметры определяются ПОДД | 2019-2022 |
| 4.3 | Строительство вело-пешеходного маршрута | Согласно существующим и актуализируемым параметрам ПСД и ПОДД | 2028 |
| **5.** **Мероприятия** **по** **развитию** **инфраструктуры** **для** **грузового** **транспорта,** **транспортных** **средств** **коммунальных** **и** **дорожных** **служб** | | | |
| 5.1 | Обновление, расширение номенклатуры, увеличение численности подвижного состава коммунальных и дорожных служб | - | 2018 |
| 5.2 | Организация доступа автомобилей коммунальных и дорожных служб к местам их деятельности | Организация подъезда путем установки запрещающих знаков, создания специальных площадок для эвакуации частных транспортных средств, мешающих работе машин коммунальных и дорожных служб | 2019-2020 |
| **6. Мероприятия по повышению безопасности дорожного движения** | | | |
| 6.1 | Разработка ПОДД | по Перечню автомобильных дорог общего пользования местного значения вне границ населенных пунктов в границах Новосильского района Орловской области, По перечню автомобильных дорог в границах населенных пунктов в границах Новосильского района Орловской области | 2018-2019 |
| 6.2 | Приведение ТСОДД на автомобильных дорогах НОВОСИЛЬСКОГО района в соответствие с ПОДД | Согласно существующим и актуализируемым параметрам ПСД и ПОДД | 2020-2032 |
| 6.3 | Мероприятия по устройству (монтажу) недостающих средств организации и регулирования дорожного движения (ремонт в части элементов обустройства автомобильных дорог):  - устройство (монтаж) барьерных ограждений;  - устройство (монтаж) дорожных знаков;  - капитальный ремонт пешеходных переходов на автомобильных дорогах общего района в части элементов обустройства;  - актуализация ПОДД призвание ТСОДД в соответствие с ПОДД;  - ПСД на устройство (монтаж) недостающих элементов обустройства автомобильных дорог, экспертиза ПСД | Согласно существующим и актуализируемым параметрам ПСД и ПОДД | 2020-2032, ежегодно |
| 6.3 | Формированию у населения негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения | Изготовление и установка информационных баннеров | 2019-2032, ежегодно |
| 6.4 | Проведение профилактических мероприятий по БДД в образовательных учреждениях в рамках уроков ОБЖ и внеклассных мероприятий | Проведение уроков безопасности в общеобразовательных учреждениях. | 2018-2032, ежегодно |
| 6.5 | Обновление дорожной разметки на пешеходных переходах вблизи детских образовательных учреждений | Согласно ПОДД | 2018-2032, ежегодно |
| 6.6 | Установка пешеходных ограждений вблизи детских образовательных учреждений и мест массового скопления людей | Согласно ПОДД | 2019 |
| 6.7 | Установка камер видеофиксации нарушений ПДД | Согласно ПОДД | 2020-2025 |

# 5 Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по организации дорожного движения

Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по организации дорожного движения, представлена в таблице 37.

Таблица 37 – Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по организации дорожного движения

| Мероприятие | Укрупненная оценка необходимых инвестиций, тыс. руб. | Вид транспорта | Вид работ | Цель мероприятия | Задачи | Источник финансирования |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **1.** **Мероприятия** **по** **развитию** **транспортной** **инфраструктуры** **по** **видам** **транспорта** | | | | | | |
| Строительство дороги местного значения «Заречье – Ямская Слобода», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 2,8 км. | 22 400 | Автомобильный | Строительство | Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено Генеральным планом развития муниципального образования | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Новосильского района;  - развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности в соответствии с транспортным спросом | Консолидированный бюджет, частные инвестиции. Государственное частное партнерство |
| Строительство дороги местного значения «Чулково – Лосино-Островский», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 1,85 км. | 14 800 | Автомобильный | Строительство | Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено Генеральным планом развития муниципального образования | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Новосильского района;  - развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности в соответствии с транспортным спросом | Консолидированный бюджет, частные инвестиции. Государственное частное партнерство |
| Строительство дороги местного значения «Чулково – Новая Слободка», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 3,5 км. | 28 000 | Автомобильный | Строительство | Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено Генеральным планом развития муниципального образования | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Новосильского района;  - развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности в соответствии с транспортным спросом | Консолидированный бюджет, частные инвестиции. Государственное частное партнерство |
| Строительство дороги местного значения «Чулково – Игумново», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 3,82 км. | 30 560 | Автомобильный | Строительство | Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено Генеральным планом развития муниципального образования | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Новосильского района;  - развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности в соответствии с транспортным спросом | Консолидированный бюджет, частные инвестиции. Государственное частное партнерство |
| Строительство дороги местного значения «Подосиновка – Подъяковлево – Ракзино», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 3,5 км. | 28 000 | Автомобильный | Строительство | Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено Генеральным планом развития муниципального образования | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Новосильского района;  - развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности в соответствии с транспортным спросом | Консолидированный бюджет, частные инвестиции. Государственное частное партнерство |
| Строительство дороги местного значения «Заречье – Тростниково», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 2,6 км. | 20 800 | Автомобильный | Строительство | Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено Генеральным планом развития муниципального образования | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Новосильского района;  - развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности в соответствии с транспортным спросом | Консолидированный бюджет, частные инвестиции. Государственное частное партнерство |
| Строительство дороги местного значения «Новосиль – Петушки – Тюково», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 7,0 км. | 56 000 | Автомобильный | Реконструкция | Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено Генеральным планом развития муниципального образования | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Новосильского района;  - развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности в соответствии с транспортным спросом | Консолидированный бюджет, частные инвестиции. |
| Строительство дороги местного значения «Вяжи-Заверх – Измайлово», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 4,4 км. | 35 200 | Автомобильный | Реконструкция | Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено Генеральным планом развития муниципального образования | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Новосильского района;  - развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности в соответствии с транспортным спросом | Консолидированный бюджет, частные инвестиции. |
| Строительство дороги местного значения «Чулково – Одинок», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 4,6 км. | 36 800 | Автомобильный | Реконструкция | Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено Генеральным планом развития муниципального образования | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Новосильского района;  - развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности в соответствии с транспортным спросом | Консолидированный бюджет, частные инвестиции. |
| Строительство дороги местного значения «Глубки – Городилово», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 2,2 км. | 17 600 | Автомобильный | Реконструкция | Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено Генеральным планом развития муниципального образования | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Новосильского района;  - развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности в соответствии с транспортным спросом | Консолидированный бюджет, частные инвестиции. |
| Строительство дороги местного значения «Новосиль – Корсаково» - Маслово», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 14,5 км. | 116 000 | Автомобильный | Реконструкция | Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено Генеральным планом развития муниципального образования | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Новосильского района;  - развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности в соответствии с транспортным спросом | Консолидированный бюджет, частные инвестиции. |
| Строительство дороги местного значения «Хворостянка – Новые Кирики», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 4,4 км. | 35 200 | Автомобильный | Реконструкция | Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено Генеральным планом развития муниципального образования | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Новосильского района;  - развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности в соответствии с транспортным спросом | Консолидированный бюджет, частные инвестиции. |
| Строительство дороги местного значения «Мужиково – Голунь – Хворостянка», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 4,3 км. | 34 400 | Автомобильный | Реконструкция | Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено Генеральным планом развития муниципального образования | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Новосильского района;  - развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности в соответствии с транспортным спросом | Консолидированный бюджет, частные инвестиции. |
| Строительство дороги местного значения «Петушки – Михалево – Голянка», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 4,8 км. | 38 400 | Автомобильный | Реконструкция | Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено Генеральным планом развития муниципального образования | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Новосильского района;  - развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности в соответствии с транспортным спросом | Консолидированный бюджет, частные инвестиции. |
| Строительство дороги местного значения «Становое – Жердево» по 4 технической категории, протяженностью по территории района 4,7 км. | 37 600 | Автомобильный | Реконструкция | Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено Генеральным планом развития муниципального образования | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Новосильского района;  - развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности в соответствии с транспортным спросом | Консолидированный бюджет, частные инвестиции. |
| Асфальтирование грунтовых дорог района (в поселке и сельских поселениях) | 470000,00 | Автомобильный | Строительство | Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотренное КСОДД | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Новосильского района;  - развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности в соответствии с транспортным спросом;  - повышение транспортно-эксплуатационного состояния дорог района | Консолидированный бюджет |
| Ремонт автомобильных дорог для улучшения их качества (транспортно-эксплуатационного состояния) | 192000,00 | Автомобильный | Строительство | Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотренное КСОДД | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Новосильского района;  - развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности в соответствии с транспортным спросом;  - повышение транспортно-эксплуатационного состояния дорог района | Консолидированный бюджет |
| Реконструкция автомобильных дорог для улучшения их качества (транспортно-эксплуатационного состояния) | 332000,00 | Автомобильный | Ремонт | Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено Генеральным планом развития муниципального образования | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Новосильского района;  - развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности в соответствии с транспортным спросом;  - повышение транспортно-эксплуатационного состояния дорог района | Консолидированный бюджет |
| Дорожная сеть Новосильского района | 4800 / год | Автомобильный | Ежегодное содержание автомобильных дорог районного и местного значения | Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотренное КСОДД | Безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории района | Муниципальный бюджет |
| Строительство СТО и АЗС | 79000,00 | Автомобильный | Строительство | Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотренное КСОДД | Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью | Частные инвестиции |
| **2.** **Мероприятия** **по** **развитию** **транспорта** **общего** **пользования** | | | | | | |
| - | - | - | - | - | - | - |
| **3.** **Мероприятия** **по** **развитию парковочного** **пространства** | | | | | | |
| Устройство парковок и автостоянок в общественных и деловых зонах района | 900,00 | Автомобильный | Организация | Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено КСОДД | - доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;  - развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью | Муниципальный бюджет, возможно смешанное финансирование |
| Организация парковочных мест вдоль центральных улиц населенных пунктов района | 560,00 | Автомобильный | Организация | Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено КСОДД | - доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;  - развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью | Муниципальный бюджет, возможно смешанное финансирование |
| **4.** **Мероприятия** **по** **развитию** **инфраструктуры** **для** **пешеходного** **и** **велосипедного** **движения** | | | | | | |
| Организация и упорядочение пешеходного движения за счет развития пешеходных и велосипедных зон (Система пешеходных направлений и зон) | 5500,00 | - | Строительство | Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено КСОДД | - создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;  - обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения | Муниципальный бюджет |
| Система велосипедных маршрутов | 8600,00 | Велосипед. | Строительство веломаршрутов | Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено КСОДД | - создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;  - обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения | Муниципальный бюджет |
| Организация велопарковок вблизи объектов притяжения (магазины, игровые площадки, школы, дворы) | 50,00 | Велосипедный | Строительство | Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено КСОДД | - создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;  - обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения | Муниципальный бюджет |
| **5.** **Мероприятия** **по** **развитию** **инфраструктуры** **для** **грузового** **транспорта,** **транспортных** **средств** **коммунальных** **и** **дорожных** **служб** | | | | | | |
| Подвижной состав коммунальных и дорожных служб | 15000,00 | Специальный транспорт | Закупка | Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено КСОДД | - доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования района;  - обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры | Муниципальный бюджет |
| Дорожная сеть, дворовые территории | 100,00 | Автомобильный | Организация доступа коммунальных и дорожных служб к местам их деятельности | Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено КСОДД | - доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования района;  - обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры | Муниципальный бюджет |
| **6. Мероприятия по повышению безопасности дорожного движения** | | | | | | |
| Разработка ПОДД | 1360,00 | Автомобильный | Обустройство | Мероприятия, предусмотренные КСОДД, направленные на повышение безопасности и эффективности организации дорожного движения на территории района, упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов, повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования, снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Новосильского района;  - создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;  - обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;  -обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры | Муниципальный бюджет |
| Приведение ТСОДД на автомобильных дорогах Новосильского района в соответствие с ПОДД | 37000,00 | Автомобильный | Обустройство | Мероприятия, предусмотренные КСОДД, направленные на повышение безопасности и эффективности организации дорожного движения на территории района, упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов, повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования, снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Новосильского района;  - создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;  - обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;  -обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры | Муниципальный бюджет |
| Мероприятия по устройству (монтажу) недостающих средств организации и регулирования дорожного движения (капитальный ремонт в части элементов обустройства автомобильных дорог):  а) устройство (монтаж) барьерных ограждений;  б) устройство (монтаж) дорожных знаков;  в) капитальный ремонт пешеходных переходов на автомобильных дорогах общего пользования местного значения района в части элементов обустройства;  г) актуализация ПОДД  д) ПСД на устройство (монтаж) недостающих элементов обустройства автомобильных дорог, экспертиза ПСД | 76320,00 | Автомобильный | Обустройство | Мероприятия, предусмотренные КСОДД, направленные на повышение безопасности и эффективности организации дорожного движения на территории района, упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов, повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования, снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Новосильского района;  - создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;  - обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;  -обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры | Муниципальный бюджет |
| Создание системы взаимодействия на население с целью формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения, в том числе изготовление и установка информационных баннеров | 500,00 | Автомобильный | Обустройство | Мероприятия, предусмотренные КСОДД, направленные на повышение безопасности и эффективности организации дорожного движения на территории района, упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов, повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования, снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Новосильского района;  - создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;  - обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;  -обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры | Муниципальный бюджет |
| Проведение профилактических мероприятий по БДД в образовательных учреждениях в рамках уроков ОБЖ и внеклассных мероприятий. | 38,0 / год | Автомобильный | Обустройство | Мероприятия, предусмотренные КСОДД, направленные на повышение безопасности и эффективности организации дорожного движения на территории района, упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов, повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования, снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Новосильского района;  - создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;  - обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;  -обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры | Муниципальный бюджет |
| Обновление дорожной разметки на пешеходных переходах вблизи детских образовательных учреждений | 80 / год | Автомобильный | Обустройство | Мероприятия, предусмотренные КСОДД, направленные на повышение безопасности и эффективности организации дорожного движения на территории района, упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов, повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования, снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Новосильского района;  - создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;  - обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;  -обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры | Муниципальный бюджет |
| Установка пешеходных ограждений вблизи детских образовательных учреждений и мест массового скопления людей, организация пешеходных переходов в разных уровнях | 260 / год | Автомобильный | Обустройство | Мероприятия, предусмотренные КСОДД, направленные на повышение безопасности и эффективности организации дорожного движения на территории района, упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов, повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования, снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности, на территории Новосильского района;  - создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;  - обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;  -обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры | Муниципальный бюджет |
| Установка средств видеофиксации административных нарушений ПДД | 500 | Автомобильный | Обустройство | Мероприятия, предусмотренные КСОДД, направленные на повышение безопасности и эффективности организации дорожного движения на территории района, упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов, повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования, снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Новосильского района;  - создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;  - обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;  -обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры | Муниципальный бюджет |

# 6 Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения

Оценка эффективности мероприятий предлагаемого к реализации варианта по организации дорожного движения представлена в таблице 38.

Основными параметрами интегральной оценки эффективности мероприятий предлагаемого к реализации варианта по организации дорожного движения являются обеспечение безопасности дорожного движения, время в пути и распределение средней скорости. Также для оценки эффективности использовались такие показатели как вероятность возникновения ДТП, экологическая нагрузка на окружающую среду.

Таблица 38 – Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения

| Вид дорожного хозяйства | Оценка социально-экономической эффективности | Вид транспорта | Вид работ | Цель программы | Задачи программы | Нормативный документ градостроительного проектирования |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **1.** **Мероприятия** **по** **развитию** **транспортной** **инфраструктуры** **по** **видам** **транспорта** | | | | | | |
| Строительство дороги местного значения «Заречье – Ямская Слобода», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 2,8 км. | Увеличение скорости движения на 30%, снижение времени в пути на 30%, снижение вероятности ДТП на 20%.  Развитие сети дорог | Автомобильный | Строительство | Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено Генеральным планом развития муниципального образования | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Новосильского района;  - развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности в соответствии с транспортным спросом | Региональные нормативы градостроительного проектирования Орловской области, Постановление № 250 от 01.08.11 |
| Строительство дороги местного значения «Чулково – Лосино-Островский», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 1,85 км. | Увеличение скорости движения на 30%, снижение времени в пути на 30%, снижение вероятности ДТП на 20%. Развитие сети дорог | Автомобильный | Строительство | Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено Генеральным планом развития муниципального образования | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Новосильского района;  - развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности в соответствии с транспортным спросом | Региональные нормативы градостроительного проектирования Орловской области, Постановление № 250 от 01.08.11 |
| Строительство дороги местного значения «Чулково – Новая Слободка», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 3,5 км. | Увеличение скорости движения на 30%, снижение времени в пути на 30%, снижение вероятности ДТП на 20%.  Развитие сети дорог | Автомобильный | Строительство | Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено Генеральным планом развития муниципального образования | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Новосильского района;  - развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности в соответствии с транспортным спросом | Региональные нормативы градостроительного проектирования Орловской области, Постановление № 250 от 01.08.11 |
| Строительство дороги местного значения «Чулково – Игумново», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 3,82 км. | Увеличение скорости движения на 30%, снижение времени в пути на 30%, снижение вероятности ДТП на 20%.  Развитие сети дорог | Автомобильный | Строительство | Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено Генеральным планом развития муниципального образования | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Новосильского района;  - развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности в соответствии с транспортным спросом | Региональные нормативы градостроительного проектирования Орловской области, Постановление № 250 от 01.08.11 |
| Строительство дороги местного значения «Подосиновка – Подъяковлево – Ракзино», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 3,5 км. | Увеличение скорости движения на 30%, снижение времени в пути на 30%, снижение вероятности ДТП на 20%.  Развитие сети дорог | Автомобильный | Строительство | Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено Генеральным планом развития муниципального образования | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Новосильского района;  - развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности в соответствии с транспортным спросом | Региональные нормативы градостроительного проектирования Орловской области, Постановление № 250 от 01.08.11 |
| Строительство дороги местного значения «Заречье – Тростниково», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 2,6 км. | Увеличение скорости движения на 30%, снижение времени в пути на 30%, снижение вероятности ДТП на 20%.  Развитие сети дорог | Автомобильный | Строительство | Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено Генеральным планом развития муниципального образования | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Новосильского района;  - развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности в соответствии с транспортным спросом | Региональные нормативы градостроительного проектирования Орловской области, Постановление № 250 от 01.08.11 |
| Строительство дороги местного значения «Новосиль – Петушки – Тюково», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 7,0 км. | Увеличение скорости движения на 30%, снижение времени в пути на 30%, снижение вероятности ДТП на 20%.  Развитие сети дорог | Автомобильный | Строительство | Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено Генеральным планом развития муниципального образования | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Новосильского района;  - развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности в соответствии с транспортным спросом | Региональные нормативы градостроительного проектирования Орловской области, Постановление № 250 от 01.08.11 |
| Строительство дороги местного значения «Вяжи-Заверх – Измайлово», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 4,4 км. | Увеличение скорости движения на 30%, снижение времени в пути на 30%, снижение вероятности ДТП на 20%.  Развитие сети дорог | Автомобильный | Строительство | Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено Генеральным планом развития муниципального образования | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Новосильского района;  - развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности в соответствии с транспортным спросом | Региональные нормативы градостроительного проектирования Орловской области, Постановление № 250 от 01.08.11 |
| Строительство дороги местного значения «Чулково – Одинок», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 4,6 км. | Увеличение скорости движения на 30%, снижение времени в пути на 30%, снижение вероятности ДТП на 20%.  Развитие сети дорог | Автомобильный | Строительство | Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено Генеральным планом развития муниципального образования | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Новосильского района;  - развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности в соответствии с транспортным спросом | Региональные нормативы градостроительного проектирования Орловской области, Постановление № 250 от 01.08.11 |
| Строительство дороги местного значения «Глубки – Городилово», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 2,2 км. | Увеличение скорости движения на 30%, снижение времени в пути на 30%, снижение вероятности ДТП на 20%.  Развитие сети дорог | Автомобильный | Строительство | Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено Генеральным планом развития муниципального образования | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Новосильского района;  - развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности в соответствии с транспортным спросом | Региональные нормативы градостроительного проектирования Орловской области, Постановление № 250 от 01.08.11 |
| Строительство дороги местного значения «Новосиль – Корсаково» - Маслово», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 14,5 км. | Увеличение скорости движения на 30%, снижение времени в пути на 30%, снижение вероятности ДТП на 20%.  Развитие сети дорог | Автомобильный | Строительство | Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено Генеральным планом развития муниципального образования | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Новосильского района;  - развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности в соответствии с транспортным спросом | Региональные нормативы градостроительного проектирования Орловской области, Постановление № 250 от 01.08.11 |
| Строительство дороги местного значения «Хворостянка – Новые Кирики», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 4,4 км. | Увеличение скорости движения на 30%, снижение времени в пути на 30%, снижение вероятности ДТП на 20%.  Развитие сети дорог | Автомобильный | Строительство | Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено Генеральным планом развития муниципального образования | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Новосильского района;  - развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности в соответствии с транспортным спросом | Региональные нормативы градостроительного проектирования Орловской области, Постановление № 250 от 01.08.11 |
| Строительство дороги местного значения «Мужиково – Голунь – Хворостянка», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 4,3 км. | Увеличение скорости движения на 30%, снижение времени в пути на 30%, снижение вероятности ДТП на 20%.  Развитие сети дорог | Автомобильный | Строительство | Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено Генеральным планом развития муниципального образования | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Новосильского района;  - развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности в соответствии с транспортным спросом | Региональные нормативы градостроительного проектирования Орловской области, Постановление № 250 от 01.08.11 |
| Строительство дороги местного значения «Петушки – Михалево – Голянка», по 4 технической категории, протяженностью по территории района 4,8 км. | Увеличение скорости движения на 30%, снижение времени в пути на 30%, снижение вероятности ДТП на 20%.  Развитие сети дорог | Автомобильный | Строительство | Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено Генеральным планом развития муниципального образования | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Новосильского района;  - развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности в соответствии с транспортным спросом | Региональные нормативы градостроительного проектирования Орловской области, Постановление № 250 от 01.08.11 |
| Строительство дороги местного значения «Становое – Жердево» по 4 технической категории, протяженностью по территории района 4,7 км. | Увеличение скорости движения на 30%, снижение времени в пути на 30%, снижение вероятности ДТП на 20%.  Развитие сети дорог | Автомобильный | Строительство | Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено Генеральным планом развития муниципального образования | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Новосильского района;  - развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности в соответствии с транспортным спросом | Региональные нормативы градостроительного проектирования Орловской области, Постановление № 250 от 01.08.11 |
| Асфальтирование грунтовых дорог района (в поселке и сельских поселениях) | Увеличение скорости движения на 30%, снижение времени в пути на 30%, снижение вероятности ДТП на 20%.  Развитие сети дорог | Автомобильный | Строительство | Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено КСОДД | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Новосильского района;  - развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности в соответствии с транспортным спросом | Региональные нормативы градостроительного проектирования Орловской области, Постановление № 250 от 01.08.11 |
| Ремонт автомобильных дорог для улучшения их качества (транспортно-эксплуатационного состояния) | Увеличение скорости движения на 30%, снижение времени в пути на 30%, снижение вероятности ДТП на 20%.  Развитие сети дорог | Автомобильный | Строительство | Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено КСОДД | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Новосильского района;  - развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности в соответствии с транспортным спросом | Региональные нормативы градостроительного проектирования Орловской области, Постановление № 250 от 01.08.11 |
| Реконструкция автомобильных дорог для улучшения их качества (транспортно-эксплуатационного состояния) | Увеличение скорости движения на 30%, снижение времени в пути на 30%, снижение вероятности ДТП на 20%.  Развитие сети дорог | Автомобильный | Ремонт | Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено Генеральным планом развития муниципального образования | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Новосильского района;  - развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности в соответствии с транспортным спросом | Региональные нормативы градостроительного проектирования Орловской области, Постановление № 250 от 01.08.11 |
| Дорожная сеть Новосильского района | Снижение времени в пути ТС на 10%, снижение вероятности ДТП на 10 % | Автомобильный | Ежегодное содержание автомобильных дорог | Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотренное КСОДД | Безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности, на территории района | - |
| Строительство СТО и АЗС | Снижение времени простоя ТС на 18% | Автомобильный | Строительство | Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотренное КСОДД | Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью | Региональные нормативы градостроительного проектирования Орловской области, Постановление № 250 от 01.08.11 |
| **2.** **Мероприятия** **по** **развитию** **транспорта** **общего** **пользования** | | | | | | |
| - | - | - | - | - | - | - |
| **3.** **Мероприятия** **по** **развитию** **парковочного** **пространства** | | | | | | |
| Устройство парковок и автостоянок в общественных и деловых зонах района | Увеличение доступности объектов транспортной инфраструктуры на 20% | Автомобильный | Организация | Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено КСОДД | - доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;  - развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью | Региональные нормативы градостроительного проектирования Орловской области**,** Постановление № 250 от 01.08.11 |
| Организация парковочных мест вдоль центральных улиц населенных пунктов района | Увеличение доступности объектов транспортной инфраструктуры на 20% | Автомобильный | Организация | Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено КСОДД | - доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;  - развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью | Региональные нормативы градостроительного проектирования Орловской области**,** Постановление № 250 от 01.08.11 |
| **4.** **Мероприятия** **по** **развитию** **инфраструктуры** **для** **пешеходного** **и** **велосипедного** **движения** | | | | | | |
| Организация и упорядочение пешеходного движения за счет развития пешеходных и велосипедных зон (Система пешеходных направлений и зон) | Снижение времени в пути пешеходам на 20% | - | Строительство | Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено КСОДД | - создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;  - обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения | Региональные нормативы градостроительного проектирования Орловской области**,** Постановление № 250 от 01.08.11 |
| Система велосипедных маршрутов | Снижение времени в пути велосипедистам на 30%, снижение вероятности ДТП с участием велосипедистов на 40% | Велосипедный | Строительство | Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено КСОДД | - создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;  - обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения | Региональные нормативы градостроительного проектирования Орловской области**,** Постановление № 250 от 01.08.11 |
| Организация велопарковок вблизи объектов притяжения (магазины, игровые площадки, школы, дворы) | Снижение времени в пути велосипедистам на 30%, снижение вероятности ДТП с участием велосипедистов на 40% | Велосипедный | Строительство велопарковок | Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено КСОДД | - создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;  - обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения | Региональные нормативы градостроительного проектирования Орловской области**,** Постановление № 250 от 01.08.11 |
| **5.** **Мероприятия** **по** **развитию** **инфраструктуры** **для** **грузового** **транспорта,** **транспортных** **средств** **коммунальных** **и** **дорожных** **служб** | | | | | | |
| Подвижной состав коммунальных и дорожных служб | Улучшение качества обслуживания территорий на 15% | Специальный транспорт | Закупка | Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено КСОДД | - доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования района;  - обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры | - |
| Дорожная сеть, дворовые территории | Снижение времени в пути для ТС коммунальных и дорожных служб на 40% | Автомобильный | Организация доступа автомобилей коммунальных служб | Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено КСОДД | - доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования района;  - обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры | Муниципальный бюджет |
| **6. Мероприятия по повышению безопасности дорожного движения** | | | | | | |
| Разработка ПОДД | Снижение вероятности ДТП на 20 % | Автомобильный | Обустройство | Мероприятия, предусмотренные КСОДД, направленные на повышение безопасности и эффективности организации дорожного движения на территории района, упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов, повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования, снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности, на территории Новосильского района;  - создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;  - обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;  -обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры | Федеральный закон от 10.12.1995 N 196-ФЗ (ред. от 26.07.2017) «О безопасности дорожного движения» |
| Приведение ТСОДД на автомобильных дорогах НОВОСИЛЬСКОГО района в соответствие с ПОДД | Снижение вероятности ДТП на 20 % | Автомобильный | Обустройство | Мероприятия, предусмотренные КСОДД, направленные на повышение безопасности и эффективности организации дорожного движения на территории района, упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов, повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования, снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности, на территории Новосильского района;  - создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;  - обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;  -обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры | Федеральный закон от 10.12.1995 N 196-ФЗ (ред. от 26.07.2017) «О безопасности дорожного движения» |
| Мероприятия по устройству (монтажу) недостающих средств организации и регулирования дорожного движения (капитальный ремонт в части элементов обустройства автомобильных дорог):  а) устройство (монтаж) барьерных ограждений;  б) монтаж дорожных знаков;  в) капитальный ремонт пешеходных переходов на автомобильных дорогах общего пользования местного значения района в части элементов обустройства;  г) актуализация ПОДД  д) ПСД на устройство (монтаж) недостающих элементов обустройства автомобильных дорог, экспертиза ПСД | Снижение вероятности ДТП на 30 % | Автомобильный | Обустройство | Мероприятия, предусмотренные КСОДД, направленные на повышение безопасности и эффективности организации дорожного движения на территории района, упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов, повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования, снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности, на территории Новосильского района;  - создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;  - обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;  -обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры | Региональные нормативы градостроительного проектирования Орловской области**,** Постановление № 250 от 01.08.11 |
| Создание системы взаимодействия на население с целью формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения, в том числе изготовление и установка информационных баннеров | Предупреждение ДТП | Автомобильный | Обустройство | Мероприятия, предусмотренные КСОДД, направленные на повышение безопасности и эффективности организации дорожного движения на территории района, упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов, повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования, снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности, на территории Новосильского района;  - создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;  - обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;  - обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры | Федеральный закон от 10.12.1995 N 196-ФЗ (ред. от 26.07.2017) «О безопасности дорожного движения» |
| Проведение профилактических мероприятий по БДД в образовательных учреждениях в рамках уроков ОБЖ и внеклассных мероприятий | Пропаганда БДД | Автомобильный | Обустройство | Мероприятия, предусмотренные КСОДД, направленные на повышение безопасности и эффективности организации дорожного движения на территории района, упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов, повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования, снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности, на территории Новосильского района;  - создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;  - обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;  -обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры | Федеральный закон от 10.12.1995 N 196-ФЗ (ред. от 26.07.2017) «О безопасности дорожного движения» |
| Обновление дорожной разметки на пешеходных переходах вблизи детских образовательных учреждений | Предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма | Автомобильный | Обустройство | Мероприятия, предусмотренные КСОДД, направленные на повышение безопасности и эффективности организации дорожного движения на территории района, упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов, повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования, снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности, на территории НОВОСИЛЬСКОГО района;  - создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;  - обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;  -обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры | Федеральный закон от 10.12.1995 N 196-ФЗ (ред. от 26.07.2017) «О безопасности дорожного движения» |
| Установка пешеходных ограждений вблизи детских образовательных учреждений и мест массового скопления людей, организация пешеходных переходов в разных уровнях | Предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма | Автомобильный | Обустройство | Мероприятия, предусмотренные КСОДД, направленные на повышение безопасности и эффективности организации дорожного движения на территории района, упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов, повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования, снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности, на территории Новосильского района;  - создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;  - обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;  -обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры | Федеральный закон от 10.12.1995 N 196-ФЗ (ред. от 26.07.2017) «О безопасности дорожного движения» |
| Установка средств видеофиксации административных нарушений ПДД | Снижение вероятности ДТП на 80 % | Автомобильный | Обустройство | Мероприятия, предусмотренные КСОДД, направленные на повышение безопасности и эффективности организации дорожного движения на территории района, упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов, повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования, снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов | - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности, на территории Новосильского района;  - создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;  - обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;  -обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры | Федеральный закон от 10.12.1995 N 196-ФЗ (ред. от 26.07.2017) «О безопасности дорожного движения» |

# 7 Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового, нормативно-технического, методического и информационного обеспечения деятельности в сфере организации дорожного движения на территории района

В целях совершенствования правового и информационного обеспечения деятельности в сфере развития транспортной инфраструктуры на территории Новосильского района предлагается ряд мероприятий по институциональным преобразованиям.

1. Организовать рабочую группу по оптимизации муниципальной маршрутной сети пассажирского транспорта, целью которой будет являться:

- разработка новых маршрутов на основе обращения граждан;

- оптимизация существующих маршрутов, исходя из перспективного развития застраиваемой территории;

- изучение потребности населения в пассажирских перевозках;

- определение перспективных планов развития в сфере транспорта и сроков их реализации.

Состав рабочей группы определяется НПА администрации Новосильского района.

Создание данной рабочей группы позволит не только объективно рассмотреть вопросы развития маршрутной сети пассажирского транспорта, но и организует связь с общественностью и жителями района. Рабочая группа по оптимизации маршрутной сети пассажирского транспорта – возможность коллегиально рассматривать жалобы жителей, предложения руководителей автотранспортных предприятий, урегулировать спорные моменты с представителями ГИБДД и управления государственного автодорожного надзора.

2. В рамках антитеррористической комиссии отслеживать и контролировать на своем уровне исполнение Федерального закона от 09.02.2007 № 16 ФЗ «О транспортной безопасности» с целью организации взаимодействия предприятий, работающих в сфере транспорта с территориальными подразделениями МВД и ФСБ.

3. Выделить в структуре администрации конкретного подразделения, отвечающего за организацию дорожного движения, либо отдельной структуры в органе местного самоуправления.

К полномочиям такого органа в области организации дорожного движения будет относиться (Федеральный закон от 29 декабря 2017 года N 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»):

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

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

- установка, замена, демонтаж и содержание технических средств организации дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования местного значения;

- осуществление иных полномочий, отнесенных к полномочиям органов местного самоуправления.

4. Произвести разработку и утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры Новосильского муниципального района Орловской области, в строгом соответствии с Федеральным законодательством: N 456-ФЗ от 29.12.2014 «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации», Постановлением Правительства РФ от 25 декабря 2015 года №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».

# Заключение

КСОДД разработана на основе документов территориального планирования, подготовка и утверждение которых осуществляются в соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, планов и программ комплексного социально-экономического развития Новосильского муниципального района Орловской области, долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры, материалов инженерных изысканий, результатов исследования существующих и прогнозируемых параметров дорожного движения, статистической информации.

КСОДД Новосильского муниципального района Орловской области представлять собой целостную систему технически, экономически и экологически обоснованных мер, разработанных в соответствии с документами территориального планирования и документацией по планировке территории.

Реализация КСОДД на территории Новосильского муниципального района Орловской области обеспечит:

1) соблюдение интересов граждан, общества и государства при осуществлении организации дорожного движения;

2) социально-экономическое развитие территории Новосильского муниципального района Орловской области;

3) приоритет безопасности дорожного движения по отношению к потерям времени (задержкам) при движении транспортных средств и (или) пешеходов;

4) приоритет развития транспорта общего пользования;

5) создание условий для движения пешеходов и велосипедистов;

6) достоверность и актуальность информации о мероприятиях по организации дорожного движения, своевременность ее публичного распространения;

7) обеспечение экологической безопасности.

КСОДД на территории Новосильского муниципального района Орловской области разработана на период действия до 2032 года. Внесение изменений в КСОДД, осуществляется в случае изменения дорожно-транспортной ситуации, но не реже чем один раз в пять лет.

Утвержденная КСОДД подлежит размещению на официальном сайте органа местного самоуправления, утвердившего данную схему, в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

# Список использованных источников

1. Кременец Ю.А., Печерский М.П., Афанасьев М.Б. Технические средства организации дорожного движения: Учебник для вузов – МИКЦ «Академкнига», 2005 – 279 с.

2. Клинковштейн Г.И. Организация дорожного движения Учеб. для вузов 5-е изд., переработано и дополнено. – М.: Транспорт, 2001, – 247 с.

3. Бабков В.Ф. Дорожные условия и безопасность движения: Учеб. для вузов. – М.: Транспорт,1993, – 271 с.

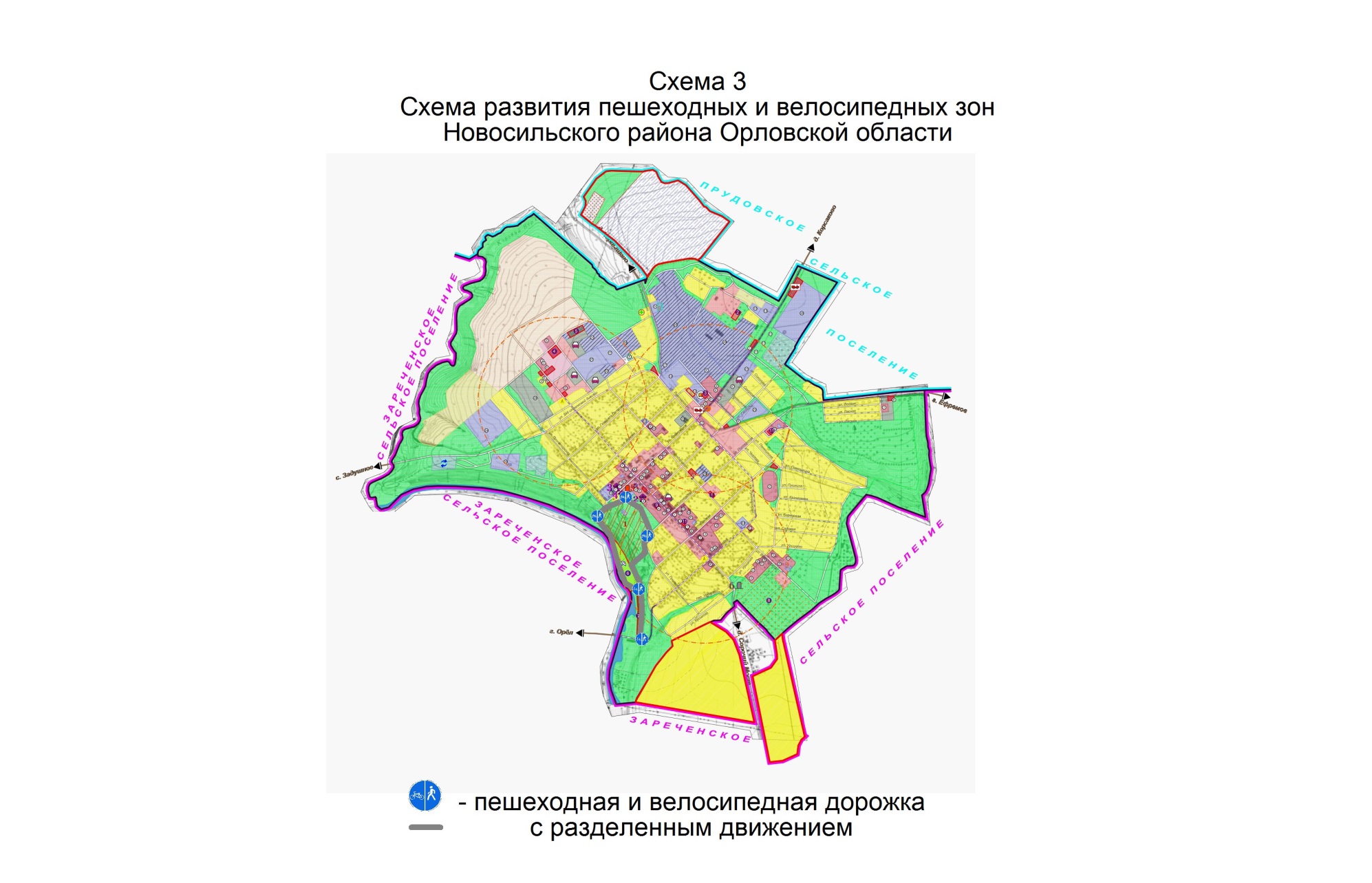
4. Организация \ дорожного движения в городах: Метод, пособие / под ред. Ю.Д. Шелкова / НИЦ МВД России. – М.: 1995, – 143 с.

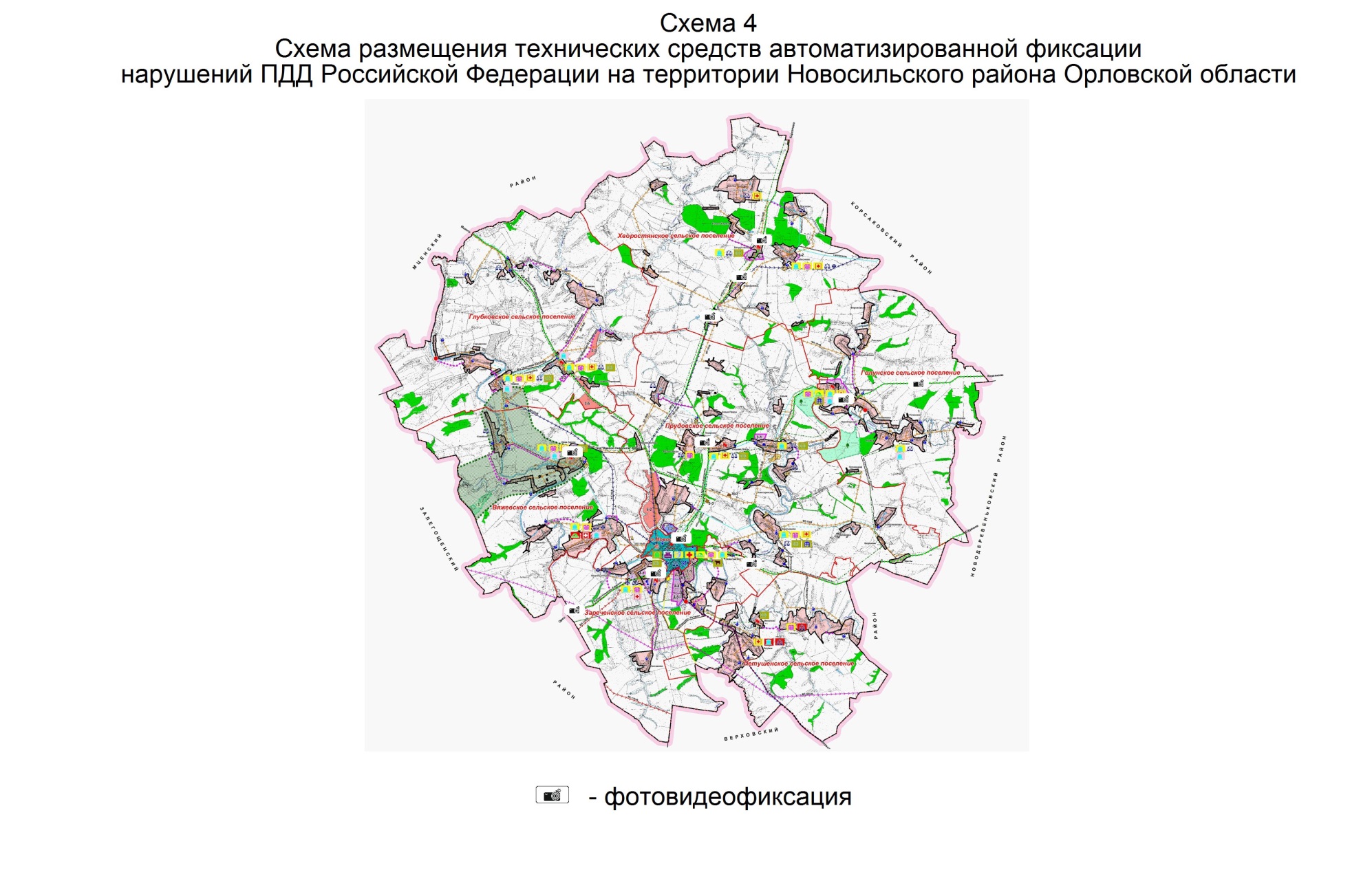
5. Луканин В.Н., Трофименко Ю.В. Промышленно-транспортная экология: Учеб. для вузов/ Под ред. В.Н. Луканина. – М.: Высш. шк., 2001. – 273 с.

# ПРИЛОЖЕНИЯ









1. Послание Президента Федеральному собранию / 1 марта 2018 года / http://kremlin.ru/events/president/news/56957 [↑](#footnote-ref-1)
2. http://orel.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\_ts/orel/ru/municipal\_statistics/main\_indicators/ [↑](#footnote-ref-2)
3. Данные администрации Новосильского района Орловской области [↑](#footnote-ref-3)
4. Данные администрации Новосильского района Орловской области [↑](#footnote-ref-4)
5. Данные администрации Новосильского района Орловской области [↑](#footnote-ref-5)
6. Данные администрации Новосильского района Орловской области [↑](#footnote-ref-6)
7. Транспорт и связь в Орловской области (2010 - 2016 гг.): Стат. сб./Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Орловской области. - Орел, 2017 г. - 84 с. [↑](#footnote-ref-7)
8. ОДМ 218.2.020-2012 Методические рекомендации по оценке пропускной способности автомобильных дорог [↑](#footnote-ref-8)
9. Транспорт и связь в Орловской области (2010 - 2016 гг.): Стат. сб./Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Орловской области. – Орел, 2017 г. – 84 с. [↑](#footnote-ref-9)
10. Данные администрации Новосильского района Орловской области [↑](#footnote-ref-10)
11. Методические рекомендации по проведению обследования по определению степени использования общественного транспорта различными категориями граждан (транспортной подвижности населения)» Госкомстата РФ от 19 декабря 2001 г. [↑](#footnote-ref-11)
12. По данным обследования маршрутной сети [↑](#footnote-ref-12)
13. http://stat.gibdd.ru/ [↑](#footnote-ref-13)
14. Проект Генерального плана города Новосиль Орловской области. Материалы по обоснованию и положение. [↑](#footnote-ref-14)
15. Схема территориального планирования Новосильского района Орловской области. Материалы по обоснованию и положение. [↑](#footnote-ref-15)
16. ОДМ Руководство по прогнозированию интенсивности движения на автомобильных дорогах» № ОС-555-р от 19.06.2003 г. [↑](#footnote-ref-16)