

РАЗРАБОТЧИК:
Директор
ООО «Центр Дорожного Проектирования»
« Е.С. Бячкова /
2020 г.

СОГЛАСОВАНИЕ:
Глава Администрации Севского
муниципального района
Брянской области

_____/_____
« ____ » _____ 2020 г.

УТВЕРЖДЕНО:
постановлением Администрации Севского
муниципального района
Брянской области
№ _____
от _____

СОГЛАСОВАНИЕ:

_____/_____
« ____ » _____ 2020 г.

КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ
ДЛЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ
МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ СЕВСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО
РАЙОНА
БРЯНСКОЙ ОБЛАСТИ

Том 1 Томов 1

**ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЙ И ЗАКЛЮЧЕНИЙ СОГЛАСУЮЩИХ ОРГАНОВ И
ОРГАНИЗАЦИЙ**

Должность лица согласующего органа (организации)	ФИО лица согласующего органа (организации)	Результат согласования	Дата согласования	Подпись

СОДЕРЖАНИЕ

ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ	6
ВВЕДЕНИЕ	7
ЗАДАНИЕ НА ПРОЕКТИРОВАНИЕ КСОДД	10
ПАСПОРТ КСОДД	18
ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА	21
1. Характеристика существующей дорожно-транспортной ситуации на территории Севского муниципального района	21
1.1 Положение территории в структуре пространственной организации субъекта Российской Федерации (прилегающих субъектов Российской Федерации)	21
1.2 Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования, планов и программ комплексного социально-экономического развития муниципального образования (при их наличии), долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры Севского муниципального района, материалов инженерных изысканий	24
1.3 Оценка социально-экономической и градостроительной деятельности территории Севского муниципального района, включая деятельность в сфере транспорта, дорожную деятельность	48
1.4 Оценка сети дорог, оценка и анализ показателей качества содержания дорог, анализ перспектив развития дорог на территории Севского муниципального района	54
1.5 Оценка существующей организации движения, включая организацию движения транспортных средств общего пользования, организацию движения грузовых транспортных средств, организацию движения пешеходов и велосипедистов	59
1.6 Оценка организации парковочного пространства, оценку и анализ параметров размещения парковок (вид парковок, количество парковочных мест, их назначение, обеспеченность, заполняемость)	61
1.7 Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения	62
1.8 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации Севского муниципального района	64
1.9 Оценка и анализ параметров, характеризующих дорожное движение,	65

параметров эффективности организации дорожного движения	
1.10 Оценка и анализ параметров движения маршрутных транспортных средств (вид, частота движения, скорость сообщения), результаты анализа пассажиропотоков	69
1.11 Анализ состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий	72
1.12 Оценка и анализ уровня негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду, безопасность и здоровье населения	79
1.13 Оценка финансирования деятельности по организации дорожного движения	80
2. Мероприятия по организации дорожного движения и очередность их реализации	83
2.1 Разделение движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределения их по времени движения	84
2.2 Повышение пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности, формированию кольцевых пересечений и примыканий дорог, реконструкции перекрестков и строительства транспортных развязок	86
2.3 Оптимизация светофорного регулирования, управление светофорными объектами, включая адаптивное управление	86
2.4 Согласование (координация) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения	86
2.5 Развитие инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов	86
2.6 Введение приоритета в движении маршрутных транспортных средств	97
2.7 Развитие парковочного пространства (в том числе за пределами дорог)	97
2.8 Введение временных ограничений или прекращения движения транспортных средств	99
2.9 Применение реверсивного движения и организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках	99

2.10	Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования	99
2.11	Разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления дорожным движением (АСУДД), ее функции и этапы внедрения	99
2.12	Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий	100
2.13	Организация движения маршрутных транспортных средств	104
2.14	Организация или оптимизация системы мониторинга дорожного движения, установка детекторов транспорта, организация сбора и хранения документации по организации дорожного движения	105
2.15	Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения	106
2.16	Организация пропуска транзитных транспортных средств	107
2.17	Организация пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств	107
2.18	Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах	107
2.19	Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов	109
2.20	Обеспечение маршрутов движения детей к образовательным организациям	117
2.21	Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения	121
3.	Программа взаимоувязанных мероприятий Комплексной схемы организации дорожного движения на период до 2039 г. с указанием сроков реализации, объемов и источников финансирования	123
4.	Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения	138
	СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ	140

ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

УДС	–	улично-дорожная сеть
ДТП	–	дорожно-транспортное происшествие
КСОДД	–	Комплексная схема организации дорожного движения
БДД	–	безопасность дорожного движения
ОДД	–	организация дорожного движения
ТСОДД	–	технические средства организации дорожного движения
МГН	–	маломобильные группы населения
ПДД	–	Правила дорожного движения
АСУДД	–	автоматизированная система управления дорожным движением

ВВЕДЕНИЕ

Севский район расположен на юго-востоке Брянской области. Административный центр – город Севск. В составе района 1 городское и 7 сельских поселений. Район занимает территорию 1,2 тыс. км². На севере он граничит с Суземским и Комаричским районами Брянской области, на юго-востоке – с Хомутовским и Дмитриевским районами Курской области. Севский район является приграничным: на юго-западе его границы совпадают с государственной границей России и Украины.

Численность населения Севского муниципального района по состоянию на 01.01.2019 г. составляла 14,775 тыс. человек.

Рельеф Севского района сформирован западными отрогами Средне-Русской возвышенности. По его территории протекают относящиеся к бассейну Днепра река Сев и ее приток Сосница. В районе преобладают серые лесные почвы, есть дерново-подзолистые и темно-серые лесные. Район сравнительно беден полезными ископаемыми, которые представлены общераспространенными строительными материалами и Новоямским месторождением мела. Ресурсный потенциал района дополняют лесные ресурсы.

Умеренно–континентальный климат района благоприятен для земледелия. В районе выращивают зерновые (пшеницу, рожь, овёс, ячмень, гречиху) и кормовые (преимущественно травы) культуры, картофель, сахарную свёклу. Значительно развито овощеводство. Животноводство представлено разведением крупного рогатого скота, свиноводством, птицеводством.

Промышленность района развита слабо и представлена в основном пищевой отраслью: Севский экспериментально-механический завод, овощесушильный завод (производство овощных консервов), ОДО «Севский маслодел» и хлебозавод.

Севск – находится на расстоянии 43 км от ж.д. станции Комаричи и в 143 км по автодороге от Брянска. Железной дороги в районе нет. По его территории проходит федеральная автомобильная трасса М-3 «Украина», которая соединяет столицы России и Украины и имеет международное значение. Наличие крупного международного пограничного терминала обуславливает большое количество транзитного транспорта, проходящего по территории района. Таким образом, район имеет предпосылки для развития транспортно-логистических функций.

На сегодняшний день на территории муниципального района актуальны проблемы неудовлетворительного состояния дорог и улиц, аварийности на дорогах, отсутствия безопасных и комфортных условий для движения пешеходов, недостатка парковочных мест.

В условиях существующего положения первоочередной задачей остается сохранение и развитие автомобильных дорог Севского муниципального района, поддержание их транспортного состояния, обеспечение безопасного, бесперебойного движения транспорта. Решением проблем в сфере организации и безопасности движения является разработка Комплексной схемы организации дорожного движения (далее – КСОДД), предусматривающая комплекс взаимоувязанных, технически и экономически обоснованных мероприятий на период до 2038 г., взаимоувязанных с документами территориального планирования и документацией по планировке территории.

Целями разработки КСОДД на автомобильных дорогах Севского муниципального района Брянской области являются:

- обеспечение безопасности дорожного движения (БДД);
- обеспечение круглогодичной транспортной доступности, в том числе на общественном транспорте;
- упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов;
- приведение дорог и улиц в нормативное состояние;
- повышение пропускной способности дорог и искусственных сооружений на них;
- снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов;
- снижение негативного воздействия от автомобильного транспорта на окружающую среду.

Основаниями для разработки КСОДД являются:

- федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
- федеральный закон от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
- федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
- федеральный закон от 06.10.1999 № 184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации»;
- федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;

- Градостроительный кодекс РФ от 29.12.2004 № 190-ФЗ;
- указ Президента Российской Федерации от 07.05.2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года»;
- приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 26 декабря 2018 г. № 480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения»;
- План реализации «Схемы территориального планирования Севского района на 2009-2013 гг.»;
- Проект организации дорожного движения дислокация дорожных знаков на территории г. Севск Брянской области.

При разработке КСОДД были использованы следующие принципы:

- 1) учет долгосрочных стратегических направлений развития и совершенствования деятельности в сфере организации дорожного движения (ОДД) на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД;
- 2) использование мероприятий ОДД, обеспечивающих наибольшую эффективность процесса передвижения транспортных средств и пешеходов при минимизации затрат и сроков их реализации;
- 3) использование технологий и методов, соответствующих передовому отечественному и зарубежному опыту в сфере ОДД;
- 4) обеспечение комплексности при решении проблем ОДД.

ЗАДАНИЕ НА ПРОЕКТИРОВАНИЕ КСОДД

Наименование КСОДД	Комплексная схема организации дорожного движения Севского муниципального района Брянской области
Основание для проектирования КСОДД	Муниципальный контракт
Наименование заказчика и место его нахождения	Отдел жилищно-коммунального хозяйства, транспорта, связи и дорожной деятельности Администрации Севского муниципального района
Наименование разработчика КСОДД и место его нахождения	ООО «Центр Дорожного Проектирования», 394018, г. Воронеж, ул. Революции 1905 года д. 86Д, офис 306
Цели и задачи КСОДД	Цель: разработка целостной системы технически, экономически и экологически обоснованных мероприятий по развитию автомобильных дорог и совершенствованию ОДД, разработанных в соответствии с документами территориального планирования и документацией по планировке территории и направленных на решение следующих задач: – формирование комплексных решений по организации дорожного движения; – реализация долгосрочных стратегических направлений развития и совершенствования деятельности в сфере организации дорожного движения; – обеспечение безопасности дорожного движения; – упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов; – организация пропуска прогнозируемого потока 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; – размещение парковок (парковочных мест), в том числе подготовка предложений по запрету парковки на проезжей части и(или) непосредственно прилегающей к ней территории (неотделенной), с учетом перспективы строительства специализированных стоянок, в том числе платных.
Исходные данные для проектирования КСОДД	1) размер территории; 2) численность населения за последние пять лет; 3) климатические условия; 4) основные экологические характеристики; 5) общая протяженность дорог; 6) перечень автомобильных дорог с указанием типа дорожного покрытия;

	7) наличие разделительных полос, велосипедных дорожек; 8) расположение и характеристика мостов, путепроводов, железнодорожных переездов; 9) перечень детских учреждений, находящихся вдоль проезжей части; 10) численность парка автомобилей за последние пять лет, в том числе по категориям транспортных средств (грузовые, легковые, автобусы); 11) 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; 12) данные о дорожно-транспортных происшествиях в динамике за период трех лет; 13) информация о предполагаемых (часто используемых) местах массовых мероприятий; 14) режимы работы светофорных объектов; 15) документы территориального планирования, документация по планировке территории, документы стратегического планирования; 16) материалы инженерных изысканий, результаты исследования существующих и прогнозируемых параметров дорожного движения; 17) функциональное зонирование территории; 18) транспортная значимость территории, ее связанность с прилегающими территориями; 19) основные топографические данные (максимальный перепад высот, предельные уклоны на дорогах); 20) планировочная организация сети дорог на текущий период и на расчетный срок разработки документации по ОДД; 21) плотность сети дорог; 22) технические параметры дорог (тип дорожного покрытия, ширина проезжей части, наличие защитных полос, тротуаров, ширина в красных линиях, продольные уклоны, наличие и характеристика искусственного освещения); 23) наличие и характеристика дорожных обходов территории, характеристика дорожных подходов к территории муниципального образования; 24) сведения о сетях инженерно-технического обеспечения (ливневая канализация, водопровод, канализация, электро- и телефонные кабели, теплопроводы); 25) характеристика муниципального образования как транспортного узла (внешние объекты тяготения транспортных потоков и размещение основных объектов тяготения транспортных средств на территории муниципального образования); 26) отношение численности парка автомобилей к численности жителей; 27) сведения по интенсивности дорожного движения,
--	--

	уровню загрузки дорог движением, скорости сообщения и доли транзитного движения; 28) назначение, емкость и расположение парковок (парковочных мест); 29) и другая информация при необходимости.
Требования к составу и содержанию КСОДД	КСОДД должна включать: – паспорт КСОДД; – характеристику существующей дорожно-транспортной ситуации; – мероприятия по организации дорожного движения и очередность их реализации; – оценку объемов и источников финансирования мероприятий по организации дорожного движения; – оценку эффективности мероприятий по организации дорожного движения. В целях обеспечения эффективности организации дорожного движения и обеспечения качества транспортного обслуживания населения на территории муниципальных образований разработчиком КСОДД в составе КСОДД могут быть подготовлены предложения по корректировке документов, на основе которых осуществлялась подготовка КСОДД, и документов, указанных в пункте 2 статьи 16 Закона об организации дорожного движения. Данные предложения направляются разработчиком КСОДД в адрес органов местного самоуправления для принятия решения о целесообразности их реализации. Паспорт КСОДД должен содержать: – наименование КСОДД, – основания для разработки КСОДД, – наименование заказчика и исполнителя (разработчика КСОДД), места их нахождения, – цели и задачи КСОДД, – показатели оценки эффективности организации дорожного движения, – сроки и этапы реализации КСОДД, – описание запланированных мероприятий по организации дорожного движения, – объемы и источники их финансирования. Характеристики существующей дорожно-транспортной ситуации приводится для территории Севского муниципального района Брянской области и должна включать: 1) положение территории в структуре пространственной организации субъекта Российской Федерации (прилегающих субъектов Российской Федерации); 2) результаты анализа имеющихся документов территориального планирования, подготовка и утверждение которых осуществляются в соответствии с Градостроительным кодексом РФ, планов и программ комплексного социально-экономического развития муниципальных образований (при их наличии), долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития

	транспортной инфраструктуры городских округов, поселений, материалов инженерных изысканий; 3) оценку социально-экономической и градостроительной деятельности территории, включая деятельность в сфере транспорта, дорожную деятельность; 4) оценку сети дорог, оценку и анализ показателей качества содержания дорог, анализ перспектив развития дорог на территории; 5) оценку существующей организации движения, включая организацию движения транспортных средств общего пользования, организацию движения грузовых транспортных средств, организацию движения пешеходов и велосипедистов; 6) оценку организации парковочного пространства, оценку и анализ параметров размещения парковок (вид парковок, количество парковочных мест, их назначение, обеспеченность, заполняемость); 7) данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения (далее — ТСОДД); 8) анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации муниципального района, городского округа или городского поселения; 9) оценку и анализ параметров, характеризующих дорожное движение, параметров эффективности организации дорожного движения; 10) оценку и анализ параметров движения маршрутных транспортных средств (вид, частота движения, скорость сообщения), результаты анализа пассажиропотоков; 11) анализ состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП) (при наличии); 12) оценку и анализ уровня негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду, безопасность и здоровье населения; 13) оценку финансирования деятельности по организации дорожного движения. Мероприятия по организации дорожного движения и очередность их реализации. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по организации дорожного движения. В мероприятиях по организации дорожного движения в зависимости от специфики территории, в отношении которой разрабатывается КСОДД, должны обосновываться решения по: 1) разделению движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределение их по времени движения; 2) повышению пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его
--	---

	безопасности, формированию кольцевых пересечений и примыканий дорог, реконструкции перекрестков и строительства транспортных развязок; 3) оптимизации светофорного регулирования, управлению светофорными объектами, включая адаптивное управление; 4) согласованию (координации) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения; 5) развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов; 6) введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств; 7) развитию парковочного пространства (в том числе за пределами дорог); 8) введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств; 9) применению реверсивного движения и организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках; 10) перечню пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования; 11) разработке, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением (далее - АСУДД), ее функциям и этапам внедрения; 12) обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий; 13) организации движения маршрутных транспортных средств; 14) организации или оптимизации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспорта, организации сбора и хранения документации по организации дорожного движения; 15) совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения; 16) организации пропуска транзитных транспортных средств; 17) организации пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств; 18) скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах; 19) обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов; 20) обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям; 21) развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом; 22) расстановке работающих в автоматическом режиме
--	--

	средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения. При разработке мероприятий по организации дорожного движения необходимо учитывать снижение негативного воздействия на окружающую среду от транспортных средств. Мероприятия по организации дорожного движения должны выработываться с учетом предложений подразделений территориальных органов Министерства внутренних дел Российской Федерации, осуществляющих федеральный государственный надзор в области безопасности дорожного движения (при наличии). Очередность реализации мероприятий по организации дорожного движения должна включать предложения по срокам их внедрения на основе оценки степени влияния таких мероприятий на эффективность организации дорожного движения на территории Севского муниципального района Брянской области. По итогам обоснования мероприятий по организации дорожного движения должен быть сформирован их перечень, установлена очередность их реализации, а также проведена оценка объемов их финансирования, которая должна включать расчет стоимости их реализации, в том числе стоимость проектно-изыскательских и строительно-монтажных работ с указанием сроков проведения таких работ и источников их финансирования. Оценка, анализ и характеристика существующей дорожно-транспортной ситуации, а также обоснование решений при разработке мероприятий по организации дорожного движения должны осуществляться с использованием текстового и графического форматов.
Требования к оформлению КСОДД	КСОДД следует оформлять в виде брошюры в переплете формата 297 x 420 (А3) - в трех экземплярах, на электронном носителе информации - в двух экземплярах, в форматах для печати (например, PDF) и с возможностью редактирования (Coral, Microsoft Word, Excel или эквивалент), с возможностью размножения информации. КСОДД должны содержать: 1) титульный лист; 2) лист согласований и заключений согласующих органов и организаций; 3) содержание; 4) введение; 5) задание на проектирование КСОДД; 6) паспорт КСОДД; 7) пояснительную записку; 8) графический материал (схемы, чертежи). На титульном листе должно быть указано: 1) название территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД; 2) наименование органа местного самоуправления, должность, подпись, фамилия и инициалы должностного лица органа местного самоуправления, утвердившего КСОДД (в

	случае разработки КСОДД в отношении одного муниципального образования либо его части), дата утверждения КСОДД; 3) наименование организации, осуществляющей разработку КСОДД, должность, подпись, фамилия и инициалы руководителя такой организации, дата разработки КСОДД; 4) наименование органов и организаций, осуществляющих согласование КСОДД, даты согласования КСОДД; 5) номер тома, количество томов. Введение должно содержать краткое пояснение о проведенной работе, включая краткую характеристику дорожно-транспортной ситуации на рассматриваемой территории с описанием основных проблем в сфере организации дорожного движения и путей их решения. Паспорт КСОДД должен содержать информацию в соответствии с пунктами 2.2 и 2.3 настоящего технического задания. Пояснительная записка должна содержать следующую информацию: 1) оценку существующей дорожно-транспортной ситуации; 2) описание мероприятий по организации дорожного движения, включающее результаты моделирования дорожного движения на расчетный срок и обоснование принятых решений; 3) предложения по очередности реализации мероприятий по организации дорожного движения; 4) результаты расчета объемов финансирования мероприятий по организации дорожного движения и источников такого финансирования; 5) результаты расчета эффективности мероприятий по организации дорожного движения. Графический материал (схемы, чертежи) в составе КСОДД разрабатывается на основе топосъемки или ортофотоплана высокого разрешения в масштабе 1:5000 (для локальных мероприятий — в масштабе 1:1000), которые должны характеризовать застройку территории и развитие транспортной инфраструктуры, ожидаемые на расчетный срок проектирования (в соответствии с утвержденными документами территориального планирования и документацией по планировке территории). Масштаб ширины дорог определяется разработчиком КСОДД. Схемы, чертежи пересечений в разных уровнях и сложных пересечений в одном уровне следует изготавливать отдельно в масштабе 1:100. Рекомендуемый образец условных обозначений элементов обустройства дороги для КСОДД приведены в приложении N 2 к Правилам подготовки документации по организации дорожного движения, утвержденным приказом Минтранса России от 26.12.2018 № 480.
Требования к согласованию КСОДД	Исполнитель (разработчик КСОДД) представляет проект КСОДД на согласование в органы и организации, указанные в

	части 9 статьи 17 Закона об организации дорожного движения (далее - органы и организации, рассматривающие КСОДД). Исполнителю надлежит получить заключение по итогам рассмотрения проекта КСОДД органы и организации, рассматривающие КСОДД, в письменной форме и в форме электронного документа. Заключение должно содержать информацию о согласовании проекта КСОДД или об отказе в согласовании с указанием замечаний. Заключение является неотъемлемой частью КСОДД. Исполнитель должен повторно представить доработанный КСОДД в органы и организации, рассматривающие КСОДД не позднее тридцати календарных дней с даты получения заключения, содержащего информацию об отказе в согласовании КСОДД.
Сроки выполнения	В течение 75 (семидесяти пяти) рабочих дней с даты заключения Договора
Требования к составу комплекта документации и количеству экземпляров	Разработанный КСОДД предоставляется в 2-х печатных экземплярах и на электронном носителе в формате .doc и .pdf.

ПАСПОРТ КСОДД

Наименование КСОДД	Комплексная схема организации дорожного движения (КСОДД) для автомобильных дорог Севского муниципального района Брянской области
Основание для разработки КСОДД	- Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»; - федеральный закон от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»; - федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»; - федеральный закон от 06.10.1999 № 184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации»; - федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»; - Градостроительный кодекс РФ от 29.12.2004 № 190-ФЗ; - указ Президента Российской Федерации от 07.05.2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года»; - приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 26 декабря 2018 г. № 480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения»; - Генеральный план Севского городского поселения Брянской области; - Генеральный план Доброводского сельского поселения Севского муниципального района Брянской области; - Генеральный план Пушкинского сельского поселения Севского муниципального района Брянской области; - Генеральный план Чемлыжского сельского поселения Севского муниципального района Брянской области; - Генеральный план Подлесно Новосельского сельского поселения Севского муниципального района Брянской области; - Генеральный план Косицкого сельского поселения Севского муниципального района Брянской области; - Генеральный план Новоямского сельского поселения Севского муниципального района Брянской области; - Генеральный план Троебортовского сельского поселения Севского муниципального района Брянской области.
Наименование заказчика и место его нахождения	Администрация Севского муниципального района, расположенная по адресу: Брянская область, г.Севск, ул.Р.Люксембург, д. 50
Наименование разработчика КСОДД и место его нахождения	ООО «Центр Дорожного Проектирования», 394018, г. Воронеж, ул. Революции 1905 года д. 86Д, офис 306

Цели и задачи КСОДД	Цель: разработка комплекса взаимоувязанных, технически и экономически обоснованных мероприятий по развитию автомобильных дорог и совершенствованию ОДД на срок действия документов стратегического планирования, направленных на решение следующих задач: – сбалансированное с градостроительной деятельностью развитие сети дорог на территории Севского муниципального района; – повышение уровня БДД; – приведение дорог и улиц в нормативное состояние; – обеспечение круглогодичной транспортной доступности, в том числе на общественном транспорте; – повышение пропускной способности дорог и улиц; – упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов; – снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов; – снижение негативного воздействия от автотранспорта на окружающую среду.
Показатели оценки эффективности организации дорожного движения	1) Снижение количества ДТП с погибшими и пострадавшими. 2) Количество дополнительно созданных организованных парковочных мест. 3) Количество обустроенных остановочных пунктов, соответствующих нормативным требованиям. 4) Количество пешеходных переходов и остановочных пунктов, соответствующих требованиям по обеспечению доступа для маломобильных групп населения (МГН). 5) Количество обустроенных пешеходных переходов современными ТСОДД вблизи образовательных учреждений. 6) Количество установленных средств фото- и видеофиксации нарушений Правил дорожного движения (ПДД).
Сроки и этапы реализации КСОДД	Сроки реализации КСОДД – 2021-2039 годы. КСОДД реализуется в 3 периода планирования: на краткосрочную перспективу – 2021-2025 годы; на среднесрочную перспективу – 2026-2030 годы; на долгосрочную перспективу – 2031-2039 годы.
Описание запланированных мероприятий по организации дорожного движения	1) Мероприятия по разделению движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределение их по времени движения. 2) Мероприятия по повышению пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности, формированию кольцевых пересечений и примыканий дорог, реконструкции перекрестков и строительства транспортных развязок - обустройство 2ух пешеходных переходов современными ТСОДД. 3) Мероприятия по развитию инфраструктуры в целях

	обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов - строительство велодорожек протяженностью 2,3 км с организацией велопарковок; 4) Мероприятия по развитию парковочного пространства (в том числе за пределами дорог) – 82 дополнительно созданных организованных парковочных мест. 5) Мероприятия по введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств. 6) Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий. 7) Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств – создание 50 обустроенных остановочных пунктов, соответствующих нормативным требованиям. 8) Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения. 9) Мероприятия по организации пропуска транзитных транспортных средств - установка дорожных знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости» и знаков 3.25 «Конец зоны ограничения максимальной скорости». 10) Мероприятия по организации пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств. 11) Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах. 12) Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов – создание 24 пешеходных переходов и остановочных пунктов, соответствующих требованиям по обеспечению доступа для МГН. 13) Мероприятия по обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям - создание безопасных условий движения, в районе 25 образовательных организаций, так и на подходах к ним. 14) Мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом. 15) Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений ПДД - установка 4-х работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений ПДД.
Объемы и источники их финансирования	Общий объем финансирования КСОДД составляет 3187,737 млн. рублей, в том числе: - за счет бюджета Брянской области – 541,620 млн. руб.; - за счет бюджета Севского муниципального района – 2629,367 млн. руб.; - внебюджетных источников – 16,750 млн. руб.

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

1. Характеристика существующей дорожно-транспортной ситуации на территории Севского муниципального района

1.1 Положение территории в структуре пространственной организации субъекта Российской Федерации (прилегающих субъектов Российской Федерации)

Севский район имеет площадь 1214,5 км² (3,52% площади области) и находится в юго-восточной части Брянской области. Граничит с районами Брянской области: Суземским и Комаричским на севере. На юго-востоке также граничит с Хомутовским и Дмитриевским районами Курской области и Сумской областью Украины на юго-западе.

Его административным центром является город Севск, самый южный город Брянской области. Общая численность населения района по данным на 1 января 2019 года составляет 14775 человек, из них 55% являются сельскими жителями.

Город Севск находится в 139 км к югу от г. Брянск. Через район проходит автомобильная дорога федерального значения М-3, соединяющая Москву и границу с Украиной и являющаяся частью европейского маршрута Е-101. Также через Севский район проходит автомобильная дорога федерального значения А-142, которая соединяет трассы М-3 («Украина») и М-2 («Крым»). Однако Севск находится в стороне от железных дорог.

В составе района 1 городское (Севское) и 7 сельских поселений (Доброводское, Косицкое, Новоямское, Подлесно-Новосельское, Пушкинское, Троебортовское, Чемлыжское). Всего в районе 83 больших и малых населенных пункта. Границы Севского муниципального района, находящиеся в составе Брянской области, представлены на рисунке 1.1.1.

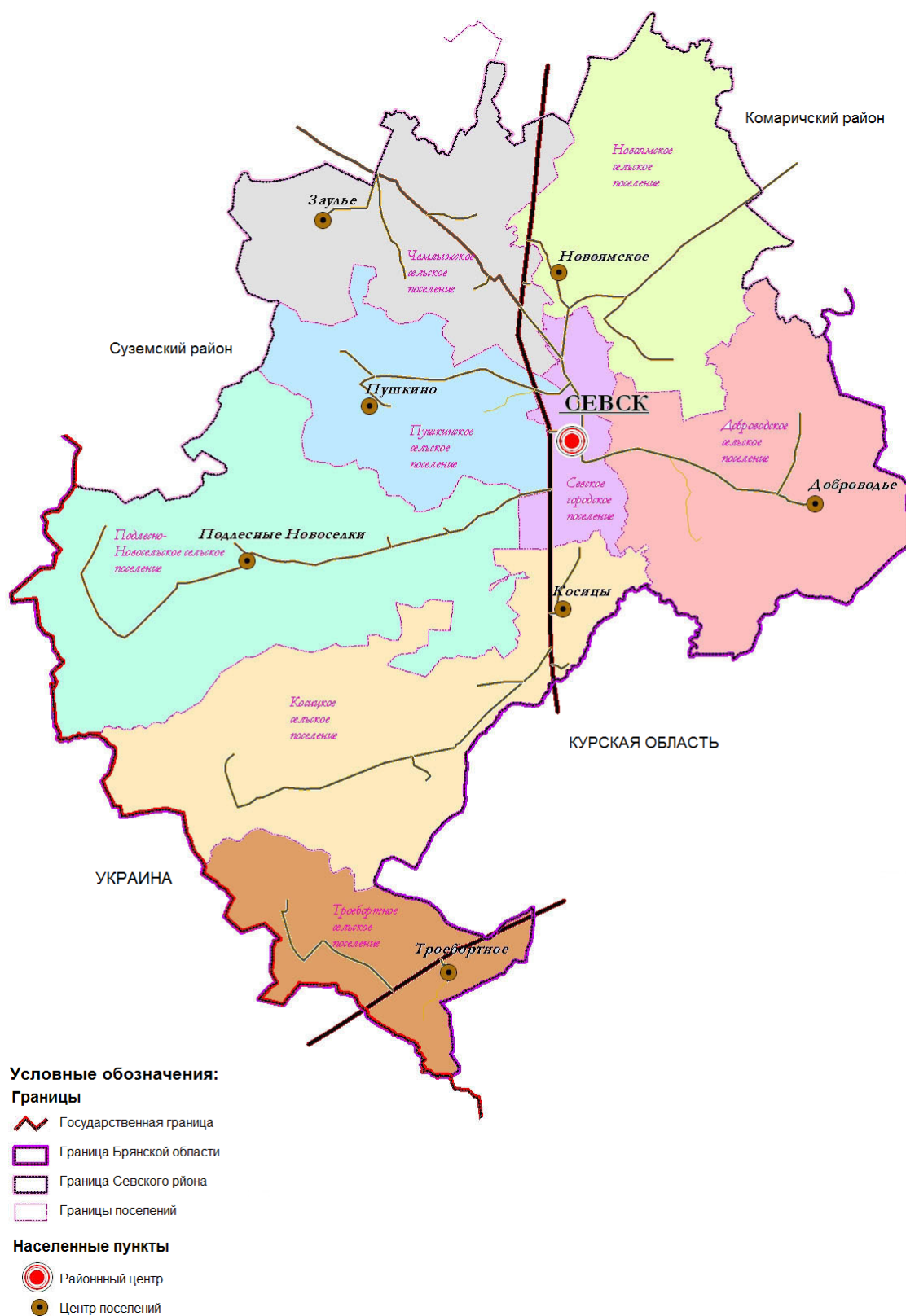


Рисунок 1.1.1 – Карта-схема расположения Севского муниципального района Брянской области

На территории Севского района имеется несколько достаточно равномерно расположенных особо охраняемых природных территорий регионального значения. Их

общая площадь превышает 3 тыс. га. Они представлены следующими памятниками природы: «Зелененский лес» (Зеленинская дача-1); «Шведчики» (Зеленинская дача-2); «Урочище Карбонель» (Зеленинская дача-3); «Стрелецкая дубрава»; «Севские склоны»; «Никольская дача»; «Севская дубрава».

Умеренно-континентальный климат района с теплым летом и умеренно-холодной зимой, с достаточным увлажнением благоприятен для земледелия. В структуре земельного фонда по категориям земель наибольший удельный вес занимают земли сельскохозяйственного назначения, их площадь равна 905,55 км² или 74,66 %. В районе выращивают зерновые (пшеницу, рожь, овёс, ячмень, гречиху) и кормовые (преимущественно травы) культуры, сахарную свёклу. Животноводство представлено разведением крупного рогатого скота, свиноводством, овцеводством, птицеводством. Рельеф Севского района сформирован западными отрогами Средне-Русской возвышенности. По его территории протекает одна самых из крупных рек области – Сев (бассейн Днепра) и ее приток Сосница. Речная сеть района относится к бассейну реки Сев. В нее впадает 20 рек и ручейков. Насчитывается 31 озеро, самое большое озеро Севское – 87 га.

В районе преобладают серые лесные почвы, есть дерново-подзолистые и темно-серые лесные. Район сравнительно беден полезными ископаемыми, которые представлены общераспространенными строительными материалами и Новоямским месторождением мела. Ресурсный потенциал района дополняют лесные ресурсы. Земли лесного фонда составляют 257,44 км² или 21,2% от общей площади района.

С учетом историко-культурного потенциала, ландшафтных условий территории, эстетической ценности природной среды и многих других факторов территория Севского района отнесена к одному из четырех туристско-рекреационных районов области – Трубчевскому.

Внутри туристско-рекреационных районов выделяются туристские и рекреационные зоны как территории активного освоения туристами и отдыхающими, а также отдельные центры и опорные узлы. Севский район внутри Трубчевского туристско-рекреационного района в настоящее время занимает 2-е место, уступая Трубчевскому району, по территории которого протекает р. Десна и расположен заповедник «Брянский лес».

В Севском районе находятся 160 объектов культурного наследия, в т.ч. на территории г. Севск – 81 объект, на остальной территории района – 79 объектов. Памятники истории и культуры представлены 12 памятниками археологии, 56 памятниками градостроительства и архитектуры (из них – 11 объектов религиозного назначения, в т.ч. ансамбль Спасо-Преображенского монастыря, состоящий из 6 исторических зданий и сооружений), 92

памятниками истории и монументального искусства. В районе действует районная целевая программа «Развитие культуры и культурного наследия Севского района».

1.2 Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования, планов и программ комплексного социально-экономического развития муниципального образования (при их наличии), долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры Севского муниципального района, материалов инженерных изысканий

Нормативная правовая база Севского муниципального района включает в себя документы территориального планирования, программы и планы развития территории.

1. Генеральный план Севского городского поселения Брянской области (1-636/2016) «Брянск 2016 г.»;
2. Генеральный план Доброводского сельского поселения Севского муниципального района Брянской области (Инв.№204-7/1) «Москва 2011 г.»;
3. Генеральный план Пушкинского сельского поселения Севского муниципального района Брянской области (Инв.№204-3/1) «Москва 2011 г.»;
4. Генеральный план Чемлыжского сельского поселения Севского муниципального района Брянской области (Заказ № 7-1611-42) «Брянск 2017 г.»;
5. Генеральный план Подлесно Новосельского сельского поселения Севского муниципального района Брянской области (Инв.№204-1/1) «Москва 2011 г.»;
6. Генеральный план Косицкого сельского поселения Севского муниципального района Брянской области (Инв.№204-2/1) «Москва 2011 г.»;
7. Генеральный план Новоямского сельского поселения Севского муниципального района Брянской области (Инв.№204-6/1) «Москва 2011 г.»;
8. Генеральный план Троебортовского сельского поселения Севского муниципального района Брянской области (Инв.№204-3/1) «Москва 2011 г.»;
9. Стратегия социально-экономического развития муниципального образования Севский муниципальный район Брянской области на период до 2030 года (Приложение к решению Севского районного Совета народных депутатов от 26 марта 2019 года № 357);
10. Схемы территориального планирования Севского муниципального района Брянской области, выполненной НПИ «Энко» в 2008 году.

В соответствии с градостроительным законодательством схема территориального планирования Севского муниципального района Брянской области является основным документом территориального планирования муниципального образования.

**- Схема территориального планирования Севского муниципального района
Брянской области**

В Схеме территориального планирования Севского района учитываются нижеследующие мероприятия, предусмотренные Схемой территориального планирования Брянской области (Таблица 1.2.1).

Мероприятия на срок 2018-2027 гг.

Развитие приграничного логистического комплекса в с. Троебортное. В рамках проекта возможно строительство дороги от федеральной трассы «Украина» на Троебортное

Реконструкция трасс: «Украина» – Суземка, Комаричи – Севск, Севск – Доброводье.

Строительство транспортных развязок в разных уровнях, на пересечениях автодороги «Украина» с дорогами:

- подъезд к с. Троебортное;
- «Украина» - Лемешовка;
- «Украина» - Поздняшовка – Троебортное.

Развитие межрайонных связей предусматривается путем строительства новых дорог: Грудская – Страчево (Суземский район), Пушкино - Орля – Зерново (Суземский район), Подывотье – Чуйковка (Украина).

Применительно к объектам местного значения предусматриваются нижеследующие мероприятия.

- Строительство новой дороги Сенное – Погребы.
- Строительство новых дорог: Кривцово – Гапоново, Орля – Подлесные Новоселки.

Таблица 1.2.1 - Техничко-экономические показатели

Показатели	Ед. изм.	Состояние на 2007 г.	Расчетный срок 2027 г.
Транспортная инфраструктура			
Протяженность железнодорожной сети	км	-	-
Протяженность автомобильных дорог – всего:	км	217,6	289,3
в том числе:			
- федерального значения		37	37
- регионального значения		142,3	192
- межселенного значения		38,3	60,3
Из общей протяженности автомобильных дорог - дороги с твердым покрытием	км/%	208,5/96	280,2/97
Плотность транспортной сети	км/100 км ²		
- железнодорожной		—	—
- автодорожной		178	237

Показатели	Ед. изм.	Состояние на 2007 г.	Расчетный срок 2027 г.
Обеспеченность населения индивидуальными легковыми автомобилями (на 1000 жителей)	ед.	125	>140

**- Стратегия социально-экономического развития муниципального образования
Севский муниципальный район Брянской области на период до 2030 года**

В течение 2018-2020 годов предусматривается проведение комплекса мероприятий, обеспечивающих достижение реализации Стратегии, долгосрочных целей социально-экономического развития (рисунок 1.2.1 и таблица 1.2.2).

Таблица 1.2.2 - Комплекс мероприятий, перечень муниципальных программ и приоритетных проектов, обеспечивающих достижение реализации Стратегии, долгосрочных целей социально-экономического развития

Цель/ задача	Содержание мероприятий	Сроки выполнения	Ответственный исполнитель
ПРИОРИТЕТНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ «ПРОСТРАНСТВЕННОЕ РАЗВИТИЕ»			
Увеличение транспортной связанности Севского муниципального района с другими муниципальными образованиями			
Участие в формировании дорожной карты развития транспортно-логистического комплекса	- совершенствование транспортной сети Севского района в соответствии с задачами развития, определенными данной Стратегией. - участие в процессе развития федеральной автомобильной дороги на территории Севского района, обеспечении качества транспортной инфраструктуры, связывающей Российскую Федерацию с Украиной.	1-3 этапы	заместитель главы администрации Севского муниципального района, курирующий развитие строительства, транспорта, жилищно-коммунального хозяйства и управление муниципальной собственностью
Развитие общественного транспорта, в том числе частного			
Приоритизация развития муниципального общественного транспорта, включая экологически чистый	- обеспечение доступности регулярным общественным транспортом всех населенных пунктов Севского муниципального района; - обеспечение	1 этап	заместитель главы администрации Севского муниципального района, курирующий развитие строительства,

Цель/ задача	Содержание мероприятий	Сроки выполнения	Ответственный исполнитель
общественный транспорт (электробусы, автобусы на газомоторном топливе)	доступности всего подвижного состава для маломобильных групп населения; - реконструкция автовокзала;		транспорта, жилищно-коммунального хозяйства и управление муниципальной собственностью;
	внедрение «умных» светофоров, которые позволяют отдавать приоритет проезда общественному транспорту при проезде перекрестков, закупка современных транспортных средств и др.	1-3 этапы	отдел архитектуры и строительства администрации Севского муниципального района (начальник)

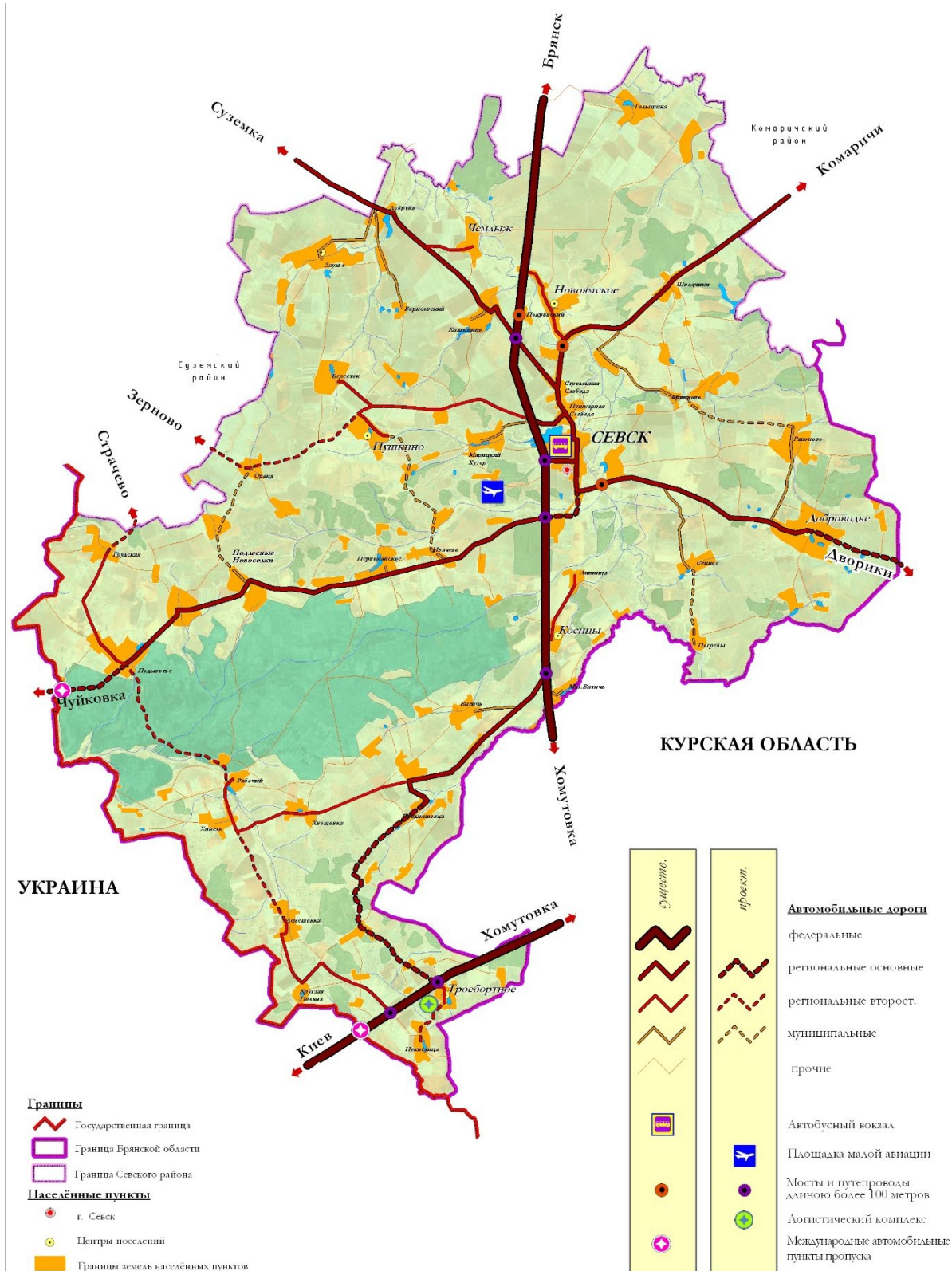


Рисунок 1.2.1 - Схема развития транспортной инфраструктуры Севского муниципального района

- Генеральный план Севского городского поселения Брянской области

На территориях общественно-деловой застройки, в местах приложения труда и в

местах отдыха необходимо предусматривать места для временного хранения легкового автотранспорта.

Стоянка автомобилей на проезжих частях улиц центральной части города должна быть ограничена, а на магистралях, по которым проходят линии общественного транспорта, запрещена.

В связи с формированием новых жилых территорий получит дальнейшее развитие улично-дорожная сеть города и увеличится протяженность городских пассажирских маршрутов, которые должны обеспечить связь новых жилых и общественных территорий со сложившимся центром и другими участками города.

Протяженность сети улиц и проездов местного значения в новых районах застройки будет определяться, главным образом, размерами земельных участков, сформированных в проектах планировки.

Проектная структура транспортных магистралей предполагает максимальное сохранение и использование сложившейся улично-дорожной сети города, дополняя её новыми связями, улучшающими транспортное обслуживание жилых районов, коммунально-складских территорий и представляет собой систему магистральных улиц, имеющих выходы на внешние автомобильные дороги и улицы местного значения (жилые улицы и местные проезды).

На проектное решение по уличной сети оказывают влияние следующие факторы:

- существующая система улиц, делящая город на кварталы, характерные для усадебной застройки.

Магистральные улицы обеспечивают транспортные связи между жилыми, промышленными районами и центром города, выходя на внешние автомобильные дороги. В дополнение к системе магистральных улиц запроектированы улицы местного значения – жилые улицы и местные проезды. Относительно небольшие размеры города и наличие промпредприятий вблизи жилых районов определяет целесообразность создания улиц и бульваров преимущественно пешеходного значения.

Мероприятия на период (2012-2027гг.)

Строительство транспортных развязок в разных уровнях, на пересечениях автодороги «Украина» с дорогами:

- «Украина» - Суземка;
- подъезды к г. Севск.

Реконструкция трасс: «Украина» – Суземка, Комаричи – Севск, Севск – Доброводье.
Модернизация существующего автовокзала.

Автомагистраль федерального значения Москва – Киев (М-3 «Украина»),

пересекающая Севское городское поселение в меридиональном направлении, обеспечивает транзитные транспортные связи с Украиной.

В связи с отсутствием железнодорожных путей сообщения, обслуживание перевозок ориентировано на автомобильный транспорт.

- Генеральный план Доброводского сельского поселения Севского муниципального района Брянской области

Сложившаяся транспортная структура на территории Доброводского сельского поселения отвечает потребностям населения. Относительно небольшие размеры поселения не требуют создания сложной сети общественного транспорта.

Проектом предлагается сохранить существующую транспортную систему и обеспечить ее развитие в соответствии с имеющимися федеральными и областными программами.

Сеть автомобильных дорог сельского поселения по своей конфигурации и техническому состоянию должна обеспечивать высокую рентабельность, надежность, удобство и безопасность работы автомобильного транспорта, что предусматривает решение следующих задач:

- Сохранение существующей сети автомобильных дорог.
- Увеличение финансового обеспечения на содержание автомобильных дорог общего пользования.
- Улучшение транспортно-эксплуатационного состояния существующей сети автомобильных дорог, в первую очередь повышение качества дорожного полотна.
- Развитие инфраструктуры сервисного обслуживания.
- Создание сети автомобильных дорог с твердым покрытием в сельской местности, обеспечивающей связи населенных пунктов с центром сельского поселения.
- Обеспечение устойчивого и безопасного функционирования транспорта.

Для решения проблем муниципальных, ведомственных и бесхозных дорог необходимо провести их инвентаризацию, на основе результатов которой появится возможность разработать план поэтапного перевода дорог, обеспечивающих транспортные связи между населенными пунктами, в сеть дорог общего пользования.

Ширина полосы движения в сельских населенных пунктах Доброводского сельского поселения для категории сельских улиц и дорог, согласно СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» принимается:

Поселковые дороги – 3,5 м, с количеством полос – 2.

Главные улицы – 3,5 м, с количеством полос 2 – 3. Ширина тротуара 1,5 – 2,25 м.

Основные улицы – 3,0 м, с количеством полос 2. Ширина тротуара 1,0 – 1,5 м.

Второстепенные улицы – 2,75 м, с количеством полос 2. Ширина тротуара 1,0 м.

Проезды – 2,75 – 3,0 м, с количеством полос 1. Ширина тротуара 0,0 – 1,0 м.

На I очередь и на расчетный срок, проектом генерального плана предлагается реализация следующих мероприятий (рисунок 1.2.2 и таблица 1.2.3):

Автомобильные дороги

- Реконструкция автомобильных дорог общего пользования, с доведением технических параметров до нормативных. Улучшение транспортно-эксплуатационного состояния дорожного полотна

- Расширение уличной дорожной сети с твердым покрытием в с. Доброводье, с. Сенное, с. Юрасов Хутор, с. Гапонова.

- Реконструкция 24,06 км автомобильных дорог на территории Доброводского сельского поселения, в том числе:

- Реконструкция 10,30 км автодороги Севск–Доброводье.

- Реконструкция 4,46 км автодороги «Севск–Доброводье» –Сенное.

- Реконструкция 4,80 км автодороги «Севск–Доброводье» –Гапонова.

- Реконструкция 4,50 км участка автомобильной дороги Доброводье – Дворики (Курская область).

- Строительство автомобильной дороги Гапонова – Кривцова (Новоямское сельское поселение).

- Своевременный ремонт дорожного полотна с применением современных материалов и технологий на автомобильных дорогах общего пользования, а также улично-дорожной сети во всех населенных пунктах сельского поселения.

Пассажирский транспорт

- Обновление парка автобусов.

- Развитие сети автобусных маршрутов сельского поселения.

Сервисное обслуживание и благоустройство автодорог

- Повышение уровня благоустроенности автомобильных дорог сельского поселения, установка сигнальных столбиков, оборудование съездов с твердым покрытием.

- Устройство тротуаров с покрытием из бетонных плит или брусчатки вдоль основных улиц в населенных пунктах сельского поселения.

- Развитие улично-дорожной сети в населенных пунктах Доброводского сельского поселения.

- Развитие инфраструктуры сервисного обслуживания.

Безопасность на дорогах

- Обеспечение устойчивого и безопасного функционирования транспорта. Установка предупреждающих знаков и систем видеонаблюдения на аварийно-опасных участках дорог, оборудование безопасных пешеходных переходов, в том числе с применением искусственных неровностей.

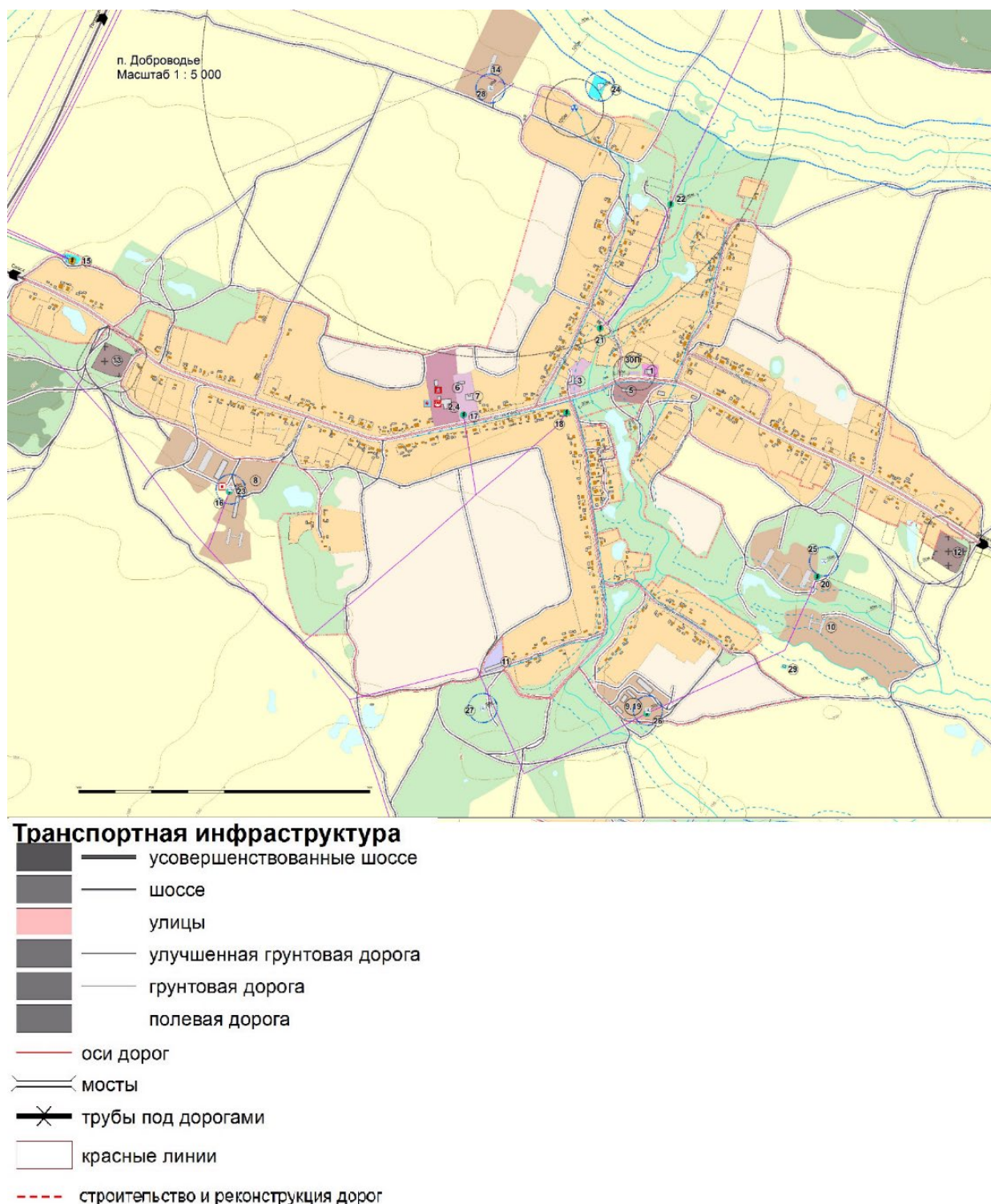


Рисунок 1.2.2 - Генеральный план Доброводского сельского поселения Севского муниципального района Брянской области

Таблица 1.2.3 – Мероприятия по совершенствованию транспортной инфраструктуры согласно Генеральному плану Доброводского сельского поселения Севского муниципального района Брянской области

№ п/п	Проектные решения	Мероприятия
1	Участок дороги Севск – Доброводье	Строительство и реконструкция
2	Участок дороги «Севск – Доброводье» - Сеннок	Строительство и реконструкция
3	Участок дороги «Севск – Доброводье» - Гапонова	Строительство и реконструкция
4	Участок дороги Доброводье- Дворики	Строительство и реконструкция
5	Участок дороги Гапонова – Кривцова (Новоямское поселение)	Строительство и реконструкция
6	Уличная сеть с твердым дорожным покрытием в с. Доброводье, с.Сенное, с. Юрасово Хутор, с. Гапонова	Строительство и реконструкция

- Генеральный план Пушкинского сельского поселения Севского муниципального района Брянской области

Сложившаяся транспортная структура на территории Пушкинского сельского поселения отвечает потребностям населения. Относительно небольшие размеры поселения не требуют создания сложной сети общественного транспорта.

Проектом предлагается сохранить существующую транспортную систему и обеспечить ее развитие в соответствии с имеющимися федеральными и областными программами.

Сеть автомобильных дорог сельского поселения по своей конфигурации и техническому состоянию должна обеспечивать высокую рентабельность, надежность, удобство и безопасность работы автомобильного транспорта, что предусматривает решение следующих задач:

- Сохранение существующей сети автомобильных дорог.
- Увеличение финансового обеспечения на содержание автомобильных дорог общего пользования.
- Улучшение транспортно-эксплуатационного состояния существующей сети автомобильных дорог, в первую очередь повышение качества дорожного полотна.
- Развитие инфраструктуры сервисного обслуживания.
- Создание сети автомобильных дорог с твердым покрытием в сельской местности, обеспечивающей связи населенных пунктов с центром сельского поселения.
- Обеспечение устойчивого и безопасного функционирования транспорта.

Для решения проблем муниципальных, ведомственных и бесхозных дорог необходимо провести их инвентаризацию, на основе результатов которой появится возможность разработать план поэтапного перевода дорог, обеспечивающих транспортные связи между населенными пунктами, в сеть дорог общего пользования.

Ширина полосы движения в сельских населенных пунктах Пушкинского сельского поселения для категории сельских улиц и дорог, согласно СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» принимается:

Поселковые дороги – 3,5 м, с количеством полос – 2.

Главные улицы – 3,5 м, с количеством полос 2 – 3. Ширина тротуара 1,5 – 2,25 м.

Основные улицы – 3,0 м, с количеством полос 2. Ширина тротуара 1,0 – 1,5 м.

Второстепенные улицы – 2,75 м, с количеством полос 2. Ширина тротуара 1,0 м.

Проезды – 2,75 – 3,0 м, с количеством полос 1. Ширина тротуара 0,0 – 1,0 м.

На I очередь и на расчетный срок, проектом генерального плана предлагается реализация следующих мероприятий (рисунок 1.2.3):

Автомобильные дороги

- Реконструкция автомобильных дорог общего пользования, с доведением технических параметров до нормативных. Улучшение транспортно-эксплуатационного состояния дорожного полотна.

- Расширение уличной дорожной сети с твердым покрытием в с. Пушкино, с. Бересток, с. Марицкий Хутор.

- Строительство участка автомобильной дороги Пушкино – Орля (Подлесно-Новосельское сельское поселение) – Зерново (Суземский район), проходящего по территории сельского поселения.

- Строительство участка автомобильной дороги Пушкино – Ивачево (Подлесно-Новосельское сельское поселение), проходящего по территории сельского поселения.

- Своевременный ремонт дорожного полотна с применением современных материалов и технологий на автомобильных дорогах общего пользования, а также улично-дорожной сети во всех населенных пунктах сельского поселения.

Пассажирский транспорт

- Обновление парка автобусов.

- Развитие сети автобусных маршрутов сельского поселения.

Сервисное обслуживание и благоустройство автодорог

- Повышение уровня благоустроенности автомобильных дорог сельского поселения, установка сигнальных столбиков, оборудование съездов с твердым покрытием.

- Развитие инфраструктуры сервисного обслуживания.

Безопасность на дорогах

- Обеспечение устойчивого и безопасного функционирования транспорта. Установка предупреждающих знаков и систем видеонаблюдения на аварийно-опасных участках дорог, оборудование безопасных пешеходных переходов, в том числе с применением искусственных неровностей.

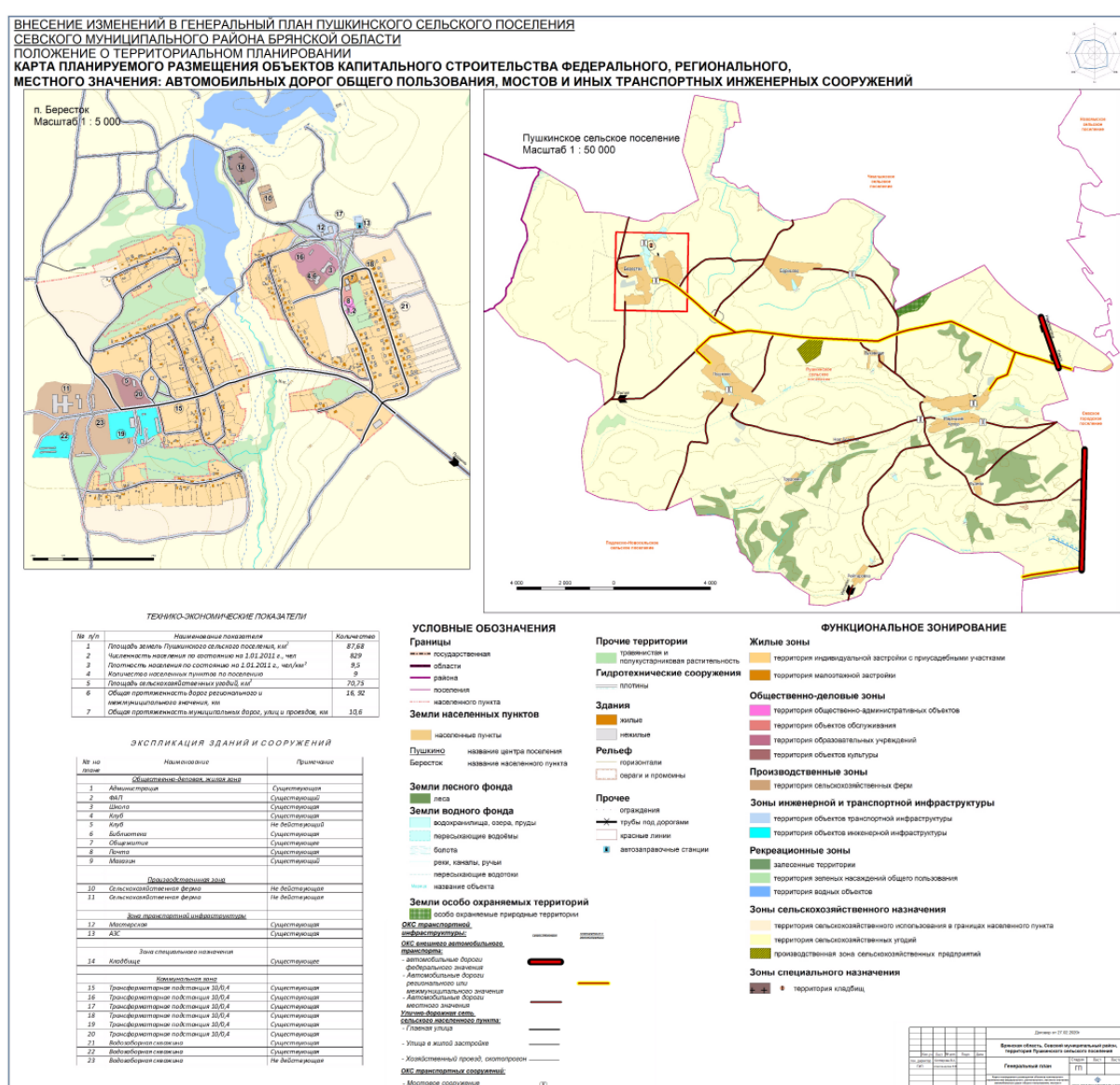


Рисунок 1.2.3 - Карта планируемого размещения объектов капитального строительства федерального, регионального и местного значения: автомобильных дорог общего значения, мостов и иных транспортных инженерных сооружения.

- Генеральный план Чемлыжского сельского поселения Севского муниципального района Брянской области

Сложившаяся транспортная структура на территории сельского поселения отвечает потребностям населения. Проектом предлагается сохранить существующую транспортную систему. Относительно небольшие размеры поселения не требуют создания сложной сети общественного транспорта.

Сеть автомобильных дорог по своей конфигурации и техническому состоянию должна обеспечивать высокую рентабельность, надежность, удобство и безопасность работы автомобильного транспорта и способствовать:

- снижению транспортных издержек при автомобильных перевозках;
- повышению сервисного обслуживания участников дорожного движения;
- снижению аварийности на дорогах;
- повышению скорости сообщения.

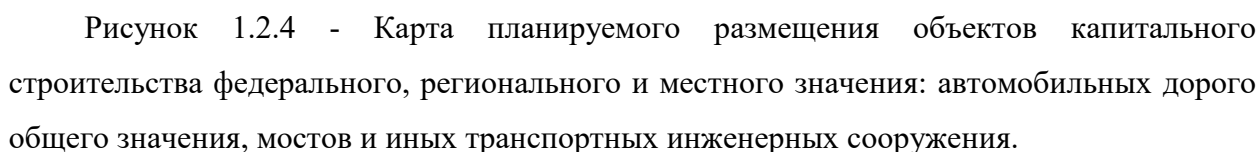
Учитывая вышеперечисленные факторы, были приняты следующие проектные решения. По сети дорог федерального и областного значения предусматривается на первую очередь реконструкция дорожного полотна на опасных аварийных участках, расширение проезжей части дороги и разделение транспортных потоков барьерным ограждением или газоном; размещение мест для безопасной парковки транспорта; нанесение горизонтальной и вертикальной разметки.

Для решения проблем муниципальных, ведомственных и бесхозных дорог необходимо провести их инвентаризацию, на основе результатов которой появится возможность разработать план поэтапного перевода дорог, обеспечивающих транспортные связи между населенными пунктами, в сеть дорог общего пользования (рисунок 1.2.4).

На первую очередь и расчетный срок проектом генерального плана предусматриваются следующие мероприятия:

- улучшение транспортно-эксплуатационного состояния существующей сети автомобильных дорог, в первую очередь, повышение качества дорожного полотна. Проведение плановых работ по капитальному и текущему ремонту автодорог;
- оснащение транспортных коммуникаций необходимым количеством искусственных сооружений (крупные мосты, путепроводы, транспортные развязки);
- обеспечение дорожных трасс сетью обслуживающих сооружений и устройств, учитывающих транзитный характер сообщений (благоустроенные стоянки, кемпинги, пункты питания и медобслуживания, пункты технического обслуживания автомобилей и пр.);
- увеличение протяженности и плотности дорожной сети;

- Приоритетные направления и меры по развитию транспортного комплекса, направлены на поддержание устойчивости и совершенствования имеющейся сети автодорог, железной дороги и объектов внешнего транспорта.



- Генеральный план Подлесно-Новосельского сельского поселения Севского муниципального района Брянской области

Сложившаяся транспортная структура на территории Подлесно-Новосельского сельского поселения отвечает потребностям населения. Относительно небольшие размеры поселения не требуют создания сложной сети общественного транспорта.

Проектом предлагается сохранить существующую транспортную систему и обеспечить ее развитие в соответствии с имеющимися федеральными и областными программами (рисунок 1.2.5).

Сеть автомобильных дорог сельского поселения по своей конфигурации и техническому состоянию должна обеспечивать высокую рентабельность, надежность, удобство и безопасность работы автомобильного транспорта, что предусматривает решение следующих задач:

- Сохранение существующей сети автомобильных дорог.
- Увеличение финансового обеспечения на содержание автомобильных дорог общего пользования.
- Улучшение транспортно-эксплуатационного состояния существующей сети автомобильных дорог, в первую очередь повышение качества дорожного полотна.
- Развитие инфраструктуры сервисного обслуживания.
- Создание сети автомобильных дорог с твердым покрытием в сельской местности, обеспечивающей связи населенных пунктов с центром сельского поселения.
- Обеспечение устойчивого и безопасного функционирования транспорта.

Проектные предложения

Проектом предлагается строительство и обеспечение функционирования участка автодороги Лемешовка (Троебортновское сельское поселение) – Рабочий (Косицкое сельское поселение) – Подывотье – Грудская – Страхово (Суземский район), проходящего по территории сельского поселения.

Для решения проблем муниципальных, ведомственных и бесхозных дорог необходимо провести их инвентаризацию, на основе результатов которой появится возможность разработать план поэтапного перевода дорог, обеспечивающих транспортные связи между населенными пунктами, в сеть дорог общего пользования.

Мероприятия

На Ючередь и на расчетный срок, проектом генерального плана предлагается реализация следующих мероприятий:

Автомобильные дороги

- Реконструкция автомобильных дорог общего пользования, с доведением технических параметров до нормативных. Улучшение транспортно-эксплуатационного состояния дорожного полотна

- Расширение уличной дорожной сети с твердым покрытием в д. Подлесные Новоселки, с. Первомайское, с. Подывотье.

- Строительство и обеспечение функционирования участка автодороги Рабочий (Косицкое сельское поселение) – Подывотье – Грудская – Страчово (Суземский район), проходящего по территории Подлесно-Новосельского сельского поселения.

- Строительство автомобильной дороги Орля – Подлесные Новоселки.

- Строительство участка автомобильной дороги Пушкино (Пушкинское сельское поселение) – Орля – Зерново (Суземский район), проходящего по территории сельского поселения.

- Строительство участка автомобильной дороги Ивачево–Пушкино (Пушкинское сельское поселение), проходящего по территории сельского поселения.

- Своевременный ремонт дорожного полотна с применением современных материалов и технологий на автомобильных дорогах общего пользования, а также улично-дорожной сети во всех населенных пунктах сельского поселения.

Пассажирский транспорт

- Обновление парка автобусов.

- Развитие сети автобусных маршрутов сельского поселения.

Сервисное обслуживание и благоустройство автодорог

- Повышение уровня благоустроенности автомобильных дорог сельского поселения, установка сигнальных столбиков, оборудование съездов с твердым покрытием.

- Устройство тротуаров с покрытием из бетонных плит или брусчатки вдоль основных улиц в населенных пунктах сельского поселения.

- Развитие улично-дорожной сети в населенных пунктах Подлесно-Новосельского сельского поселения.

- Развитие инфраструктуры сервисного обслуживания.

Безопасность на дорогах

- Обеспечение устойчивого и безопасного функционирования транспорта. Установка предупреждающих знаков и систем видеонаблюдения на аварийно-опасных участках дорог, оборудование безопасных пешеходных переходов, в том числе с применением искусственных неровностей.

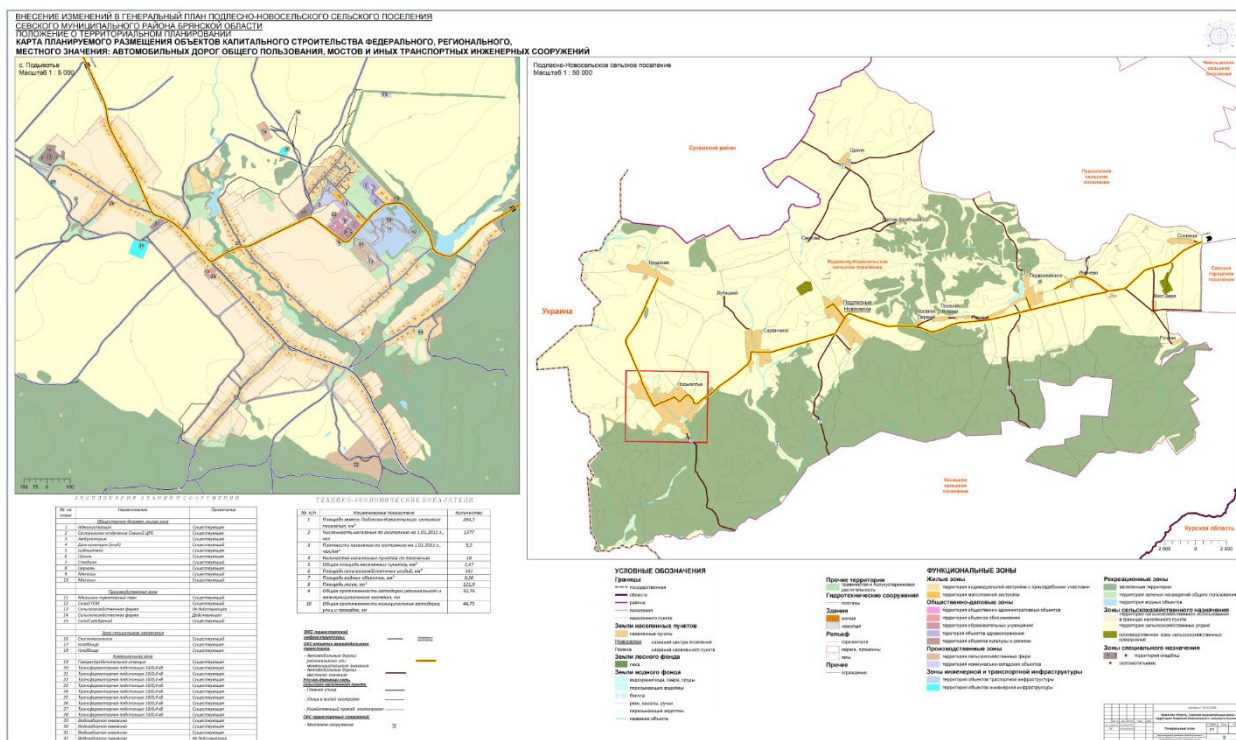


Рисунок 1.2.5 - Карта планируемого размещения объектов капитального строительства федерального, регионального и местного значения: автомобильных дорог общего значения, мостов и иных транспортных инженерных сооружения.

- Генеральный план Косицкого сельского поселения Севского муниципального района Брянской области

Сложившаяся транспортная структура на территории Косицкого сельского поселения отвечает потребностям населения. Относительно небольшие размеры поселения не требуют создания сложной сети общественного транспорта.

Проектом предлагается сохранить существующую транспортную систему и обеспечить ее развитие в соответствии с имеющимися федеральными и областными программами.

Сеть автомобильных дорог сельского поселения по своей конфигурации и техническому состоянию должна обеспечивать высокую рентабельность, надежность, удобство и безопасность работы автомобильного транспорта, что предусматривает решение следующих задач:

- Сохранение существующей сети автомобильных дорог.
- Увеличение финансового обеспечения на содержание автомобильных дорог общего пользования.
- Улучшение транспортно-эксплуатационного состояния существующей сети автомобильных дорог, в первую очередь повышение качества дорожного полотна.

- Развитие инфраструктуры сервисного обслуживания.
- Создание сети автомобильных дорог с твердым покрытием в сельской местности, обеспечивающей связи населенных пунктов с центром сельского поселения.

- Обеспечение устойчивого и безопасного функционирования транспорта.

Проектные предложения (рисунок 1.2.6)

Проектом предлагается строительство и обеспечение функционирования участка автодороги Лемешовка (Троебортовское сельское поселение) – Хинель – Рабочий – Подывотье (Подлесно-Новосельское сельское поселение) – Страхово (Суземский район), проходящего по территории сельского поселения.

Для решения проблем муниципальных, ведомственных и бесхозных дорог необходимо провести их инвентаризацию, на основе результатов которой появится возможность разработать план поэтапного перевода дорог, обеспечивающих транспортные связи между населенными пунктами, в сеть дорог общего пользования.

Мероприятия

На Ючередь и на расчетный срок, проектом генерального плана предлагается реализация следующих мероприятий:

Автомобильные дороги

- Реконструкция автомобильных дорог общего пользования, с доведением технических параметров до нормативных. Улучшение транспортно-эксплуатационного состояния дорожного полотна.

- Расширение уличной дорожной сети с твердым покрытием в п. Косицы, с. Поздняшовка, п. Рабочий, с. Хинель.

- Строительство и обеспечение функционирования участка автодороги Лемешовка (Троебортовское сельское поселение) – Хинель – Рабочий – Подывотье (Подлесно-Новосельское сельское поселение), проходящего по территории Косицкого сельского поселения.

- Строительство участка автомобильной дороги – ответвления от федеральной трассы МЗ «Украина» – Троебортовское, проходящего по территории сельского поселения.

- Строительство транспортной развязки на пересечении автодороги МЗ «Украина» с автомобильной дорогой «Украина» – Поздняшовка – Троебортовское.

- Своевременный ремонт дорожного полотна с применением современных материалов и технологий на автомобильных дорогах общего пользования, а также улично-дорожной сети во всех населенных пунктах сельского поселения.

Пассажирский транспорт

- Сервисное обслуживание и благоустройство автодорог

- Устройство тротуаров с покрытием из бетонных плит или брусчатки вдоль основных улиц в населенных пунктах сельского поселения.

- Развитие улично-дорожной сети в населенных пунктах Косицкого сельского поселения.

- Развитие инфраструктуры сервисного обслуживания.

Безопасность на дорогах

- Обеспечение устойчивого и безопасного функционирования транспорта. Установка предупреждающих знаков и систем видеонаблюдения на аварийно-опасных участках дорог, оборудование безопасных пешеходных переходов, в том числе с применением искусственных неровностей.

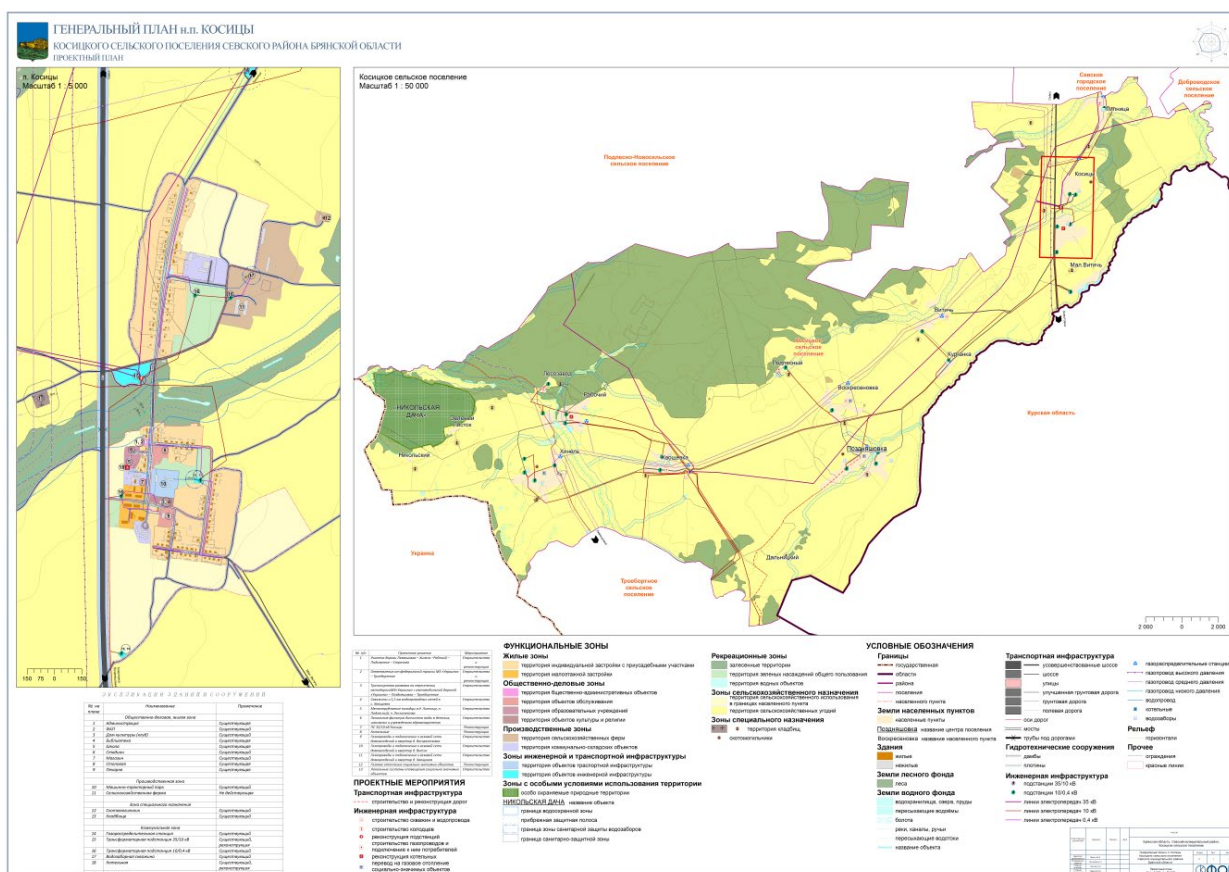


Рисунок 1.2.6 - Проектный план Косицкого сельского поселения Севского
муниципального района Брянской области

- Генеральный план Новоямского сельского поселения Севского муниципального района Брянской области

Сложившаяся транспортная структура на территории Новоямского сельского поселения отвечает потребностям населения. Относительно небольшие размеры поселения не требуют создания сложной сети общественного транспорта.

Проектом предлагается сохранить существующую транспортную систему и обеспечить ее развитие в соответствии с имеющимися федеральными и областными программами.

Сеть автомобильных дорог сельского поселения по своей конфигурации и техническому состоянию должна обеспечивать высокую рентабельность, надежность, удобство и безопасность работы автомобильного транспорта, что предусматривает решение следующих задач:

- Сохранение существующей сети автомобильных дорог.
- Увеличение финансового обеспечения на содержание автомобильных дорог общего пользования.
- Улучшение транспортно-эксплуатационного состояния существующей сети автомобильных дорог, в первую очередь повышение качества дорожного полотна.
- Развитие инфраструктуры сервисного обслуживания.
- Создание сети автомобильных дорог с твердым покрытием в сельской местности, обеспечивающей связи населенных пунктов с центром сельского поселения.
- Обеспечение устойчивого и безопасного функционирования транспорта.

Для решения проблем муниципальных, ведомственных и бесхозных дорог необходимо провести их инвентаризацию, на основе результатов которой появится возможность разработать план поэтапного перевода дорог, обеспечивающих транспортные связи между населенными пунктами, в сеть дорог общего пользования.

На Иочередь и на расчетный срок, проектом генерального плана предлагается реализация следующих мероприятий (рисунок 1.2.7):

Автомобильные дороги

- Реконструкция автомобильных дорог общего пользования, с доведением технических параметров до нормативных. Улучшение транспортно-эксплуатационного состояния дорожного полотна
- Строительство уличной дорожной сети с твердым покрытием в с. Шведчики (8 км), в с. Голышина (7 км).

- Строительство участка автомобильной дороги Кривцова–Гапонова (Доброводское сельское поселение).

- Реконструкция 11,61 км участка автомобильной дороги Комаричи – Севск.

- Своевременный ремонт дорожного полотна с применением современных материалов и технологий на автомобильных дорогах общего пользования, а также улично-дорожной сети во всех населенных пунктах сельского поселения.

Пассажирский транспорт

- Обновление парка автобусов.

- Развитие сети автобусных маршрутов сельского поселения.

Сервисное обслуживание и благоустройство автодорог

- Строительство автозаправочной станции и станции технического обслуживания на автодороге МЗ «Украина», вблизи с. Новоямское.

- Повышение уровня благоустроенности автомобильных дорог сельского поселения, установка сигнальных столбиков, оборудование съездов с твердым покрытием.

- Устройство тротуаров с покрытием из бетонных плит или брусчатки вдоль основных улиц в населенных пунктах сельского поселения.

- Развитие улично-дорожной сети в населенных пунктах Новоямского сельского поселения.

- Развитие инфраструктуры сервисного обслуживания.

Безопасность на дорогах

- Обеспечение устойчивого и безопасного функционирования транспорта. Установка предупреждающих знаков и систем видеонаблюдения на аварийно-опасных участках дорог, оборудование безопасных пешеходных переходов, в том числе с применением искусственных неровностей.

- Создание сети автомобильных дорог с твердым покрытием в сельской местности, обеспечивающей связи населенных пунктов с центром сельского поселения.

- Обеспечение устойчивого и безопасного функционирования транспорта.

Проектом предлагается развитие приграничного логистического комплекса в с. Троебортное, а также строительство автомобильной дороги –ответвления от федеральной трассы М-3 «Украина»на с. Троебортное. Данная автодорога позволит разгрузить напряженный участок федеральной трассы М-3 «Украина» на участке её пересечения с автодорогой А-142 Муханово (Орловская область) – Хомутовка (Курская область).

В целях улучшения транспортной связи логистического комплекса проектом предлагается строительство и обеспечение функционирования автодороги Лемешовка – граница сельского поселения – Хинель (Косицкое сельское поселение) –Рабочий – Подывотье (Подлесно-Новосельское сельское поселение), с продолжением Подывотье – Грудская (Подлесно-Новосельское сельское поселение) – Страхово (Суземский район) для наиболее быстрого достижения крупного железнодорожного узла в пгт. Суземка.

Для решения проблем муниципальных, ведомственных и бесхозных дорог необходимо провести их инвентаризацию, на основе результатов которой появится возможность разработать план поэтапного перевода дорог, обеспечивающих транспортные связи между населенными пунктами, в сеть дорог общего пользования.

Мероприятия

На I очередь и на расчетный срок, проектом генерального плана предлагается реализация следующих мероприятий (рисунок 1.2.8):

Автомобильные дороги

- Реконструкция автомобильных дорог общего пользования, с доведением технических параметров до нормативных. Улучшение транспортно-эксплуатационного состояния дорожного полотна.

- Расширение уличной дорожной сети с твердым покрытием в с. Троебортное, с. Лемешовка, с. Некислица.

- Строительство автомобильной дороги – ответвления от федеральной трассы М3 «Украина»–с. Троебортное.

- Строительство и обеспечение функционирования автодороги Лемешовка – граница сельского поселения, в направлении Подывотье (Подлесно-Новосельское сельское поселение) – Страхово (Суземский район).

- Строительство транспортных развязок на пересечениях автодороги МЗ «Украина» с автомобильными дорогами:

- подъездом к с. Троебортное;

- «Украина» – Лемешовка.

- Своевременный ремонт дорожного полотна с применением современных материалов и технологий на автомобильных дорогах общего пользования, а также улично-дорожной сети во всех населенных пунктах сельского поселения.

Пассажирский транспорт

- Обновление парка автобусов.

- Развитие сети автобусных маршрутов сельского поселения.

Сервисное обслуживание и благоустройство автодорог

- Строительство четырех автозаправочных станций вдоль автодороги МЗ «Украина».

- Повышение уровня благоустроенности автомобильных дорог сельского поселения, установка сигнальных столбиков, оборудование съездов с твердым покрытием.

- Устройство тротуаров с покрытием из бетонных плит или брусчатки вдоль основных улиц в населенных пунктах сельского поселения.

- Развитие улично-дорожной сети в населенных пунктах Троебортного сельского поселения.

- Развитие инфраструктуры сервисного обслуживания.

Безопасность на дорогах

- Обеспечение устойчивого и безопасного функционирования транспорта. Установка предупреждающих знаков и систем видеонаблюдения на аварийно-опасных участках дорог, оборудование безопасных пешеходных переходов, в том числе с применением искусственных неровностей.

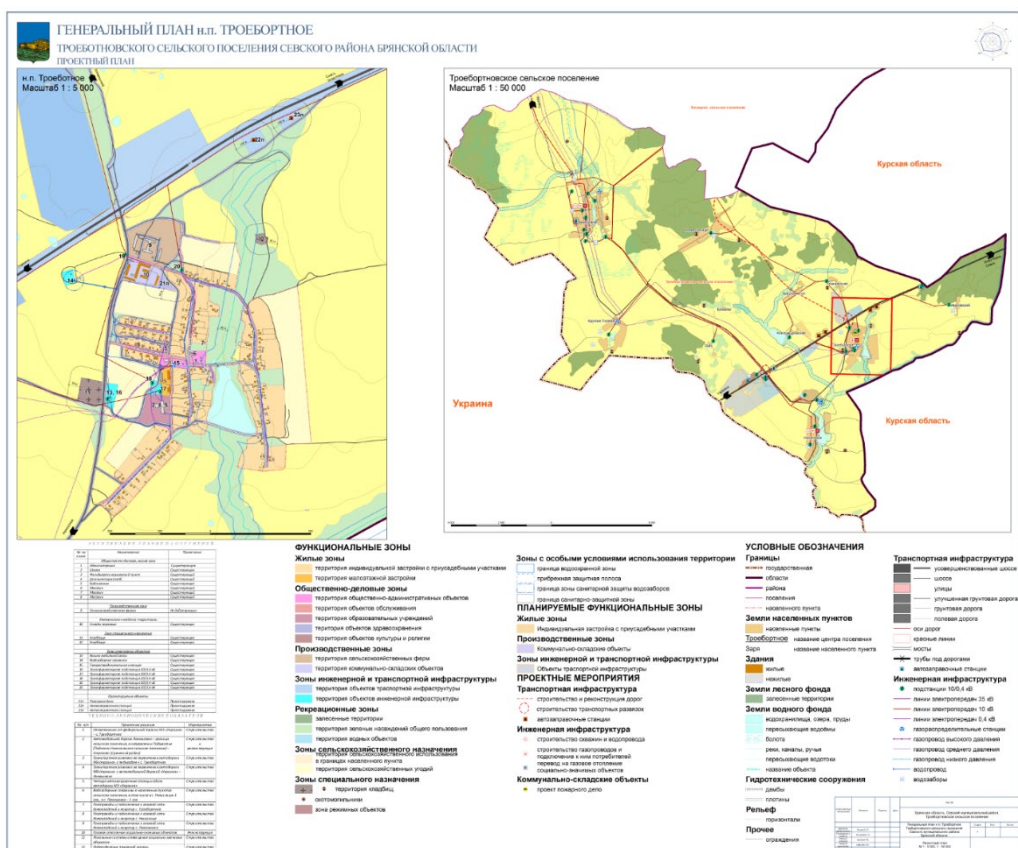


Рисунок 1.2.8 - Проектный план Тробортновского сельского поселения Севского муниципального района Брянской области

1.3 Оценка социально-экономической и градостроительной деятельности территории Севского муниципального района, включая деятельность в сфере транспорта, дорожную деятельность

1) Демографические показатели

По состоянию на 01.01.2018 г. на территории Севского муниципального района проживало 14775 человек. Городское население составляет 45,1%, сельское – 54,9%. Данные показатели показывают наличие большей плотности населения в административном центре - городе Севске (таблица 1.3.1).

Таблица 1.3.1 – Плотность населения в муниципальных образованиях Севского муниципального района.

№	Муниципальное образование	Административный центр	Количество населённых пунктов	Население (чел.) по состоянию на 1.01.2018
1	Севское городское поселение	город Севск	5	7515

№	Муниципальное образование	Административный центр	Количество населённых пунктов	Население (чел.) по состоянию на 1.01.2018
2	Доброводское сельское поселение	село Доброводье	9	1086
3	Косицкое сельское поселение	село Поздняшовка	15	1184
4	Новоямское сельское поселение	село Новоямское	10	1403
5	Подлесно-Новосельское сельское поселение	деревня Подлесные Новосёлки	16	1175
6	Пушкинское сельское поселение	село Пушкино	9	710
7	Троебортовское сельское поселение	село Троебортное	11	518
8	Чемлыжское сельское поселение	село Заулье	8	1184

Основным негативным трендом социально-демографического потенциала муниципального района остается превышение коэффициента смертности над коэффициентом рождаемости по 2018 г. более, чем в 2 раза – 18,9 (общий коэффициент смертности)/7,9 (общий коэффициент рождаемости) и отрицательный показатель коэффициента миграционного прироста – минус 2,3. В таблице 1.3.2 и на рисунке 1.3.1 показана динамика изменения численности населения с 2015-2018 гг.

Таблица 1.3.2 – Динамика изменения численности населения в Севском муниципальном районе с 2015 по 2018 гг.

	Численность населения, чел.
2015	15 551
2016	15 180
2017	14 972
2018	14 775

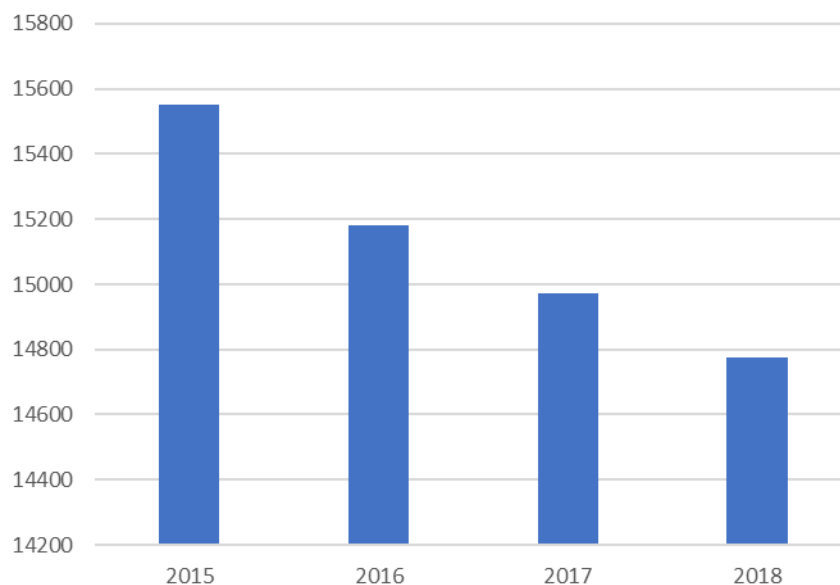


Рисунок 1.3.1 - Динамика изменения численности населения в Севском муниципальном районе с 2015 по 2018 гг.

Традиционно прямой демографический прогноз численности населения осуществляется на основе учета таких факторов как сложившийся уровень рождаемости и смертности, величина миграционного сальдо и ожидаемые тенденции изменения этих параметров.

В районе наблюдается сокращение численности населения, обусловленное существенным преобладанием (более чем в 2 раза) смертности над рождаемостью. При этом сокращение населения не компенсируется миграционным приростом. Вместе с тем с учетом тенденций последних лет можно ожидать некоторого сокращения разрыва между рождаемостью и смертностью. Проводимая в настоящее время на федеральном уровне просемейная демографическая политика и соответствующие меры, предпринимаемые по преодолению демографической проблемы на региональном уровне, должны оказать существенное положительное воздействие на демографическую ситуацию в целом и на конкретное положение дел в Севском районе, в частности.

В схеме территориального планирования Брянской области численность населения Севского района на 2027 г. может снизиться до 16,1 тыс. чел. (т.е. к концу расчетного срока схемы территориального планирования района предусматривается постепенная стабилизация численности населения).

Прогноз возрастной структуры населения (таблица 1.3.3) приводится по основному варианту, принятому в схеме территориального планирования Брянской области. Это сделано исходя из соображений необходимости максимального учета потребностей

подростающего поколения в важнейших социально значимых услугах детских дошкольных и общеобразовательных учреждений. Опасность недооценки численности лиц старше трудоспособного возраста существенно меньше: большинство социально значимых учреждений для этих возрастных групп находятся не на муниципальном уровне, а подчиняются региону – Брянской области. Доля лиц старше трудоспособного возраста на проектные периоды вырастет до 29 и 31 % соответственно, что совпадает с общей для страны в целом тенденцией.

Таблица 1.3.3 - Прогноз численности и структуры постоянного населения Севского района по поселениям

Сельские поселения	2027 г., прогноз, человек			
	Все население	Моложе трудоспособного	Трудоспособного	Старше трудоспособного
Севское	7320	1440	3840	2040
Доброводское	1520	305	730	485
Косицкое	1160	230	480	450
Новоямское	1815	365	870	580
Подлесно-Новосельское	1070	210	450	410
Пушкинское	880	180	420	280
Троебортовское	735	150	330	255
Чемлыжское	1610	320	770	520
ИТОГО	16110	3200	7890	5020
Возрастная структура, %	100	19,9	49,0	31,2

2) Трудовые ресурсы и занятость

Доля занятых в экономике в общей численности рабочей силы составляет 74,5 процента. Коэффициент напряженности на рынке труда на 01.10.2018 года – 0,6 чел. на одно рабочее место. Наблюдается отток рабочей молодежи и высококвалифицированной рабочей силы в Москву, Брянск и другие крупные города что не позволяет полностью снизить напряженность на рынке труда.

К 2021 году численность экономически активного населения, численность лиц, занятых в экономике района прогнозируется в количестве 3450 человек (среднесписочная численность работников предприятий и организаций).

Уровень зарегистрированной безработицы в 2017 г. (на конец отчетного периода, в процентах) – 1,6, что практически в 2 раза выше среднестатистического по Брянской области – 0,9.

Одним из главных факторов, позволяющих обеспечить стабильность на рынке труда района, является реализация мероприятий активной политики занятости населения и

дополнительных мероприятий, направленных на снижение напряженности на рынке труда.

3) Жилищный фонд

Обеспечение населения качественным жильем является одной из важнейших социальных задач, стоящих перед муниципалитетом. Капитальное исполнение, полное инженерное обеспечение, создание предпосылок для эффективного развития жилищного строительства с использованием собственных ресурсов – это приоритетные цели в жилищной сфере.

Общая площадь жилищного фонда района в 2017 году составила 468,5 тыс. кв. метров, в районе эксплуатируется 35 котельных, 241 трансформаторных подстанций, 5,03 км тепловых сетей, 851,6 км электрических сетей, 379,9 км сетей водопровода и 16,2 км канализационных сетей, 1 водопроводная и 2 канализационные насосные станции.

В 2016 году на территории муниципального района насчитывалось 88 многоквартирных домов, из которых в 84 домах собственники помещений выбрали способ управления:

- многоквартирные дома, осуществляющие непосредственное управление помещений – 30 домов (34.09%); управление посредством ТСЖ и ЖСК – 0 домов (0%);
- многоквартирные дома, в которых управление осуществляется посредством управляющей компании – 58 домов (65.9%).

В 2015 году введен в эксплуатацию 60-квартирный дом для пограничников по ул. С. Щедрина, 122. Ввод жилья по району – 3989 кв. м. В 2016 году введены в эксплуатацию два многоквартирных жилых дома на 36 квартир по ул. Энгельса, 6 и ул. Щедрина, 120 «А» общей площадью 1944,9 кв. м. Вышеуказанные объекты возведены для выделения жилья детям-сиротам и переселения их из аварийного жилья. Ввод жилья за 2016 год составил 3860 кв. м. Строительство произведено за счет средств федерального, областного и местного бюджетов.

За январь-сентябрь 2017 года общая площадь индивидуальных жилых домов, введенных в эксплуатацию, составила 1026 кв. м. В 2017 году и последующих годах удельный вес жилых домов, построенных населением за свой счет и с помощью кредитов, оценивается в 100,0 процентов. В 2018-2020 годах данная тенденция сохраняется. В 2017 году обеспеченность жителей жильем оценивается в 31,5 кв. метра общей площади в среднем на 1 человека (по итогам 2016 года – 30,9 кв. метра). В 2018 году прогнозируется рост значения показателя до 31,9 кв. метра или на 1,3 процента к уровню 2017 года.

Переселение граждан из аварийного жилищного фонда. Согласно муниципальной программы переселение граждан из аварийного жилищного фонда с участием средств Фонда по этапу 2014-2017 гг., по Севскому городскому поселению подлежало расселению 6 многоквартирных домов: г. Севск ул. Ленина, 48; Некрасова, 15; Советская, 31; Советская, 111; С.-Щедрина, 44, п. Заречный, ул. Профсоюзная, 9 с общей жилой площадью 1182,3 кв. м.

По этапу 2016-2017 гг. расселено 3 многоквартирных дома с общей площадью 653,69 кв. м и числом жителей 55 человек. Число необходимых помещений для переселения – 27 квартир, по структуре – 4 трехкомнатные, 1 двухкомнатная, 22 однокомнатные.

На данный момент сданы в эксплуатацию: 24-х квартирный дом по ул. Энгельса, 6 и 12-ти квартирный дом по ул. С.-Щедрина, 120а в г. Севске. Ключи от новых квартир получили 53 человека в 26-ти квартирах.

4) Экономические показатели

На 1 января 2018 года на территории района числилось 146 хозяйствующих субъектов. На 1 октября 2018 года на территории района числится 135 хозяйствующих субъектов (88,8 % к уровню прошлого года). Малый и средний бизнес представлен 37 юридическими лицами и 290 индивидуальными предпринимателями.

В районе занимаются производственной деятельностью ЗАО «Умалат», Севское обособленное подразделение ООО «Возрождение» (хлебокомбинат). Предприятия вырабатывают и обеспечивают население высококачественными рассольными сырами и сливочным маслом, хлебобулочными и мучными кондитерскими изделиями.

Севское обособленное подразделение «Возрождение» – одно из старейших предприятий в районе. В среднем завод выпекает более 15 тонн хлебобулочных изделий в сутки. На предприятии трудятся 157 человек. Реализуются продукция не только в Севском районе, но и в других районах Брянской области, в соседних областях – Курской и Орловской. За девять месяцев произведено 4280 тонн хлебобулочных и кондитерских изделий, выручка от реализации продукции составила 150 миллионов рублей.

ЗАО «Умалат» – одно из крупнейших российских производителей мягких сыров, флагман местного промышленного производства. Благодаря применению нового современного оборудования, высокой организации труда, внедрению новых технологий на предприятии выпускается продукция самого высокого качества. За три квартала текущего года «Умалат» выработал собственной продукции с увеличением к предыдущему году на 28 процентов. С запуском ультрасовременного нового цеха и

введением второй очереди очистных сооружений планируется на перспективу увеличить объем производства в 2,5 раза, войти в тройку компаний-производителей свежих сыров в России.

В январе-сентябре 2018 года в Севском муниципальном районе крупными и средними предприятиями отгружено товаров собственного производства на 3 млрд. 434 млн. рублей или в расчете на 1 жителя 233,6 тыс. руб. В структуре отгруженной продукции 54,3 % приходится на промышленность, 39,1 % – сельское хозяйство. Так, обрабатывающими предприятиями по итогам года отгружено продукции на 2 млрд. 422 млн. рублей, темп роста 111,0 % к соответствующему периоду 2017 года.

1.4 Оценка сети дорог, оценка и анализ показателей качества содержания дорог, анализ перспектив развития дорог на территории Севского муниципального района

Основу транспортной инфраструктуры Севского муниципального района составляют автомобильные дороги общего пользования протяженностью 478 км, из них:

- федерального значения – 29 км;
- регионального или межмуниципального значения – 188 км;
- местного значения – 259 км (79 км с твердым покрытием, 22 км с щебеночным покрытием, 158 км с грунтовым покрытием).

На рисунке 1.4.1 показана дорожная сеть Севского муниципального района.

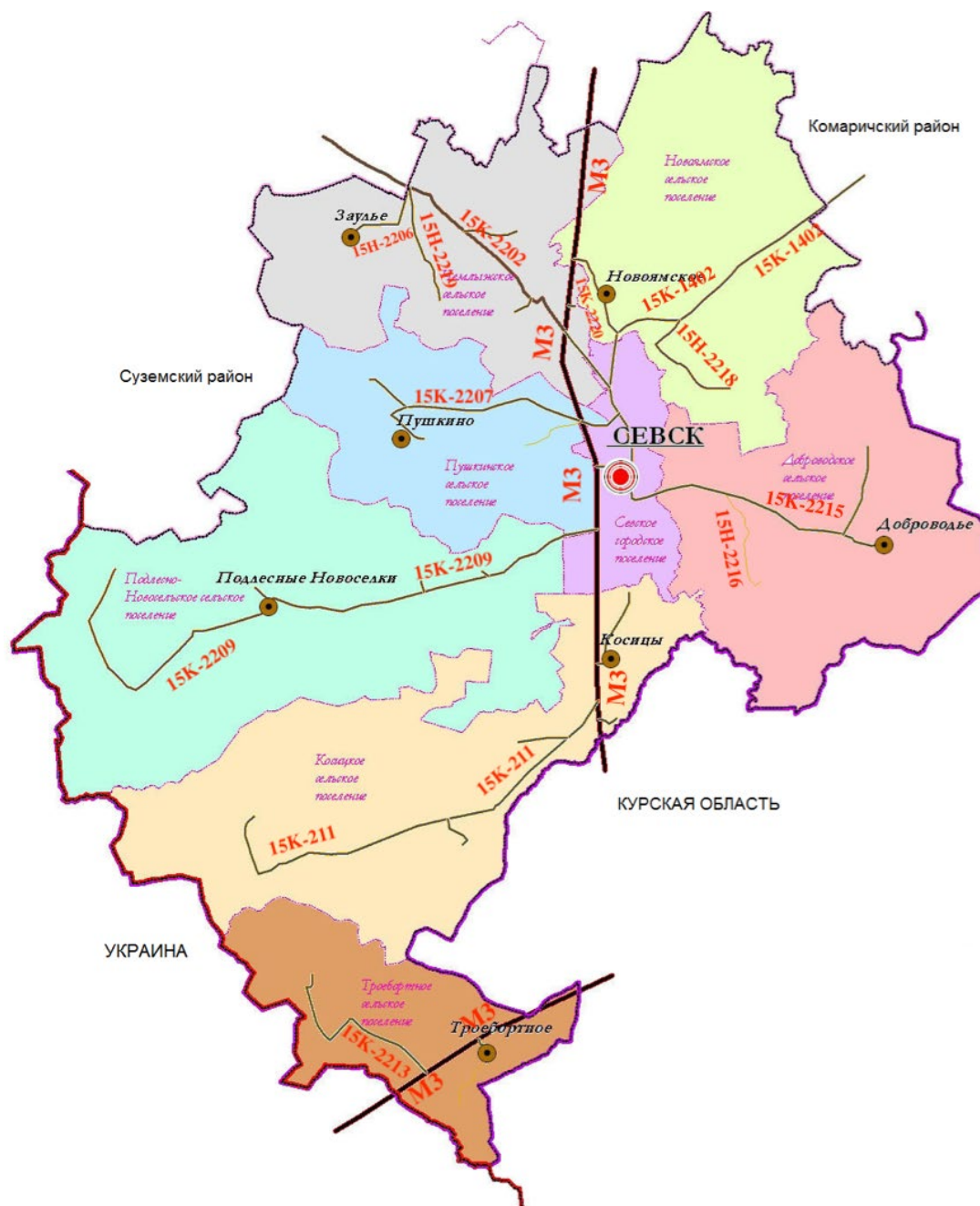


Рисунок 1.4.1 – Дорожная сеть Севского муниципального района

Согласно постановлению Правительства Брянской области от 04.06.2018 № 286-п (в ред. от 16 декабря 2019 года) " Об утверждении перечня автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Брянской области" утвержден перечень автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения, которые обеспечивают социально-экономические и административные связи между населенными пунктами района и близлежащими муниципальными образованиями (в таблице 1.4.1 приведены основные характеристики автомобильных дорог).

Таблица 1.4.1 – Основные характеристики автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения, проходящих по территории Севского муниципального района

Учетные номера автомобильных дорог и их наименование		Протяженность, км	Техническая категория	Идентиф. номера автом-ых дорог
2201	"Украина" - Севск	2,855	4	15 ОП РЗ 15К -2201
2202	"Украина" - Суземка (Севский район - 10,44 км; Суземский район - 19,0 км)	29,44	3	15 ОП РЗ 15К -2202
2203	"Украина" - Суземка" - Семеновск - Кукушкино (Севский район - 3,58 км; Суземский район - 6,4 км)	9,98	4	15 ОП РЗ 15К -2203
2204	Подъезд к с. Княгинино	0,555	4	15 ОП МЗ 15Н -2204
2205	"Украина" - Суземка" - Чемлыж	2,565	4	15 ОП РЗ 15К -2205
2206	"Украина" - Суземка" - Заулье	4,5	4	15 ОП МЗ 15Н -2206
2207	"Украина" - Бересток	11,04	4	15 ОП РЗ 15К -2207
2208	"Украина" - Бересток" - Пушкино	2,25	4	15 ОП МЗ 15Н -2208
2209	"Украина" - Грудская	31,97	4	15 ОП РЗ 15К -2209
2210	Подъезд к д. Подлесные Новоселки	0,7	4	15 ОП РЗ 15К -2210
2211	"Украина" - Хинель - п. Рабочий	24,3	4	15 ОП РЗ 15К -2211
2212	Подъезд к с. Поздняшовка	1,82	4	15 ОП МЗ 15Н -2212
2213	"Украина" - Лемешовка - Хинель	15,273	4	15 ОП РЗ 15К -2213
2214	"Украина" - Троебортное	1,102	4	15 ОП РЗ 15К -2214
2215	Севск - Доброводье	12,9	4	15 ОП РЗ 15К -2215

Учетные номера автомобильных дорог и их наименование		Протяженность, км	Техническая категория	Идентиф. номера автом-ых дорог
2216	"Севск - Доброводье" - Сенное	4,46	4-3,9; 5-0,56	15 ОП МЗ 15Н -2216
2217	"Севск - Доброводье" - Гапонова	4,8	4	15 ОП МЗ 15Н -2217
2218	"Комаричи - Севск" - Кривцова	5,3	4	15 ОП МЗ 15Н -2218
2219	"Украина" - Суземка" - Борисовский	4,1	4	15 ОП МЗ 15Н -2219
2220	"Украина" - Новоямское	5,15	4	15 ОП РЗ 15К -2220
2221	"Украина" - Хинель - п. Рабочий" - Витичь	2	4	15 ОП МЗ 15Н -2221
2222	"Украина" - Липница	4,8	4	15 ОП РЗ 15К -2222
2223	"Украина" - Малая Витичь	1,6	4	15 ОП МЗ 15Н -2223
2224	"Украина" - Грудская" - Ивачево	0,56	4	15 ОП МЗ 15Н -2224
2225	"Украина" - Грудская" - Первомайское	1	4	15 ОП МЗ 15Н -2225
2226	"Украина" - Покровский	1	4-0,425; 5-0,575	15 ОП МЗ 15Н -2226
2227	"Украина" - Стрелецкая Слобода	2,95	4	15 ОП РЗ 15К -2227
2228	"Украина" - Бересток" - Марицкий Хутор	2,13	4-1,83; 5-0,3	15 ОП МЗ 15Н -2228
2229	Троебортное - Некислица	3,6	5	15 ОП МЗ 15Н -2229
2230	"Украина" - Пушкарная Слобода	2,1	4	15 ОП РЗ 15К -2230
2231	Подъезд к с. Юрасов Хутор	2,35	4-1,68; 5-0,67	15 ОП МЗ 15Н -2231

Ширина проезжей части составляет:

- на автомобильных дорогах регионального значения - от 6,0 м до 8,0 м;
- на автомобильных дорогах межмуниципального значения - от 3,5 м до 8,0 м.

На автомобильных дорогах общего пользования регионального или межмуниципального значения, проходящих по территории Севского муниципального района Брянской области, отсутствуют тротуары, велодорожки, пешеходные дорожки, линии искусственного освещения.

Внутрирайонные транспортные связи обеспечиваются сетью местных дорог, улиц и проездов. Общая протяженность улиц и дорог местного значения на территории муниципального района составляет 259 км, из них протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения:

- с твердым покрытием - 79 км (30,5%);
- с щебеночным покрытием – 22 км (8,5%);
- с грунтовым покрытием – 158 км (61%).

В границах муниципального района расположены искусственные дорожные сооружения – 12 шт. (рисунок 1.4.2).

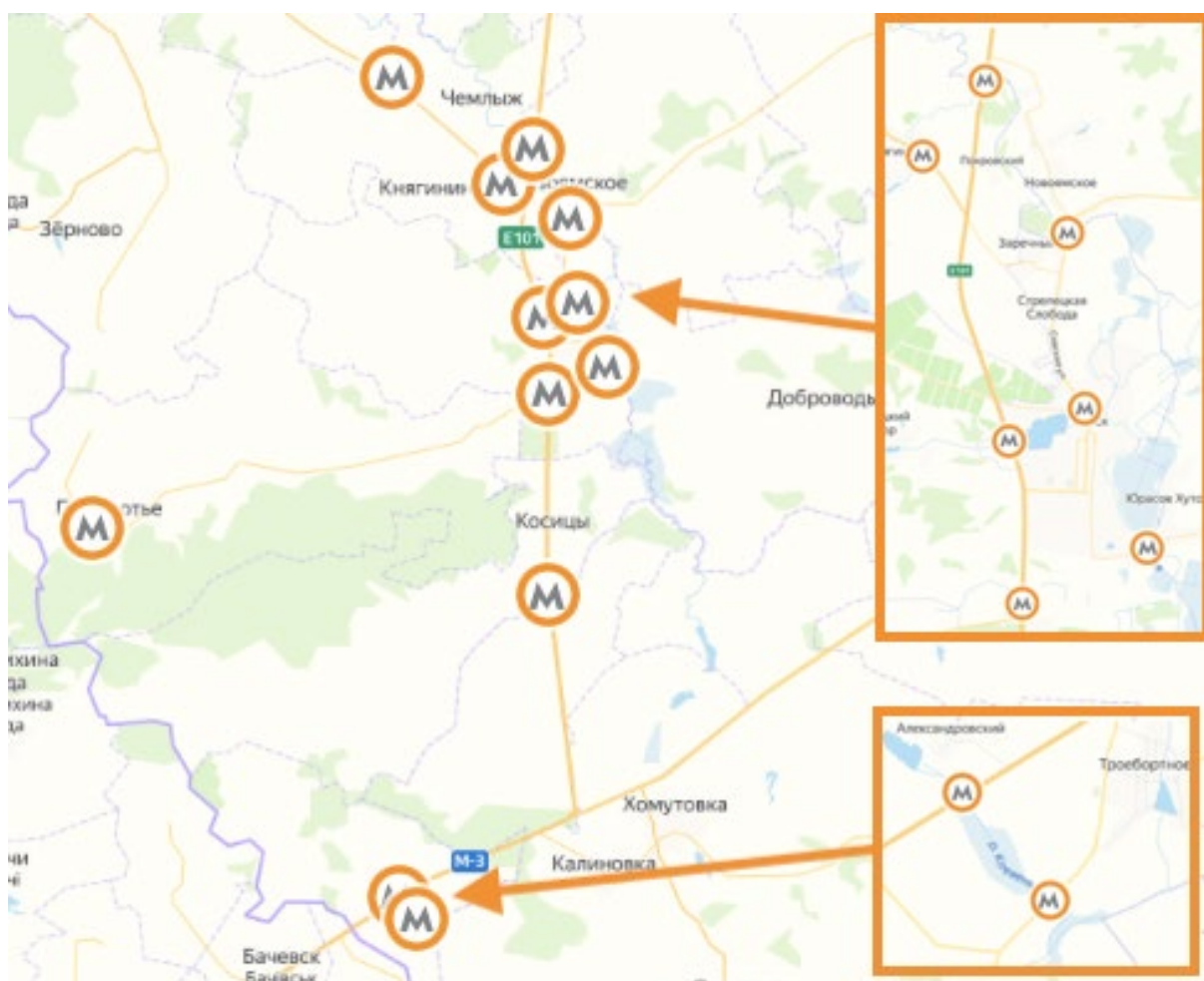


Рисунок 1.4.2 – Схема расположения искусственных дорожных сооружений

Вывод: Существующая дорожная сеть не обеспечивает полноценное обслуживание территории муниципального района: проезд ко всем жилым кварталам, производственным и складским территориям, а также к объектам общественного назначения. В настоящее время дорожная сеть района имеет низкий уровень благоустройства, большинство дорог и искусственных сооружений на них находятся в неудовлетворительном состоянии, тротуары отсутствуют. Неровности покрытия, дефекты, недостаточное благоустройство техническими средствами организации дорожного движения (ТСОДД), плохое освещение и другие факторы значительно повышают аварийность на автомобильных дорогах района.

На сегодняшний день неудовлетворительное состояние автомобильных дорог и отсутствие возможности у органов местного самоуправления финансировать в необходимом объеме дорожные работы на автомобильных дорогах местного значения является сдерживающим фактором перспективного развития муниципального района.

Перспективы развития автомобильных дорог местного значения согласно документам территориального планирования и развития транспортной инфраструктуры Севского муниципального района подробно изложены в подразделе 1.2.

1.5 Оценка существующей организации движения, включая организацию движения транспортных средств общего пользования, организацию движения грузовых транспортных средств, организацию движения пешеходов и велосипедистов

На автомобильных дорогах Севского муниципального района организовано двухстороннее движение транспорта. Светофорные объекты на рассматриваемой территории отсутствуют.

В связи с наличием производственных предприятий на территории района наблюдается интенсивное движение грузового транспорта (по результатам проведенного обследования транспорта потоков на ключевых узлах доля грузового транспорта составляет около 15% от общего потока). Потоки грузового транспорта в основном концентрируются на автомобильных дорогах федерального, регионального и межмуниципального значения, в том числе проходящих по территории поселений.

Пешеходное движение происходит, в основном, по проезжим частям дорог и улиц в связи с отсутствием пешеходных дорожек и тротуаров за исключением центральной части административных центров сельских поселений.

Велотранспортная инфраструктура отсутствует, движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

По официальным данным в границах Севского муниципального района комплексы автоматической фиксации нарушений ПДД отсутствуют.

Система пассажирского транспорта Севского муниципального района образована маршрутной сетью муниципальных и межмуниципальных автобусных маршрутов.

Всего пассажиров обслуживает:

- 10 муниципальных маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в Севском районе согласно таблице 1.5.1;

- 2 межмуниципальных маршрутов регулярного сообщения:

- Курск – Брянск;
- Глушково — Москва, (автостанция Тёплый Стан).

Автобусным сообщением охвачены все административные центры сельских поселений. Обслуживание осуществляется ООО АТП «АвтоТрансСервис» (директор А.В. Дашенко, юр. адрес: Брянская обл., г. Севск, ул. Тургенева,60), на маршрутах используются автомобили Газель Next Луидор (4 ед.);

В городе Севск есть автовокзал по адресу: г. Севск, ул. Рабочая, 15.

Таблица 1.5.1 - Реестр муниципальных маршрутов регулярных перевозок

№	Направление муниципальных маршрутов
1	Севск – Шведчики – Кривцова
2	Севск – Подывотье
3	Севск – Подывотье – Грудская
4	Севск - Новоямское
5	Севск – Гапоново – Сенное - Доброводье
6	Севск – Хинель
7	Севск – Гольшино
8	Севск - Лемяшовка
9	Севск – Бересток (ч/з Марицкий)
10	Севск – Косицы

Вывод: Транспортная и пешеходная связанность территории Севского муниципального района обеспечивается развитием транспортной инфраструктуры, сбалансированной с градостроительной деятельностью, и направлена на оптимальное перераспределение транспортных и пешеходных потоков, обеспечение удобных и безопасных транспортных связей внутри района и повышение пропускной способности дорожной сети. Высокая степень связности транспортной сети муниципального образования позволит обеспечить скорость, комфорт и безопасность передвижения между населенными пунктами района, а также обеспечить связи с объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами регионального или межмуниципального значения Брянской области. Важным направлением развития дорожной сети Севского

муниципального района является приведение дорог в соответствие с нормами, установленными законодательством Российской Федерации.

1.6 Оценка организации парковочного пространства, оценку и анализ параметров размещения парковок (вид парковок, количество парковочных мест, их назначение, обеспеченность, заполняемость)

Хранение автотранспорта на территории Севского муниципального района осуществляется в пределах отведенных участков предприятий и на придомовых участках жителей, а также оборудованных стационарных стоянках, предусмотренных вблизи объектов различного функционального назначения.

Официальные парковки бесплатные, находятся в муниципальной собственности муниципального образования и находятся в г. Севске (таблица 1.6.1, рисунок 1.6.1). Платные автостоянки отсутствуют.

Таблица 1.6.1 - Расположение парковок для временного хранения автотранспорта в границах г. Севска

№	Адрес	Количество машино-мест
1	У магазина «Пятерочка» вдоль улицы Советская	15
2	У площади Октябрьской революции	20
3	У магазина «Билайн»	10
4	У Севского стадиона по ул. Энгельса	20
5	У Севской ЦРБ по ул. Пролетарская	15
6	У кафе «Гаити»	10
7	У автостанции «Севск»	15
8	У поликлиники по ул. Первомайская, 2	10
9	У Торгового центра ул. Ленина 86А	10
10	У Детского сада №2 по ул. Советская	7
11	Во дворе дома 122 по ул. Салтыкова-Щедрина	20
12	Улица Энгельса напротив дома ул. Ленина, 20	5
Итого		157

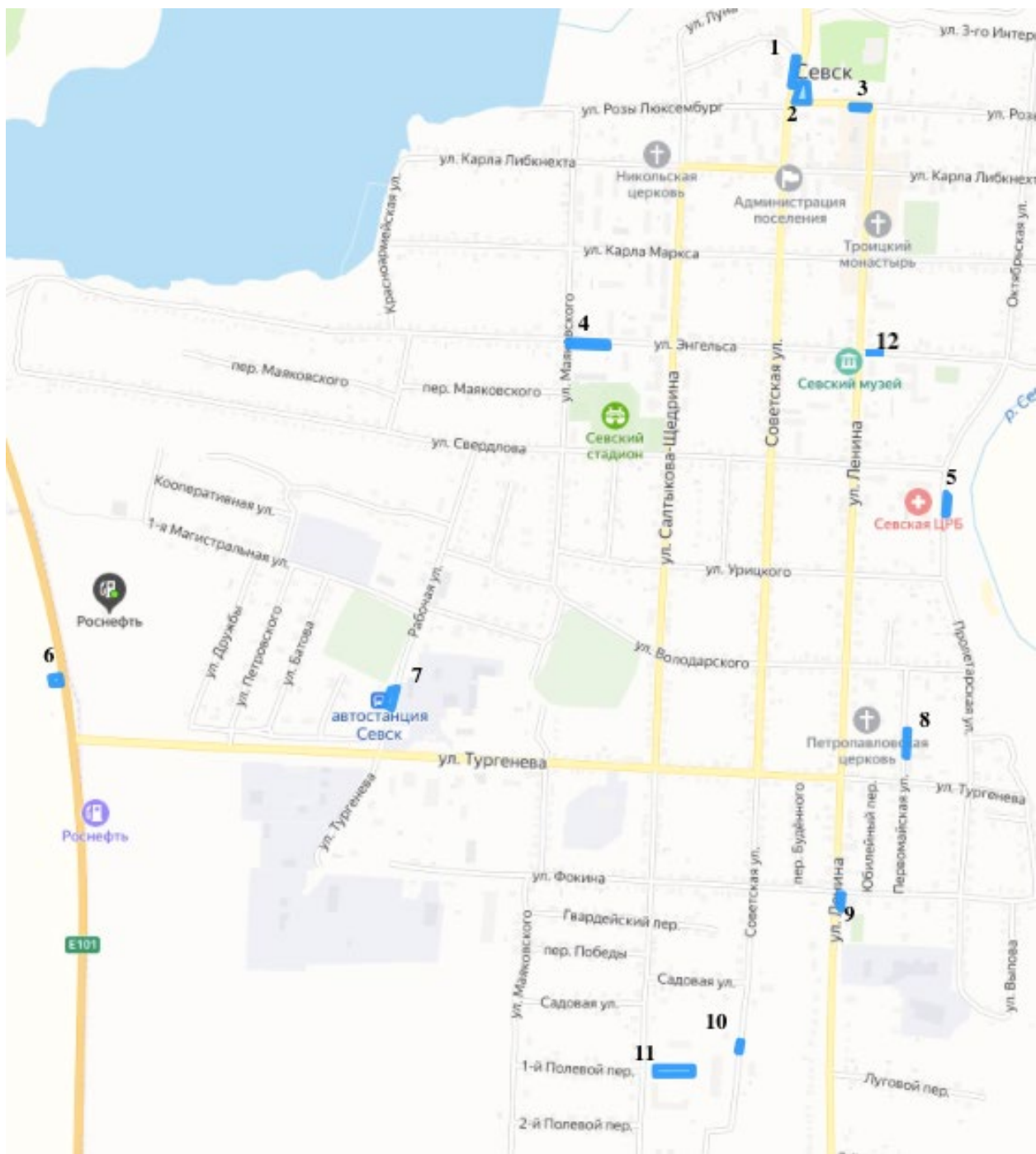


Рисунок 1.6.1 – Схема парковочного пространства на территории г. Севск

Вывод: По результатам проведенного обследования предлагается размещение парковочных мест (карманов) в Севском муниципальном.

1.7 Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения

Эксплуатационное состояние ТСОДД должно соответствовать требованиям ГОСТ Р 50597-2017 «Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному

состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля».

В ГОСТ Р 50597-2017 предъявляются следующие требования:

к дорожным знакам

1) Дороги и улицы должны быть обустроены дорожными знаками по ГОСТ 32945-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Знаки дорожные. Технические требования», изображения, символы и надписи, фотометрические и колориметрические характеристики которых должны соответствовать ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования», знаками переменной информации - по ГОСТ 32865-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Знаки переменной информации». Знаки должны быть установлены по ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» в соответствии с утвержденным проектом (схемой) организации дорожного движения.

2) Лицевая поверхность дорожного знака не должна иметь загрязнений и снежно-ледяных отложений, затрудняющих распознавание его символов или надписей, которые должны быть удалены в течение одних суток с момента обнаружения.

3) Дорожные знаки не должны иметь дефектов и др.

к дорожной разметке

1) Дороги и улицы должны иметь дорожную разметку по ГОСТ 32953-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Разметка дорожная. Технические требования», форма, размеры и цвет которой должны соответствовать ГОСТ Р 51256-2018 «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования». Разметка должна быть нанесена по ГОСТ Р 52289-2004 в соответствии с утвержденным проектом (схемой) организации дорожного движения.

2) Дорожная разметка не должна иметь дефектов.

к дорожным ограждениям и бортовому камню

1) Дорожные ограждения должны соответствовать требованиям ГОСТ 33128-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Ограждения дорожные. Технические требования» и ГОСТ Р 52607-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей. Общие технические требования», длины начального и концевого участков ограждений - требованиям ГОСТ Р 52607-2006 и быть установлены по ГОСТ Р 52289-2004.

2) Дорожные ограждения и бортовой камень не должны иметь дефектов.

к искусственным неровностям

1) Сборно-разборные искусственные неровности должны соответствовать требованиям ГОСТ 32964-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Искусственные неровности сборные. Технические требования. Методы контроля», быть устроены в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52605-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения» и ГОСТ 33151-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Технические требования. Правила применения». Монолитные искусственные неровности должны быть устроены в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52605-2006.

2) Сборно-разборные искусственные неровности не должны иметь дефектов.

Существующие дорожные знаки Севского муниципального района находятся в удовлетворительном состоянии, дорожная разметка местами требует обновления.

1.8 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации Севского муниципального района

Состав автомобильного парка представлен: грузовым, легковым и автобусным транспортом, наибольшую часть составляет легковой автотранспорт (рисунок 1.8.1).

По укрупненной оценке, УГИБДД УМВД России по Брянской области, количество автомобилей в Севском районе составляет 133 шт. на 1000 человек или 1966 автомобилей, зарегистрированных за жителями муниципального района.

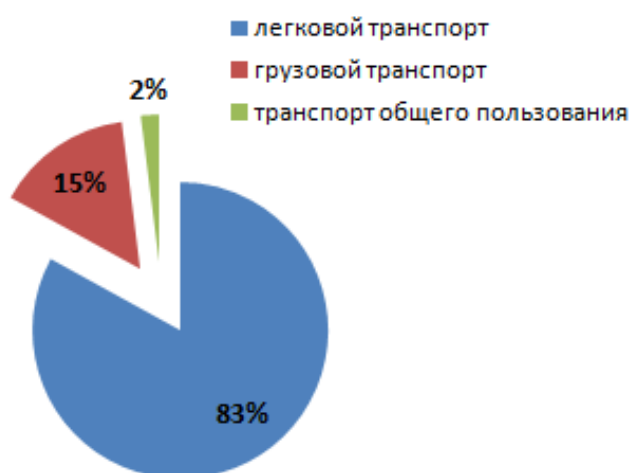


Рисунок 1.8.1 – Распределение по составу парка транспортных средств на автомобильных дорогах Севского муниципального района.

1.9 Оценка и анализ параметров, характеризующих дорожное движение, параметров эффективности организации дорожного движения

Параметры дорожного движения были получены посредством проведения натурного обследования интенсивности движения и состава транспортных потоков на ключевых транспортных узлах на дорожной сети Севского муниципального района.

Основными задачами обследования являются:

- анализ существующей системы организации дорожного движения на территории города;
- получение натуральных исходных данных с улично-дорожной сети о реальных схемах организации дорожного движения на участках улично-дорожной сети;
- выявление несоответствия нормативным требованиям размещения технических средств организации движения;
- выявление потенциальных проблем, связанных с организацией движения;
- создание предварительного перечня мероприятий, направленных на стабилизацию и улучшение дорожно-транспортной ситуации;
- разработка проекта организации дорожного движения ПОДД (схем дислокации дорожных знаков) в рамках настоящего технического задания.

Обследования существующей схемы организации движения проводятся в несколько этапов и включают в себя камеральный анализ данных (существующих дислокаций дорожных знаков, запретов маневров, расстановки знаков приоритета, дислокации светофорных объектов и т.д.). Параллельно с камеральными исследованиями проводится видеорегистрация существующих средств организации движения.

Для выявления существующих элементов организации дорожного движения применяется оборудованный аппаратурой видеофиксации автомобиль. Автомобиль может оборудоваться как одним средством видеофиксации, так и двумя. Автомобиль с одним средством видеофиксации, продвигаясь по маршруту, фиксирует элементы организации дорожного движения по направлению движения. Автомобиль, оборудованный двумя средствами видеофиксации, продвигаясь по маршруту, фиксирует элементы организации дорожного движения, как по направлению движения, так и одновременно в обратном направлении.

На оборудованном автомобиле производится объезд улично-дорожной сети на предмет видеорегистрации элементов организации дорожного движения. В последующем снятые видеоданные обрабатываются в стационарных условиях, а информация

вносится в электронную базу с последующим отображением на электронной карте (схеме).

Обследования элементов организации дорожного движения могут проводиться в любое время суток.

Режим работы группы обследования определяется планом-графиком проведения обследования, составляемым начальником группы проведения обследования.

При подготовке обследования:

- на основе изучения плана УДС с учетом задач обследования разрабатывается план-график проведения обследования;
- определяется продолжительность и конкретные периоды обследования;
- оценивается количество персонала, участвующего в обследовании, для каждого создается индивидуальный план-график.

Обследования интенсивности движения по продолжительности разделяются на длительные, которые проводятся непрерывно в течение суток, и кратковременные, которые проводятся в течение 1-2 часов. Для проведения длительных обследований используются специальные технические средства (детекторы автоматизированного учета, видеокамеры). Продолжительные и кратковременные обследования могут проводиться вручную путем непосредственного визуального наблюдения за движением транспорта либо путем видеосъемки и ее последующей обработки. В ходе обследования выполняются замеры интенсивности транспортных и пешеходных потоков в конкретных сечениях УДС и/или в узлах УДС. Таким образом, обследование может проводиться на перекрестках или транспортных развязках (место перераспределения потоков) и/или на перегонах между ними (участок УДС без существенного перераспределения потоков).

При подготовке обследования:

- на основе изучения сети УДС с учетом задач обследования выявляются ее участки и узлы, в которых происходит перераспределение транспортных и пешеходных потоков, и определяется расположение постов учета интенсивности движения;
- определяется продолжительность и конкретные периоды обследования;
- определяется способ проведения обследования (автоматизированный, ручной или комбинированный);
- оценивается количество персонала, участвующего в обследовании, и планируется его работа.

Учет интенсивности ТП производится путем регистрации учетчиками проезда каждого ТС через сечение перегона, подхода к перекрестку или непосредственно зоны перекрестка и занесением отметки в стандартный бланк учета интенсивности движения.

При проведении обследования на перегоне интенсивности ТП по различным направлениям фиксируются отдельно. Аналогично, при проведении обследования в узлах отдельно фиксируется количество ТС, двигающихся по каждой траектории проезда перекрестка (от каждого подхода к перекрестку к каждому из выходов).

Таким образом, при учете интенсивности движения на перегоне проезд ТС регистрируется в двух сечениях (в прямом направлении и в обратном направлении). При учете интенсивности движения на перекрестке число обследуемых сечений определяется схемой ОДД и количеством маневров.

Обследуемые сечения группируются в «створы регистрации» с учетом возможности проведения обследования каждого створа одним учетчиком. На перегоне обычно располагается два «створа регистрации» (рисунок 1.9.1), на перекрестке количество «створов регистрации» обычно равно количеству подходов к перекрестку (рисунок 1.9.2). В этом случае учетчик должен отдельно регистрировать ТС.

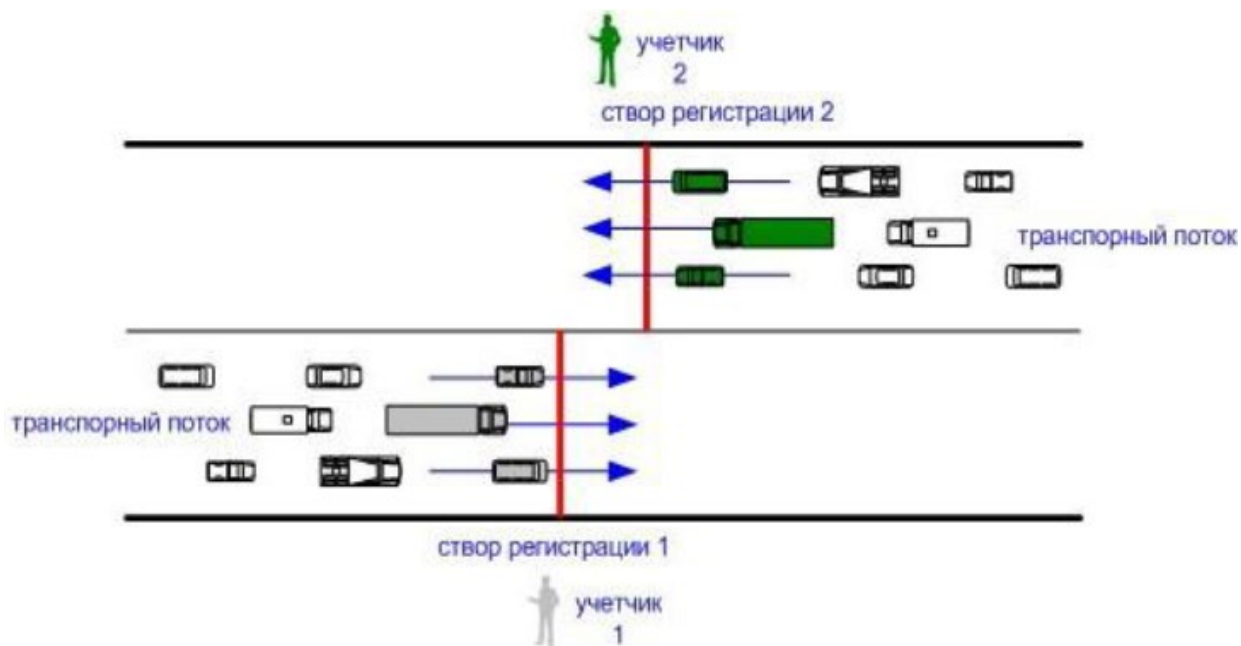


Рисунок 1.9.1 – Расположение «створов регистрации» при учете интенсивности движения на перегоне

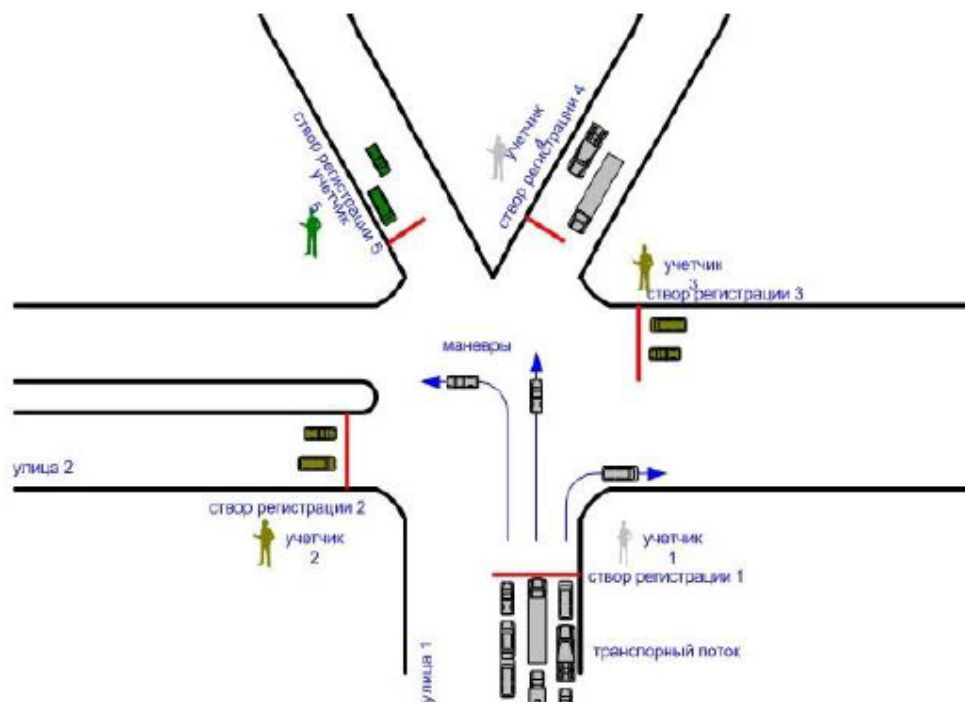


Рисунок 1.9.2 – Расположение «створов регистрации» при учете интенсивности движения на перекрестке

На сложных перекрестках с интенсивными поворотными потоками количество «створов регистрации» и, соответственно, учетчиков может быть увеличено. В этом случае, например, один учетчик считает автомобили, следующие от подхода в прямом направлении и с левым поворотом, а другой – от этого же подхода, но поворачивающие направо. При этом каждый учетчик ведет учет на отдельном бланке учета интенсивности движения.

При проведении обследования учетчик обычно располагается непосредственно у «створа регистрации». Но в случае ограниченной видимости или других особенностей, не позволяющих достоверно фиксировать направления движения проходящего транспорта, учетчик располагается на месте, позволяющем ему видеть весь поток, подлежащий регистрации (при этом названия маневров в заголовке колонок остаются прежними относительно «створа регистрации»).

В случае если геометрические характеристики пересечения таковы, что маневры ТП не соответствуют заголовкам стандартного бланка (например, разъезд транспорта осуществляется не в трех, а в четырех направлениях, либо на перекрестке выполняется разворот), допускается изменить заголовок колонки для обеспечения однозначной идентификации маневра при последующей обработке результатов обследований.

При выборе позиции для сбора характеристик ТП рассматриваются два типа сечений проезжей части. К первому типу относятся сечения в тех местах, где параметры ТП близки по значению параметрам в близлежащей окрестности. Сечения второго типа определяют в местах, где, наоборот, эти параметры резко изменяются: потоки разделяются или сливаются.

Для выбора сечений первого типа определяют маршруты ТП без существенных разделений и слияний с примерно одинаковыми условиями движения. На первом типе сечений могут производиться измерения как интенсивности движения ТП, так и скорости движения. К местам, где производится измерение скорости, предъявляют особые требования: замеры производят на среднем участке длины перегона; расстояние от точки измерения до перекрестка должно быть таковым, чтобы исключались измерения скорости за счет торможения или разгона автомобилей. На сечениях второго типа измеряются практически все характеристики ТП, кроме скорости движения.

Необходимо производить измерения в пределах одного транспортного узла одновременно. Совокупность ТП по всем направлениям формирует распределение ТП на УДС в пределах транспортного узла.

1.10 Оценка и анализ параметров движения маршрутных транспортных средств (вид, частота движения, скорость сообщения), результаты анализа пассажиропотоков

Пассажирские перевозки имеют важное экономическое и социальное значение для жизнедеятельности и развития муниципального района. Данные по пассажирообороту за 2015 – 2019 гг. представлены в таблице 1.10.1.

Таблица 1.10.1 – Данные пассажирооборота на территории Севского муниципального района

Год	Перевезено пассажиров, тыс. человек		Пассажирооборот, тыс. пассаж. км.	
	Пригород	Межгород	Пригород	Межгород
2015	89,1	29,4	1 498	3 481,5
2016	95,3		4 600,2	
2017	37	26,3	624,8	3 178
2018	-	33,1	-	3 164,3
2019	56	25,4	833,3	2 972,6

Характеристики муниципальных автобусных маршрутов Севского муниципального района приведены в таблице 1.10.2 и рисунке 1.10.1.

Таблица 1.10.2 – Характеристики муниципальных автобусных маршрутов Севского муниципального района

№ п/п	№ маршрута	Кол-во авт.	Наименование маршрута	Длина рейса, км.	Время в пути, Час. Мин.	Общий пробег по маршрутам	Время отправления от начального пункта	Время отправления от конечного пункта
1	104	1	Севск-Подывотье	66	0-50	1 584	6-30, 15-00 пн., ср., чт. кроме празд.	7-30, 17-45
2	104а	1	Севск-Подывотье- Грудская	80	1-15	1 920	вт. 6-10, 15-00 пт. 6-10, 16-45 вс. 6-10, 12-10 кроме празд.	7-35, 17- 45, 18-20, 13-35
3	108	1	Севск-Хинель	96	1-10	4 608	6-10, 15-10 ежедневно, кроме сб. и празд.	7-30, 16-30
4	115	1	Севск-Лемяшовка	100	1-25	800	5-30, 15-30 пятн. кроме празд.	7-05,16-55
5	107	1	Севск-Гапоново- Сенное-Доброводье	55	0-50	440	6-40, 14-00 среда, кроме празд.	7-40, 15-00
6	117	1	Севск-Бересток ч/з Марицкий	36	0-35	288	8-30, 12-50 ср. кроме празд.	9-10, 13-25
7	101	1	Севск-Шведчики- Кривцово	39	0-45	2 262	7-20 (совмещ. с Новоямск), 14-30 ежедн.	8-25, 15-15
8	109	1	Севск-Голышино	64	0-40	512	8-20, 13-30 пт. кроме празд.	9-05, 14-15
9	106	1	Севск-Новоямское	26	0-30	2 288	6-10, 9-00, 12- 10 17-30 пн.-пт. 12-10 сб. и празд. 6-10, 9-00, 12- 10 вс.	6-45 9-35 12-45 18-35
10	115а	1	Севск-Косицы	25	0-25	1 200	6-10, 15-10 ежедневно, кроме сб. И празд.	7-30 16-30
Итого						15 902		

На территории Севского муниципального района пассажирские перевозки осуществляет ООО АТП «АвтоТрансСервис». Численность парка автобусов – 4 единицы подвижного состава.

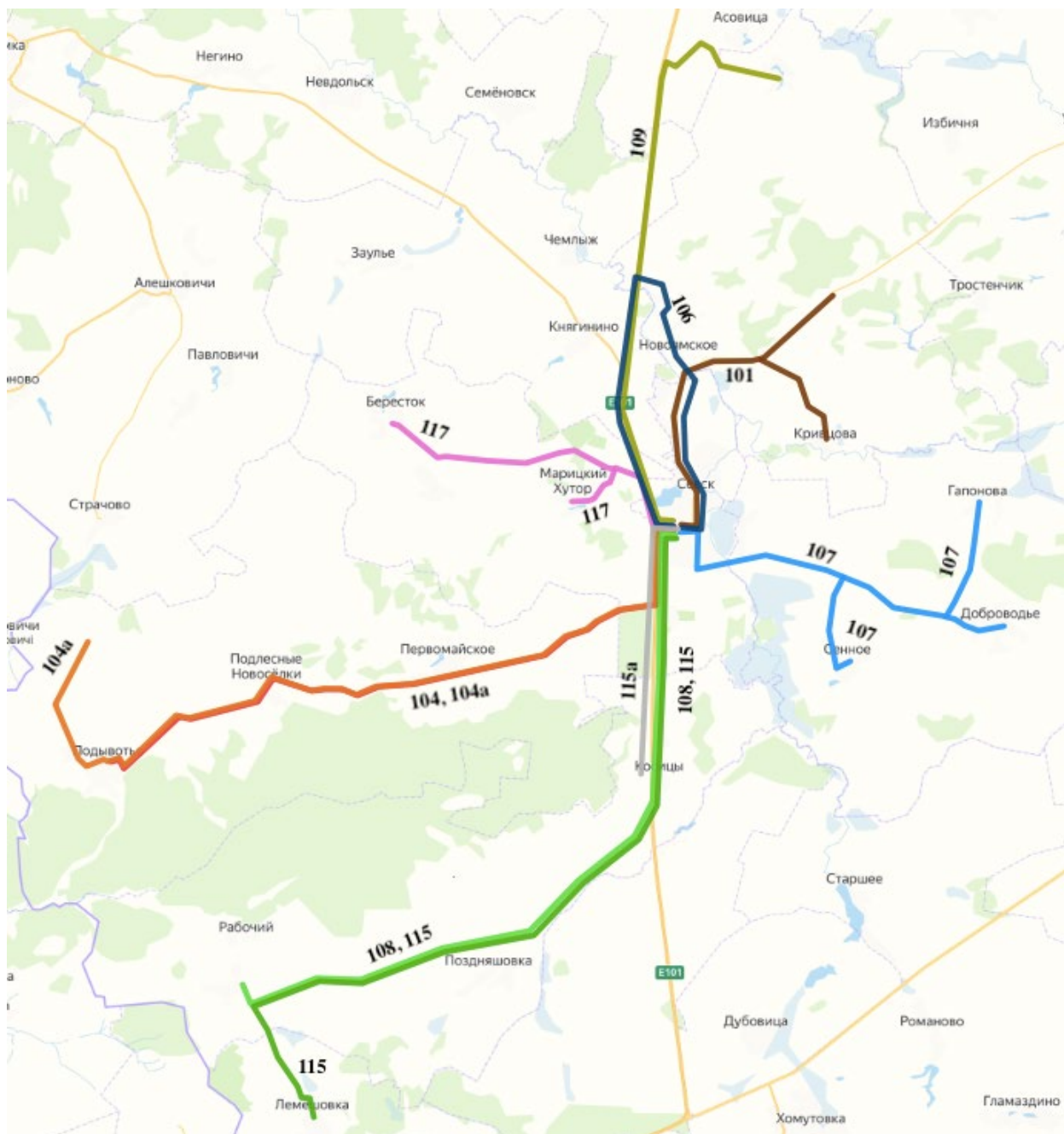


Рисунок 1.10.1 – Карта-схема маршрутной сети муниципального автобусного пассажирского транспорта на территории Севского муниципального района

Вывод: Пассажирские перевозки имеют важное экономическое и социальное значение для жизнедеятельности и развития муниципального района. Для обеспечения безопасного и качественного транспортного обслуживания населения предлагается обустройство остановочных пунктов в соответствии с ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги

автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования», согласно реестру муниципальных маршрутов регулярных перевозок.

1.11 Анализ состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий

По официальным данным ГУОБДД МВД России на территории Севский район по состоянию на 2018 – 4 месяца 2020 годы произошло 31 ДТП (таблица 1.11.1).

Таблица 1.11.1 – Уровень аварийности на территории Севский район за рассматриваемый период

Период	Общее количество ДТП	Количество погибших	Количество раненных
2018	19	4	20
2019	11	1	15
4 месяца 2020 года	1	0	1
ИТОГО	31	5	36

В таблице 1.11.2 представлено распределение ДТП по видам за рассматриваемый период. По представленным данным видно, что основными видами ДТП являются:

- Столкновение;
- Опрокидывание;
- Наезд на пешехода;
- Наезд на велосипедиста;
- Наезд на стоящее ТС;
- Наезд на лицо, не являющееся участником дорожного движения, осуществляющее какую-либо другую деятельность;
- Наезд на препятствие;
- Съезд с дороги.

Таблица 1.11.2 – Распределение ДТП по видам на территории Севский район по состоянию за 2018 – 4 месяца 2020 гг.

Вид ДТП	Кол-во ДТП	Погибло		Ранено		Повреждено транспортны х средств
		Всего	Детей	Всего	Детей	
2018						
Столкновение	7	1	0	11	0	7
Наезд на пешехода	3	1	0	2	0	3

Вид ДТП	Кол-во ДТП	Погибло		Ранено		Повреждено транспортны х средств
		Всего	Детей	Всего	Детей	
Опрокидывание	3	0	0	3	0	3
Наезд на стоящее ТС	2	0	0	2	1	2
Наезд на велосипедиста	1	0	0	1	2	1
Наезд на лицо, не являющееся участником дорожного движения, осуществляющее какую-либо другую деятельность	1	1	0	0	0	1
Наезд на препятствие	1	1	0	0	0	1
Съезд с дороги	1	0	0	1	0	1
Всего	19	4	0	20	3	19
2019						
Столкновение	4	0	0	5	0	9
Опрокидывание	3	1	0	4	0	3
Наезд на велосипедиста	2	0	0	2	0	4
Наезд на пешехода	1	0	0	1	0	1
Наезд на стоящее ТС	1	0	0	3	0	2
Всего	11	1	0	15	0	19
2020						
Столкновение	1	0	0	1	0	2
Всего	1	0	0	1	0	2
Итого 2018-2020	31	5	0	36	3	52

Основными причинами совершения ДТП являлись нарушения водителями транспортных средств ПДД РФ:

- нарушение правил проезда пешеходного перехода;
- нарушение правил расположения ТС на проезжей части;
- несоблюдение очередности проезда;
- несоответствие скорости конкретным условиям движения;
- нарушение правил проезда перекрестков;
- управление транспортным средством в нетрезвом состоянии.

Осложняет ситуацию низкая транспортная дисциплина участников дорожного движения.

Также причиной совершения ДТП являлись нарушения ПДД пешеходами – это переход проезжей части в неустановленном месте, нахождение на проезжей части без цели её перехода.

Кроме того, количество ДТП напрямую зависит от дня недели и времени суток. По представленным данным статистика ДТП по дням недели показывает, что самыми аварийными днями недели являются вторник, пятница, суббота и воскресенье

(рисунок 1.11.1). Скорее всего, это связано с превышением скорости и вождением в состоянии алкогольного опьянения.

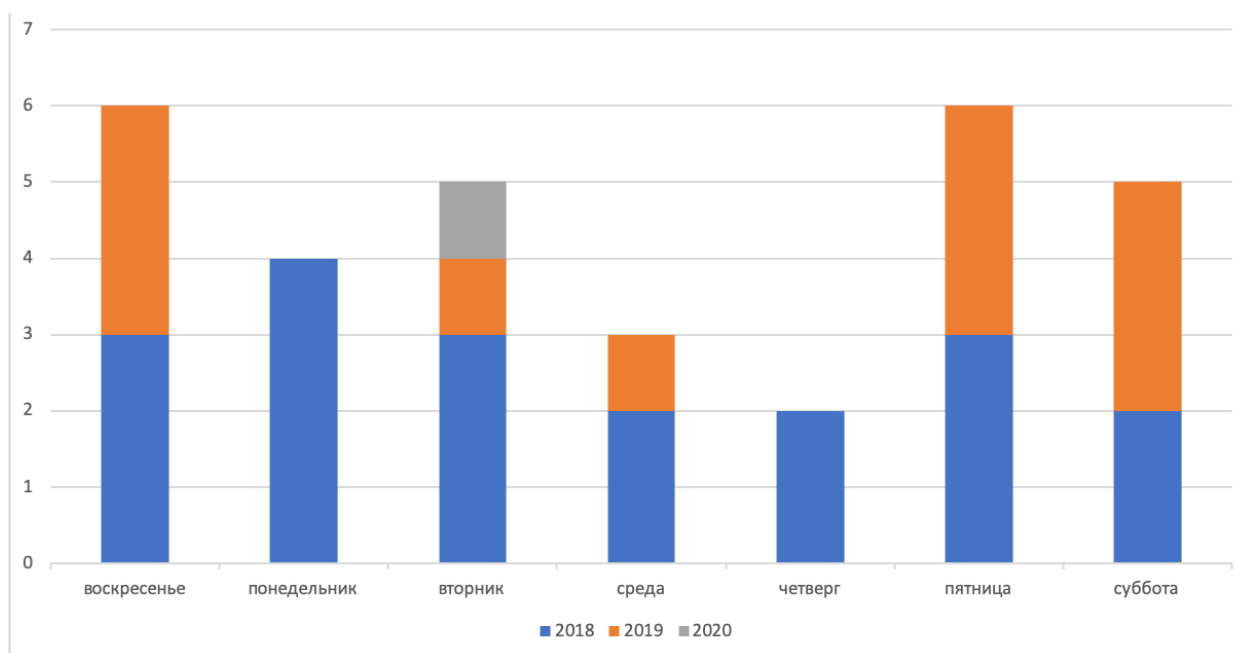


Рисунок 1.11.1 – Количество ДТП по дням недели по состоянию за 2018-2020 годы

В течение суток выделяются 2 пика аварийности: в дневное время с 6-00 до 11-00, в вечернее время с 17-00 до 21-00 (рисунок 1.11.2).

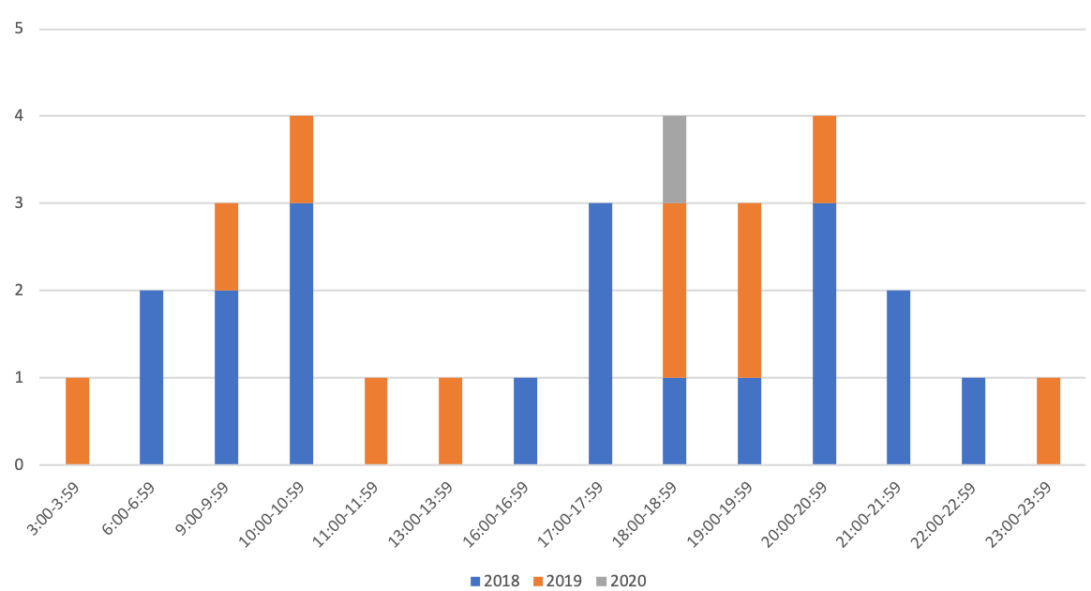


Рисунок 1.11.2 – Количество ДТП в течение суток по состоянию за 2018 – 4 месяца 2020 гг.

На рисунке 1.11.3 представлены места совершения ДТП на территории Севского муниципального района по состоянию на 2018 год и 4 месяца 2020 года с распределением по годам.

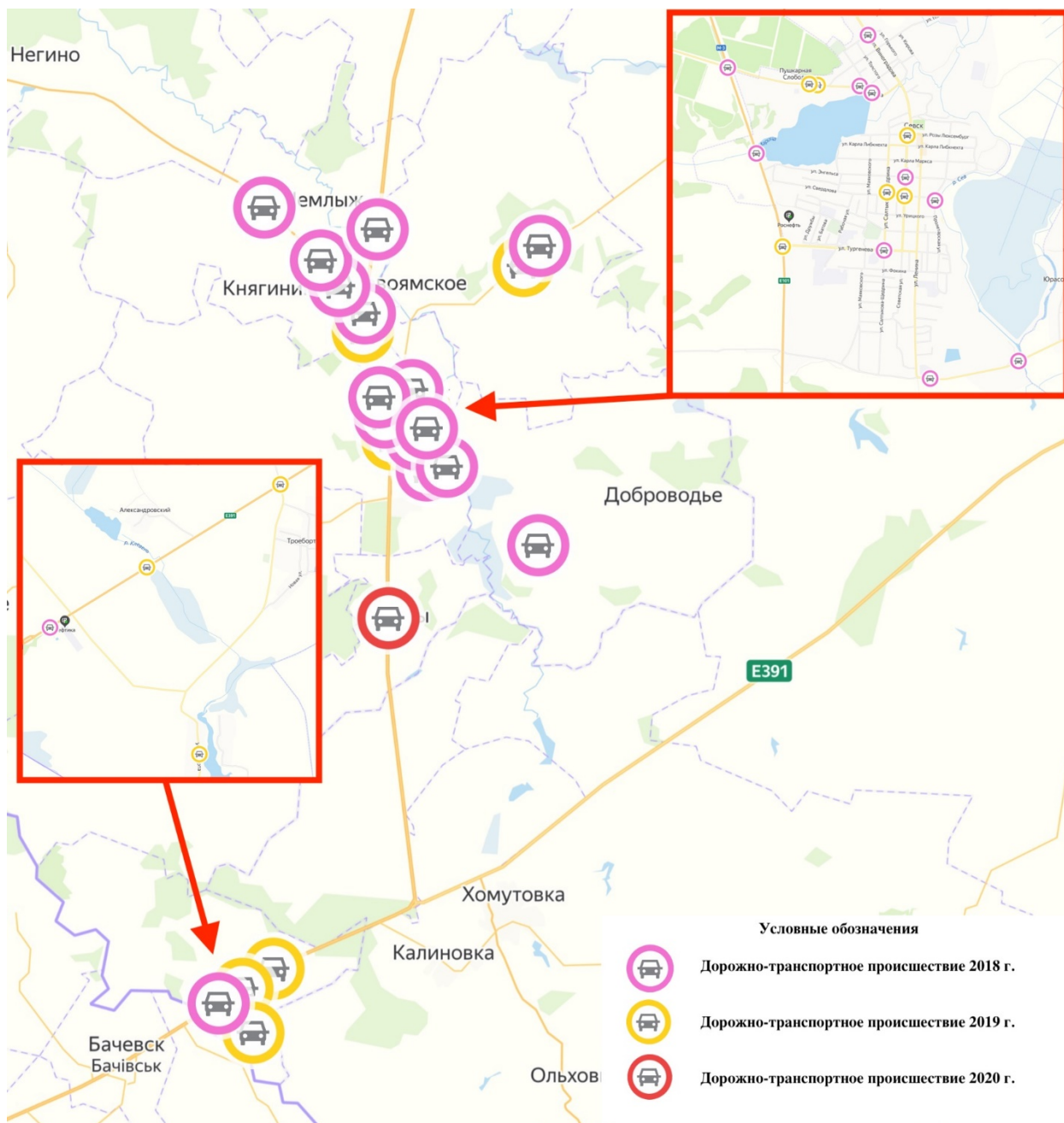


Рисунок 1.11.3 – Места концентрации ДТП на территории Севский район

В таблице 1.11.3 представлены места совершения ДТП на территории Севского муниципального района по состоянию на 2018 год и 4 месяца 2020 года с указанием вида ДТП и факторов, влияющих на ДТП.

Таблица 1.11.3 - Статистика ДТП Севский район за 2018 – 4 месяца 2020 гг.

№ п/п	Вид ДТП	Адрес	Вид нарушения, недостатки УДС
1	Столкновение	Севский район	Управление ТС в состоянии алкогольного опьянения
2	Столкновение	Севский район	Несоблюдение очередности проезда перекрестков Выезд на полосу встречного движения
3	Наезд на пешехода	Севский район, г Севск, ул Советская, 5	Нарушение правил проезда пешеходного перехода
4	Столкновение	Севский район	Несоблюдение очередности проезда перекрестков Нарушение правил перестроения Другие нарушения ПДД водителем
5	Столкновение	Севский район	Несоблюдение очередности проезда перекрестков
6	Наезд на велосипедиста	Севский район, г Севск, ул Салтыкова- Щедрина, 44	Несоблюдение очередности проезда перекрестков Управление ТС лицом, лишенным права управления Несоблюдение требований ОСАГО
7	Опрокидывание	Севский район, с Некислица, ул 8 Марта, 10	Несоответствие скорости конкретным условиям движения Управление ТС лицом, не имеющим права на управление ТС Нарушение правил применения мотошлема Несоблюдение требований ОСАГО Эксплуатация незарегистрированного ТС
8	Наезд на велосипедиста	Севский район, г Севск, ул Кирова, 46	Несоблюдение очередности проезда перекрестков Управление при движении по автодороге велосипедом, гужевой повозкой лицом моложе 14 лет
9	Опрокидывание	Севский район, с Шведчики	Другие нарушения ПДД водителем
10	Столкновение	Севский район, г Севск, ул Советская, 55	Несоблюдение очередности проезда перекрестков Несоблюдение требований

№ п/п	Вид ДТП	Адрес	Вид нарушения, недостатки УДС
			ОСАГО
11	Наезд на стоящее ТС	Севский район, г Севск, ул Кирова, 41	Несоблюдение бокового интервала Превышение установленной скорости движения
12	Опрокидывание	Севский район	Другие нарушения ПДД водителем
13	Наезд на препятствие	Севский район, с Шведчики, ул Центральная, 127	Другие нарушения ПДД водителем
14	Опрокидывание	Севский район	
15	Наезд на стоящее ТС	Севский район, г Севск, ул Ленина, 130	Несоблюдение условий, разрешающих движение транспорта задним ходом
16	Столкновение	Севский район	Несоблюдение очередности проезда перекрестков
17	Наезд на лицо, не являющееся участником дорожного движения, осуществляющее какую-либо другую деятельность	Севский район, с Княгинино	Другие нарушения ПДД водителем
18	Наезд на пешехода	Севский район	Нарушение правил перестроения Движение вдоль проезжей части попутного направления вне населенного пункта при удовлетворительном состоянии обочины
19	Столкновение	Севский район, г Севск, ул Тургенева, 21	Несоблюдение очередности проезда перекрестков
20	Столкновение	Севский район	Выезд на полосу встречного движения

№ п/п	Вид ДТП	Адрес	Вид нарушения, недостатки УДС
			Другие нарушения ПДД водителем Управление ТС лицом, не имеющим соответствующей категории на управление ТС данного вида Управление ТС лицом, находящимся в состоянии алкогольного опьянения и не имеющим права управления ТС либо лишенным права управления ТС Несоблюдение требований ОСАГО Эксплуатация незарегистрированного ТС
21	Наезд на стоящее ТС	Севский район, г Севск, ул Кирова, 33А	
22	Съезд с дороги	Севский район	Другие нарушения ПДД водителем
23	Наезд на пешехода	Севский район, г Севск, ул Советская, 28	Переход через проезжую часть вне пешеходного перехода в зоне его видимости либо при наличии в непосредственной близости подземного (надземного) пешеходного перехода
24	Столкновение	Севский район, г Севск, ул Кирова, 32	Несоблюдение очередности проезда перекрестков Управление ТС лицом, не имеющим соответствующей категории на управление ТС данного вида Отказ водителя, не имеющего права управления ТС либо лишенного права управления ТС от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения Несоблюдение требований ОСАГО Эксплуатация незарегистрированного ТС
25	Опрокидывание	Севский район, с Сенное	Другие нарушения ПДД водителем Управление ТС лицом, не имеющим права на управление ТС Нарушение правил применения мотошлема

№ п/п	Вид ДТП	Адрес	Вид нарушения, недостатки УДС
			Другие нарушения ПДД водителем
26	Опрокидывание	Севский район	Другие нарушения ПДД водителем
27	Наезд на велосипедиста	Севский район, г Севск, ул Виноградова, 37	Другие нарушения ПДД водителем Отказ водителя от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения
28	Столкновение	Севский район	Несоблюдение очередности проезда перекрестков
29	Столкновение	Севский район	Выезд на полосу встречного движения
30	Наезд на пешехода	Севский район, г Севск, ул Пролетарская, 15	Несоблюдение условий, разрешающих движение транспорта задним ходом
31	Столкновение	Севский район	Выезд на полосу встречного движения с разворотом, поворотом налево или объездом препятствия

Статистика показывает, что из-за неудовлетворительного состояния дорог возникает 15-30% всех ДТП. Это обстоятельство выдвигает особые требования к содержанию автомобильных дорог, своевременному их ремонту и реконструкции. Существующий уровень аварийности на автомобильных дорогах района требует принятия организационных мер, направленных на повышение уровня БДД и ОДД.

1.12 Оценка и анализ уровня негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду, безопасность и здоровье населения

Учитывая сложившуюся планировочную структуру муниципального района и характер дорожно-транспортной сети, отсутствие дорог с высоким уровнем загрузки в районах жилой застройки, можно сделать вывод о сравнительно благополучной экологической ситуации в части воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека.

Отсутствие участков дорог с интенсивным движением особенно в районах жилой застройки, прохождение маршрутов грузового автотранспорта без захода жилую зону, позволяет в целом снизить загрязнённость воздуха. Повышение уровня загрязнения атмосферного воздуха возможно в зимний период, что связано с необходимостью прогрева транспорта, а также в периоды изменения направления ветра.

Вместе с тем, общепринятый рост уровня автомобилизации и численности населения будет способствовать увеличению негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду и здоровье населения. Способами снижения негативного воздействия от автотранспорта на окружающую среду являются совершенствование методов ОДД, направленных на ликвидацию транспортных заторов и, соответственно, сокращение расхода топлива, проведение разъяснительной работы среди жителей направленную на снижение использования автомобильного транспорта при передвижении в границах населенных пунктов муниципального образования.

1.13 Оценка финансирования деятельности по организации дорожного движения

В рамках реализации подпрограммы «Автомобильные дороги» (2014-2020 годы) государственной программы «Обеспечение реализации государственных полномочий в области строительства, архитектуры и развитие дорожного хозяйства Брянской области (2014-2020 годы) в 2015 году на мероприятия по капитальному ремонту и ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения лимит составил 6747,3 тыс. руб.: из них субсидия областного бюджета 219,8 тыс. руб. и средств бюджета городского поселения 527,5 тыс. руб.

В рамках реализации подпрограммы «Автомобильные дороги» (2014-2020 годы) государственной программы «Обеспечение реализации государственных полномочий в области строительства, архитектуры и развитие дорожного хозяйства Брянской области (2014-2020 годы) в 2016 году на мероприятия по капитальному ремонту и ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения лимит составил 6747,3 тыс. руб.: из них субсидия областного бюджета 219,8 тыс. руб. и средств бюджета городского поселения 527,5 тыс. руб.

В 2016 году в рамках реализации подпрограммы «Автомобильные дороги» (2014-2020 годы) государственной программы «Обеспечение реализации государственных полномочий в области строительства, архитектуры и развитие дорожного хозяйства Брянской области (2014-2020 годы) на мероприятия по капитальному ремонту и ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения лимит составил 6747,3 тыс.

руб.: из них субсидия областного бюджета 219,8 тыс. руб. и средств бюджета городского поселения 527,5 тыс. руб.

В рамках подпрограммы «Автомобильные дороги» (2014-2020 годы) государственной программы «Обеспечение реализации государственных полномочий в области строительства, архитектуры и развития дорожного хозяйства Брянской области» (2014-2020 годы) в 2017 году на мероприятия по капитальному ремонту и ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения лимит составил 5 716,7 тыс. руб., из них субсидия областного бюджета 5 063,6 тыс. руб. и средств бюджета городского поселения 653,1 тыс. руб.

В рамках реализации федеральной целевой программы «Устойчивое развитие сельских территорий на 2014-2017 годы и на период до 2020 года» на строительство и реконструкцию автомобильных дорог общего пользования к ближайшим общественно значимым объектам производства и переработки сельскохозяйственной продукции лимит составил 30093,1 тыс. руб., освоено 30093,1 тыс. руб.,: из них субсидии федерального бюджета 17 856,9 тыс. руб., областного бюджета 9 226 ,9 тыс. руб.; районного бюджета 3009,3 тыс. руб.

Целевые макроэкономические индикаторы социально-экономического развития муниципального образования Севский муниципальный район Брянской области на период до 2030 года приведены в таблице 1.13.1.

Таблица 1.13.1 - Целевые макроэкономические индикаторы социально-экономического развития муниципального образования Севский муниципальный район Брянской области на период до 2030 года

№ п/п	Название показателя	Сценарии	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1	Протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, км	Консервативный	259,5	259,5	259,5	259,5	259,5	259,5	259,5	259,5	259,5	259,5
		Базовый	259,5	259,5	259,5	259,5	259,5	259,5	259,5	259,5	259,5	259,5
		Целевой	259,5	259,5	259,5	259,5	259,5	259,5	259,5	259,5	259,5	259,5

№ п/п	Название показателя	Сценарии	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
2	Протяженность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием,	Консервативный	118,9	119,8	120,7	121,6	122,5	123,4	124,4	125,3	126,2	127,1
		Базовый	120,0	120,9	121,8	122,8	123,6	124,5	125,6	126,5	127,4	128,3
		Целевой	121,7	122,6	123,5	124,4	125,3	126,4	127,3	128,2	129,1	130,0

2. Мероприятия по организации дорожного движения и очередность их реализации

В соответствии с приказом Министерства транспорта РФ от 26 декабря 2018 г. № 480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения» сформированы принципиальные предложения и решения по следующим мероприятиям ОДД:

- 1) разделению движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределение их по времени движения;
- 2) повышению пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности, формированию кольцевых пересечений и примыканий дорог, реконструкции перекрестков и строительства транспортных развязок;
- 3) оптимизации светофорного регулирования, управлению светофорными объектами, включая адаптивное управление;
- 4) согласованию (координации) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения;
- 5) развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов;
- 6) введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств;
- 7) развитию парковочного пространства (в том числе за пределами дорог);
- 8) введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств;
- 9) применению реверсивного движения и организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках;
- 10) перечню пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования;
- 11) разработке, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением (АСУДД), ее функциям и этапам внедрения;
- 12) обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий;
- 13) организации движения маршрутных транспортных средств;
- 14) организации или оптимизации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспорта, организации сбора и хранения документации по организации дорожного движения;

- 15) совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения;
- 16) организации пропуска транзитных транспортных средств;
- 17) организации пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств;
- 18) скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах;
- 19) обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов;
- 20) обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям;
- 21) развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом;
- 22) расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения.

Очередность реализации мероприятий КСОДД приведена в разделе 3.

2.1 Разделение движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределения их по времени движения

Создание однородных транспортных потоков способствует выравниванию скорости движения, повышению пропускной способности улиц и дорог (полос), а также ликвидирует «внутренние» конфликты в потоке. Разделение транспортных потоков осуществляется в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределения их по времени движения.

По результатам проведенного обследования дорожной сети Севского муниципального района предлагается организовать движение грузового транспорта, в том числе осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, по дорогам регионального или межмуниципального значения в объезд жилых застроек и населенных пунктов сельских поселений. На рисунке 2.1.1 представлены планируемые маршруты движения грузового транспорта с разрешенным движением грузового транспорта в муниципальном районе.

Для запрещения движения грузового потока по дорожной сети на прилегающих улицах необходимо установить дорожные знаки 3.4 «Движение грузового транспорта запрещено». Также для указания разрешенного маршрута движения грузового транспорта

допускается устанавливать на пересечениях дорожные знаки 6.15.1 – 6.15.3 «Направление движения для грузовых автомобилей».

Для информирования водителей грузового транспорта о разрешенных маршрутах движения в черте Севского муниципального района предлагается произвести установку на въездах в район и основных транспортных пересечениях информационные щиты с указанием возможных маршрутов движения грузового транспорта.



Рисунок 2.1.1 - Предлагаемые маршруты с разрешенным движением грузового транспорта в Севском муниципальном районе

2.2 Повышение пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности, формированию кольцевых пересечений и примыканий дорог, реконструкции перекрестков и строительства транспортных развязок

Предлагаемые мероприятия по повышению пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности, формированию кольцевых пересечений, реконструкции перекрестков:

1. организация движения грузового и транзитного транспорта (См. подраздел 2.1, 2.16, 2.17);
2. организация светофорного регулирования (См. подраздел 2.5);
3. ограничение скоростного режима вблизи объектов социального значения (См. подраздел 2.18);
4. установка 4-ех работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений ПДД (См. подраздел 2.21).

2.3 Оптимизация светофорного регулирования, управление светофорными объектами, включая адаптивное управление

Анализ светофорного регулирования на территории Севского муниципального района позволил сделать вывод об отсутствии необходимости оптимизации светофорного регулирования.

2.4 Согласование (координация) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения

Анализ регулируемых транспортных узлов на территории Севского муниципального района позволил сделать вывод об отсутствии в необходимости введения координации работы светофорных объектов.

2.5 Развитие инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов

Мероприятия по развитию пешеходной инфраструктуры

На основе анализа совершенных ДТП на территории Севского муниципального района по состоянию на 2018, 2019 год и 4 месяца 2020 года были выявлены 2

существующих пешеходных перехода, на которых произошел наезд на пешехода (см. подраздел 1.11). В связи с этим на данных пешеходных переходах предлагается реализация комплекса мероприятий по БДД. Данный комплекс мероприятий включает в себя:

- установку пешеходного светофора Т7,
- установку знаков 5.19.1 и 5.19.2 повышенной видимости с флуоресцентным фоном,
- нанесение дорожной разметки 1.14.1 в сочетании белого и желтого цветов.

Перечень существующих пешеходных переходов с предложением на них комплекса мероприятий по БДД указан в таблице 2.5.1 и на рисунке 2.5.1. На рисунке 2.5.2 представлена схема организации пешеходного перехода в сложившихся неблагоприятных условиях для движения пешеходов (на участках концентрации дорожно-транспортных происшествий и т.п.).

Таблица 2.5.1 – Перечень существующих пешеходных переходов с предложением на них комплекса мероприятий по БДД

№ п/п	Дата ДТП	Вид ДТП	Адрес	Вид нарушения, недостатки УДС
1	13.12.2019	Наезд на пешехода	Севский район, г Севск, ул Советская, 5	Нарушение правил проезда пешеходного перехода
2	16.07.2018	Наезд на пешехода	Севский район, г Севск, ул Советская, 28	Переход через проезжую часть вне пешеходного перехода в зоне его видимости либо при наличии в непосредственной близости подземного (надземного) пешеходного перехода

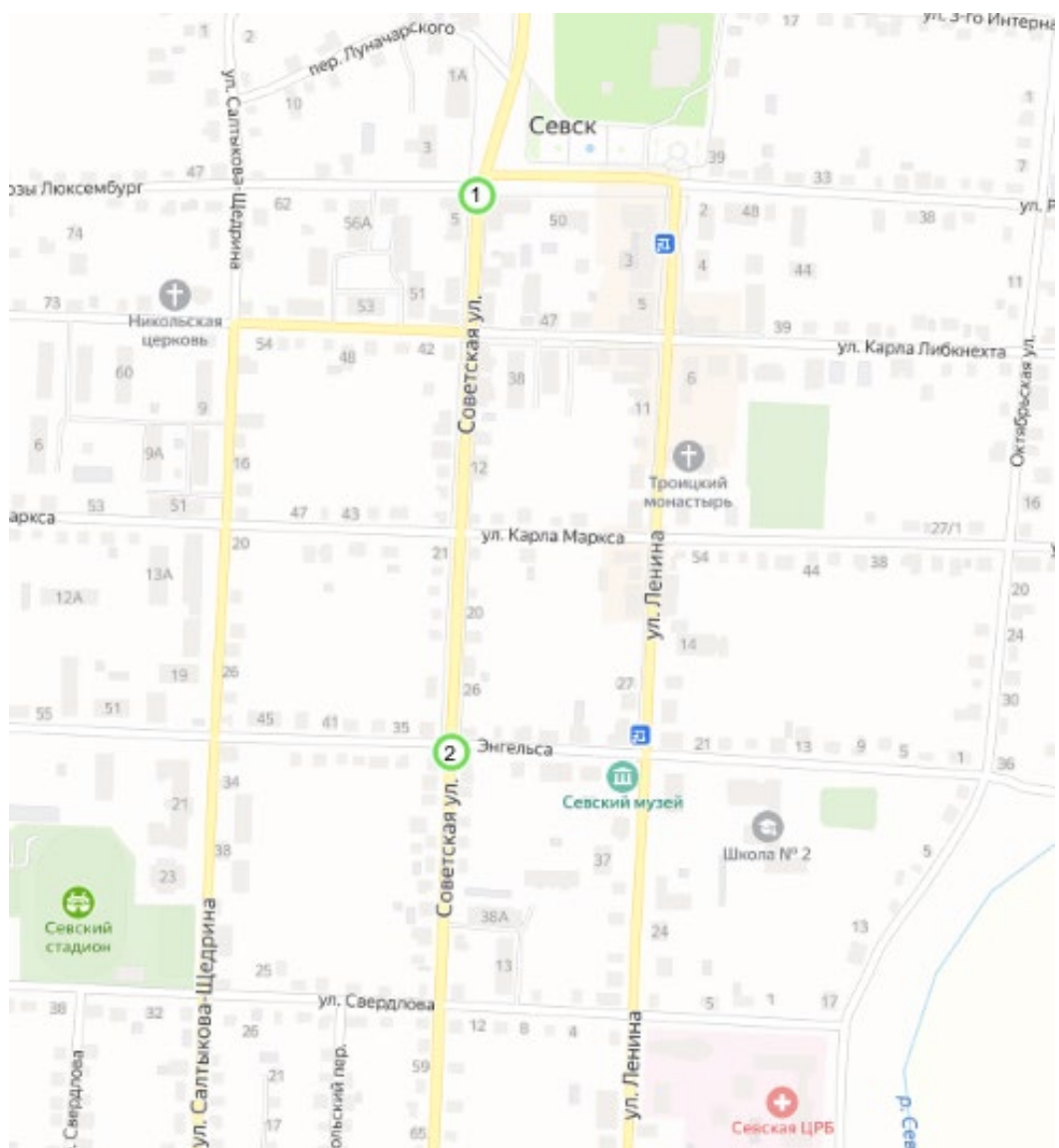


Рисунок 2.5.1 – Расположение существующих пешеходных переходов с предложением на них комплекса мероприятий по БДД

потребности спешиваться, минимальные помехи со стороны транспортных средств и пешеходов);

- привлекательность (велотранспортная инфраструктура должна обеспечивать освещение, эстетику, интеграцию с окружающим пространством, доступ к объектам сервиса, торговли).

Основные минимально необходимые требования при проектировании велотранспортной инфраструктуры в городских условиях:

1) Проектируемые и существующие велопешеходные дорожки и иные объекты велотранспортной инфраструктуры должны обеспечивать безопасные условия движения велосипедистов и пешеходов.

2) Устройство велодорожек и иных объектов велотранспортной инфраструктуры не должно ухудшать условий обеспечения БДД, использования и содержания проезжей части и тротуаров, элементов благоустройства сети дорог.

3) Устройство велопешеходных дорожек и иных объектов велотранспортной инфраструктуры на тротуарах за счет сужения полос движения пешеходов допускается при наличии соответствующего технико-экономического обоснования при условии обеспечения прохода для пешеходов шириной не менее 3,0 м.

4) Велополосы, устраиваемые на проезжей части в виде выделенных полос, обозначаются знаком 1.23.3 в соответствии с ПДД и отделяются от полос движения транспорта разметкой в соответствии с п. 1.2.1 (сплошной линией). Стоянка и остановка транспортных средств за исключением остановочных пунктов, устройство парковок на велополосах не допускается.

5) Устройство велополос, велопешеходных дорожек и иных объектов велотранспортной инфраструктуры следует предусматривать в качестве самостоятельных элементов сети дорог на стадии проектирования, строительства и реконструкции участков сети дорог, зон жилой и исторической застройки, общественных центров, в том числе торговых центров, учебных заведений, зон рекреации, на объектах транспорта (включая автовокзалы, автостанции, остановочные пункты) и на подходах к ним.

6) При устройстве велополос, велопешеходных дорожек и иных объектов велотранспортной инфраструктуры в пределах существующих объектов, указанных в вышестоящем пункте, следует предусматривать разделение потоков транспорта, велотранспорта и пешеходов.

7) Велополосы на сети дорог выделяются и обозначаются дорожными знаками и разметкой в соответствии с ПДД и ГОСТ Р 52289-2004.

8) Велодорожки и велопешеходные дорожки, образующие велотранспортные маршруты местного значения, должны соединяться между собой с обеспечением сквозного проезда в соседние кварталы для создания непрерывной сети велодорожек.

Параметры велополос и велодорожек

1. Ширина велополос в населенных пунктах при движении велотранспорта в одном направлении для вновь проектируемых, строящихся, реконструируемых или капитально ремонтируемых участков сети дорог принимается равной не менее 1,5 м для каждой полосы движения. При организации движения во встречных направлениях, или при устройстве велопешеходных дорожек на тротуарах шириной менее 4,5 м ширина каждой полосы движения велосипедистов принимается не менее 1,3 м.

Расчетные параметры велодорожек и велополос следует принимать по таблице 2.5.2 согласно СП 42.13330.2011 «Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

Таблица 2.5.2 – Расчетные параметры велодорожек и велополос

Категория велодорожки	Расчетная скорость движения одиночного велосипедиста км/ч	Ширина полосы движения, м	Число полос движения, шт.	Наименьший радиус кривых в плане, м	Наибольший продольный уклон
Обособленная	20	1,50	1...2	30	40
Изолированная	30	1,50	2...4	50	30

2. На проезжей части магистральных улиц общегородского значения устройство велополос и других элементов велотранспортной инфраструктуры не допускается. На магистральных улицах районного значения (распределительных) допускается размещение велополос, отделенных от полос движения транспорта разделителями движения (защитные столбики, защитные барьеры, разделительные бордюры, отделение велополосы элементами благоустройства, парковка вдоль улицы). На местных улицах устройство велополосы допускается в виде выделенной части полосы движения проезжей части или примыкающей к проезжей части с выделением велополосы цветом и/или разметкой при ограничении скорости не более 40 км/ч. В случаях размещения велополосы в пределах проезжей части, велосипедисты являются участниками дорожного движения и подчиняются общим правилам дорожного движения, при этом:

- велополосы должны быть непрерывными, при пересечении других улиц разрывы в велодорожках не допускаются;

- на перекрестках изменение направления велополос с углом более 120° не допускаются;

- правая сторона велополосы на проезжей части ограничивается сплошной линией, левая кромка которой должна проходить на расстоянии не менее 0,25 м от бортового камня;

- пересечение улиц при невозможности выделения велополосы осуществляется велосипедистами по регулируемым и нерегулируемым пешеходным переходам, ширина перехода в этом случае должна быть увеличена на 1,5 м;

- велополоса должна быть выделена цветом, вдоль нее возможно устройство искусственных неровностей на дорожном покрытии.

3. Рекомендуемые геометрические параметры велополос должны соответствовать таблице 2.5.2.

Таблица 2.5.2 – Рекомендуемые геометрические параметры велополос

Нормируемый параметр	Минимальные значения при новом строительстве, реконструкции, капитальном ремонте дорог		Минимальные значения в стесненных* и особо стесненных** условиях
Расчетная скорость движения, км/ч	20	30	20* (15**)
Ширина проезжей части одной полосы велодорожки, м, не менее:			
однополосного одностороннего	1,5	1,5	1,3* (1,2**)
двухполосного одностороннего	1,5	1,5	не применяется
двухполосного со встречным движением	1,5	1,5	не применяется
Ширина велодорожки и тротуара с выделением велодорожки цветом покрытия, м	4,5	4,5	4,5*
Ширина обочин отдельно устроенной велодорожки, м	0,5	0,5	не применяется
Наименьший радиус кривых в плане, м:			
- при отсутствии виража	45	50	15
- при устройстве виража	30	45	15
Максимальный продольный уклон ***	80	70	60
Габарит по высоте, м	2,5	2,8	2,5
Примечания			
* под стесненными условиями понимаются ширина тротуара 3,0...4,5 м, улицы с одной полосой движения в каждом направлении, размещение рельсового наземного городского электрического транспорта (трамваи) на одной из сторон проезжей части.			
** под особо стесненными условиями понимаются ширина тротуара 3,0 м и менее вдоль			

Нормируемый параметр	Минимальные значения при новом строительстве, реконструкции, капитальном ремонте дорог	Минимальные значения в стесненных* и особо стесненных** условиях
улиц с одной полосой движения в каждом направлении. *** с учетом требований п.п. а-в, изложенных в «Методических рекомендациях по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения. Требования к планированию развития инфраструктуры велосипедного транспорта поселений, городских округов в Российской Федерации».		

4. При размещении велодорожек необходимо обеспечить расстояние:

до проезжей части, опор, деревьев – 0,5...0,75 м;

до тротуаров – 0,25...0,5 м;

до парковок автомобилей, киосков, остановочных пунктов – 0,5...0,75 м;

до элементов озеленения, урн, малых архитектурных форм – 0,5 м.

5. При разработке архитектурно-планировочных решений для строительства, реконструкции, капитального ремонта сети дорог, пешеходных тротуаров, пешеходных зон, пешеходных улиц, иных объектов городской транспортной инфраструктуры в части размещения и благоустройства велополос, велопешеходных дорожек, велодорожки, пешеходных тротуаров, пешеходных зон рекомендуется пользоваться действующими нормативными документами с учетом положений вышеуказанных Методических рекомендаций.

6. В зонах массового отдыха населения и на других озелененных территориях следует предусматривать выделенные велодорожки, предназначенные для рекреационного использования (прогулок и занятий физкультурой и спортом), иные элементы велотранспортной инфраструктуры. Ширина велодорожки в зонах массового отдыха населения должна быть не менее 3,0 м и предусматривать возможность встречного движения велосипедистов.

Требования к покрытиям велодорожек

1. Устройство покрытий велодорожек выполняется в соответствии с общими правилами устройства дорожных покрытий для улиц и тротуаров населенных пунктов.

2. Верхний слой покрытия велодорожек следует устраивать из асфальтобетона, цементобетона или каменных материалов, обработанных вяжущими, а при проектировании велопешеходных дорожек с выделением полос для движения велосипедистов – с применением цветных покрытий противоскольжения в соответствии с

требованиями ГОСТ 32753-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Покрытия противоскольжения цветные. Технические требования».

Велосипедные парковки

1. Велопарковки устраиваются возле учебных заведений, кинотеатров, магазинов площадью более 100 м², торговых центров, обзорных площадок, музеев, пересадочных узлов, иных объектов.

2. Габаритные размеры велопарковки на 1 велосипед принимаются в размере не менее 1,2 м² при длине парковочного места не менее 2 м.

3. При устройстве многорядной велопарковки должен быть обеспечен проезд (проход) между рядами шириной не менее 1,5 м.

4. Велопарковка может быть организована с диагональным расположением велосипедов, когда велосипеды припаркованы под углом 45°, рули не так сильно мешают велопарковке. Расстояние между велосипедами можно уменьшить до 50 см (или до 40 см в стесненных условиях) см, а глубину велопарковки – до 1,4 м. При такой велопарковке пройти к ней можно только в одном направлении (рисунки 2.5.3 и 2.5.4).

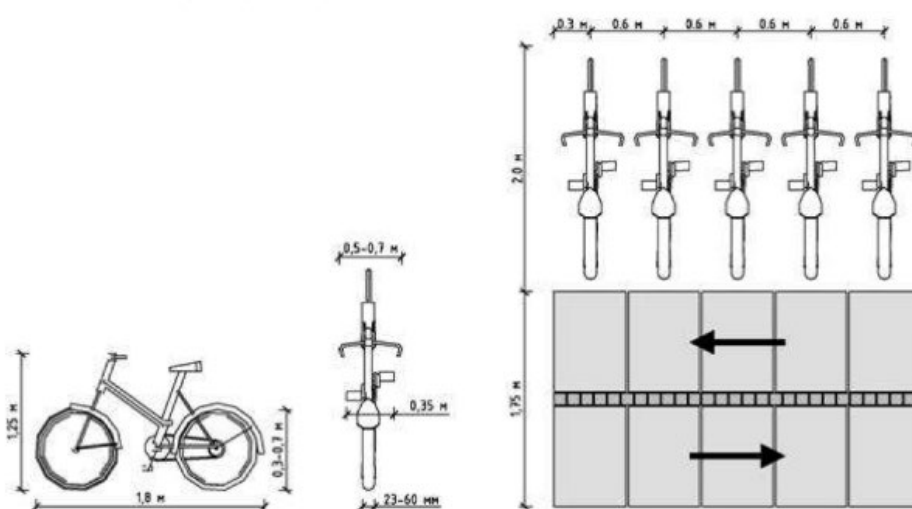


Рисунок 2.5.3 – Рекомендуемые размеры велопарковки

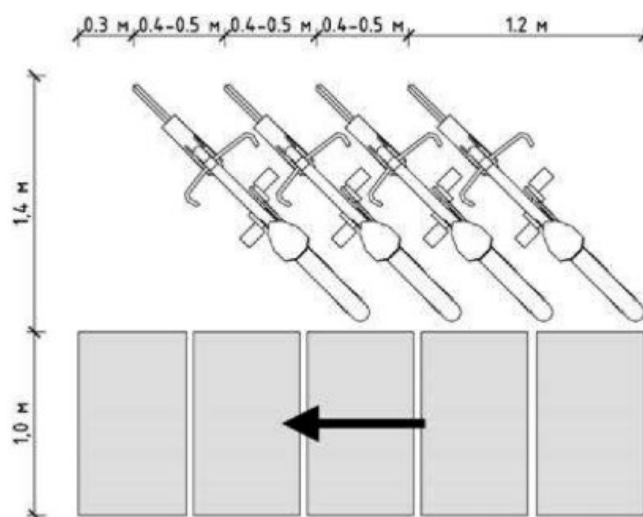


Рисунок 2.5.4 – Диагональное расположение велосипедов

5. Рекомендуемая площадь, приходящаяся на один велосипед на велопарковке - 1,7 м², включая парковочную площадь (1,2 м²) и проход (0,5 м² на каждый велосипед). Парковочная площадь может варьироваться от 1,2 м² для компактных решений до 3 м² там, где используются комфортные стойки с шириной ячеек 80 см.

6. Рекомендуемые значения количества парковочных мест для велосипедов указаны в таблице 2.5.3.

Таблица 2.5.3 – Рекомендуемые значения количества парковочных мест для велосипедов

Типы объектов	Число парковочных мест для велосипедов
Основной торговый центр	4...6 на 100 м ² площади
Районный торговый центр (универмаг)	5...7 на 100 м ² площади
Местный торговый центр	6...8 на 100 м ² площади
Офисные учреждения	2...4 на 100 м ² площади
Начальная школа	до 30 на 100 школьников
Средняя школа	до 50 на 100 школьников
Высшего образования	до 60 на 100 студентов
Закрытый спортивный центр	до 35 на 100 посетителей
Спортивная площадка с трибуной	до 20 на 100 посетителей
Спортивная площадка	до 20 на поле
Бассейн	до 15 на 100 м ² водной поверхности
Театр	до 20 на 100 посетителей
Концертный зал	до 25 на 100 посетителей
Кинотеатр	до 25 на 100 посетителей
Крупная дискотека; городская	до 25 на 100 посетителей
Крупная дискотека; негородская	до 5 на 100 посетителей
Больница; городская	до 30 на 100 кроватей
Больница; областная	до 20 на 100 кроватей
Дом престарелых	до 10 на 100 кроватей

Типы объектов	Число парковочных мест для велосипедов
Места отдыха	20...35 на 100 посетителей
Аттракционы/тематические парки развлечений	10...15 на 100 посетителей

7. Уличные велопарковки рекомендуется размещать на расстоянии не более 30 м от входа в учреждения, в хорошо освещенных местах с высокой интенсивностью пешеходного движения, в зоне обзора существующих камер видеонаблюдения. Велопарковки не должны препятствовать движению пешеходов и проезду спецтехники. В конструкции велопарковок рекомендуется использовать антивандальные материалы.

В рамках комплексного развития транспортной инфраструктуры Севского муниципального района целесообразно рассмотреть вопрос развития велотранспортной инфраструктуры, направленной на обеспечение безопасного и комфортного использования велотранспорта в качестве альтернативы поездок на автомобиле. Ниже приведены основные участки дорог и улиц, планируемые под создание велосипедных путей сообщения протяженностью 2,23 км (рисунок 2.5.5). При построении схемы по развитию велосипедных путей сообщения учитывались следующие особенности: наличие объектов притяжения, выявление основных потенциальных направлений велотранспортных маршрутов, геометрические параметры дорожной сети, условия ОДД и др.

Планируемые велопарковки предлагается организовать вблизи объектов следующих объектов притяжения:

г. Севск (протяженность веломаршрута ~ 2,23 км.):

- У Севского стадиона;
- У Севского музея по адресу ул. Ленина, 33;
- Межпоселенческий Районный Культурно-досуговый центр по адресу ул. Ленина, 14;
- Троицкий монастырь по адресу ул. Ленина, 8;
- У Севского РДК;
- Петропавловская церковь по адресу ул. Ленина, 68;
- Торговый центр по адресу ул. Ленина, 86А.

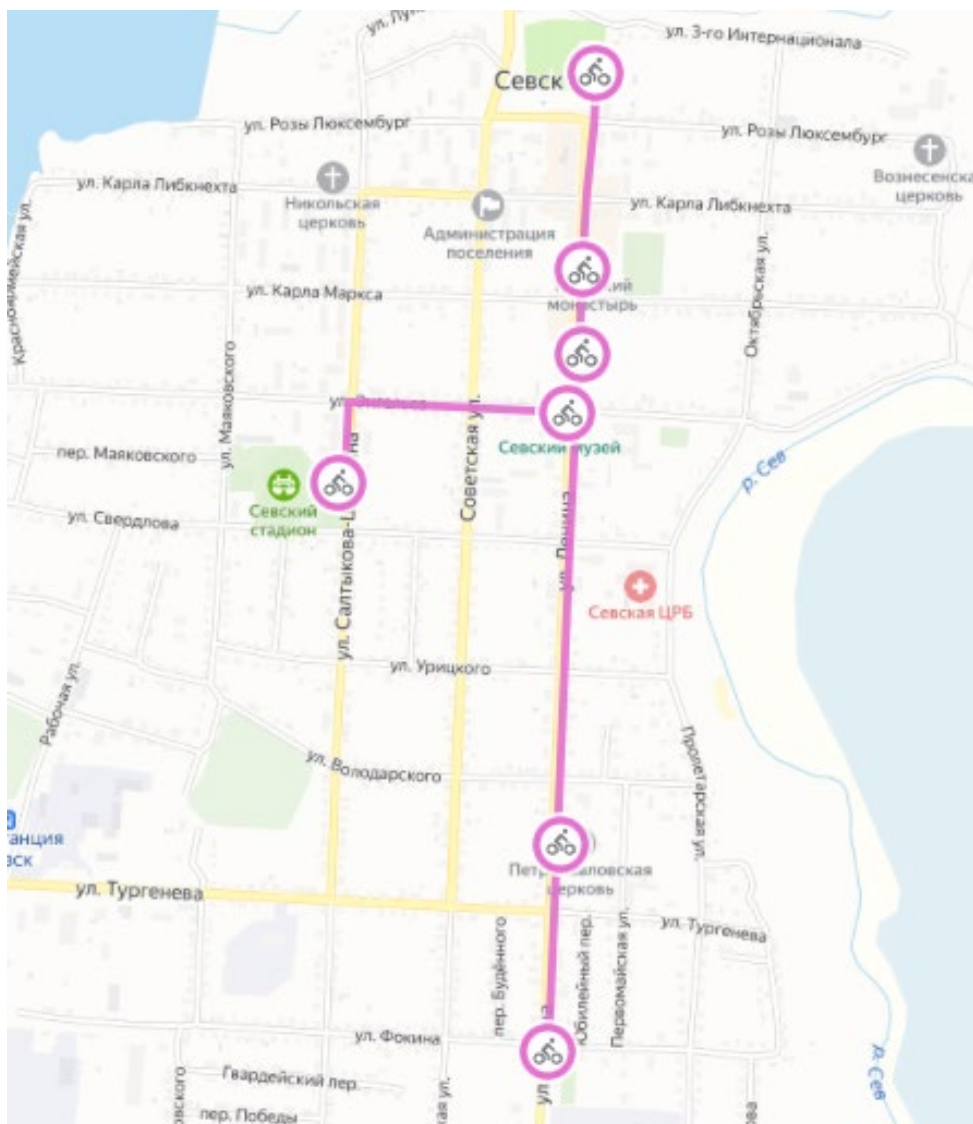


Рисунок 2.5.5 – Планируемая схема велосипедного маршрута и расположение планируемых велопарковок на территории Севского района

2.6 Введение приоритета в движении маршрутных транспортных средств

По результатам проведенного обследования введение приоритета в движении маршрутных транспортных средств на УДС поселения не требуется.

2.7 Развитие парковочного пространства (в том числе за пределами дорог)

По результатам проведенного обследования предлагается размещение парковочных мест (карманов) в Севском муниципальном районе (адресный перечень размещения парковочных мест приведен в таблице 2.7.1, схема размещения - на рисунке 2.7.1).

Таблица 2.7.1 – Адресный перечень размещения парковочных мест в г. Севск

№	Адрес	Вместимость, машино/мест
1	У Продуктового рынка по ул. Ленина	10
2	У магазина «Автозапчасти» по ул. Салтыкова-Щедрина	7
3	У Администрации поселения по ул. Советская	7
4	У Отдела социальной защиты по ул. Карла Маркса	5
5	У Севского стадиона по ул. Салтыкова-Щедрина	10
6	У отделения Сбербанка по адресу ул. Ленина 26	4
7	У Центра социального обслуживания по адресу ул. Ленина 51	4
8	У Севского кладбища по ул. Володарского	15
9	У Севского рынка по ул. Фокина	20
Итого		82

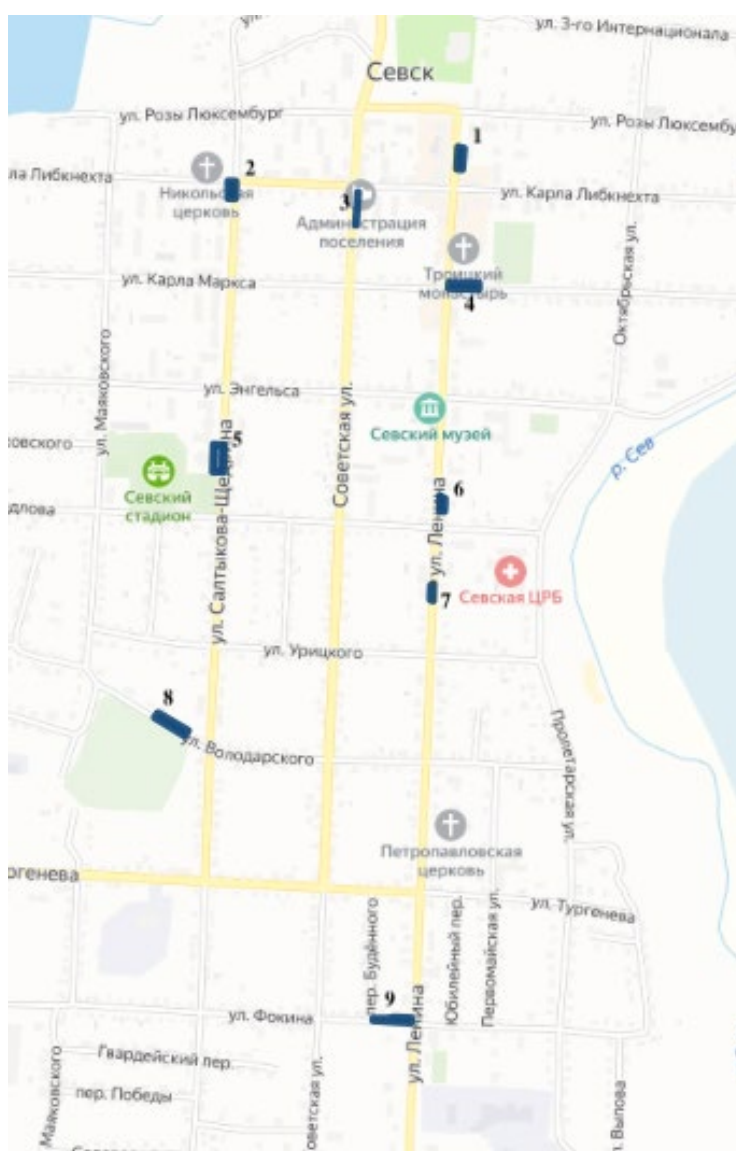


Рисунок 2.7.1 - Расположение предлагаемых парковочных мест в г. Севск

2.8 Введение временных ограничений или прекращения движения транспортных средств

Предлагается запретить движение транзитных транспортных средств по территории Севского муниципального района (см. подраздел 2.16), а движение грузового транспорта, в том числе осуществляющего перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, по дорогам регионального или межмуниципального значения в объезд жилых застроек и населенных пунктов сельских поселений (см. подраздел 2.1.).

2.9 Применение реверсивного движения и организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках

Применение реверсивного движения и организация одностороннего движения на дорожной сети района не требуется.

2.10 Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования

На основе анализа совершенных ДТП на территории Севского муниципального района выявлено 2 существующих пешеходных переходов, на которых произошел наезд на пешехода. В связи с этим на данных пешеходных переходах предлагается реализация комплекса мероприятий по БДД, в рамках которых предлагается установка пешеходного светофора Т7 (См. подраздел 2.5).

2.11 Разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления дорожным движением (АСУДД), ее функции и этапы внедрения

Эффективность управления дорожным движением (транспортными и пешеходными потоками) достигается за счет создания АСУДД, которая входит в состав интеллектуальной транспортной системы (ИТС).

Согласно ГОСТ 24.501-82 «Автоматизированные системы управления дорожным движением. Общие требования» в зависимости от уровня сложности АСУДД ее управляющими функциями могут быть:

- автоматическое локальное управление движением транспортных средств на отдельных перекрестках (въездах);
- автоматическое координированное управление движением транспортных средств на группе перекрестков;
- координированное управление движением транспортных средств на дорожной сети города, автомагистрали (или на их участках) с автоматическим расчетом (выбором) программ координации (совокупности управляющих воздействий);

- установление допустимых или рекомендуемых скоростей;
- перераспределение транспортных потоков на дорожной сети;
- автоматический поиск и прогнозирование мест заторов на участках дорожной сети и автомагистрали с выбором соответствующих управляющих воздействий;
- обеспечение преимущественного проезда транспортных средств через перекрестки или автомагистрали;
- оперативное диспетчерское управление движением транспортных средств на отдельных перекрестках (въездах) или группе перекрестков.

Основными показателями эффективности АСУДД являются сокращение транспортных задержек всех участников движения при перемещении по дорожной сети, повышение пропускной способности дорожной сети, повышение уровня БДД, снижение экологической нагрузки на окружающую среду и др.

В состав периферийного оборудования системы входят дорожные контроллеры, детекторы транспорта, видеокамеры, управляемые дорожные знаки (УДЗ) и т.д. Наличие центрального оборудования АСУДД (управляющий вычислительный комплекс, средства отображения информации, серверы и др.) зависит от уровня сложности АСУДД.

Внедрение АСУДД требует значительных капитальных вложений и должно быть экономически обоснованным. По результатам проведенного анализа условий движения и ОДД в Севском муниципальном районе, выбран вариант проектирования КСОДД без разработки АСУДД.

2.12 Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий

Согласно положениям Транспортной стратегии Российской Федерации, на период до 2030 года, утвержденной распоряжением правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р, одной из целей развития транспортной системы РФ является удовлетворение потребностей экономики и общества в качественных и конкурентоспособных транспортных услугах, обеспечение устойчивых связей населенных пунктов с магистральными сетями транспортных коммуникаций.

Транспортная и пешеходная связанность территории Севского муниципального района обеспечивается развитием транспортной инфраструктуры, сбалансированной с градостроительной деятельностью, и направлена на оптимальное перераспределение транспортных и пешеходных потоков, обеспечение удобных и безопасных транспортных связей внутри района и повышение пропускной способности дорожной сети. Высокая степень связности транспортной сети муниципального образования позволит обеспечить скорость, комфорт и безопасность передвижения между населенными пунктами района, а

также обеспечить связи с объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами регионального или межмуниципального значения Брянской области. Важным направлением развития дорожной сети Севского муниципального района является приведение дорог в соответствие с нормами, установленными законодательством Российской Федерации.

1. В соответствии со Схемой территориального планирования Севского муниципального района Брянской области предусматривается развитие транспортной инфраструктуры, приведенной в таблице 2.12.1.

Таблица 2.12.1 – Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры Севского муниципального района.

№ п/п	Перечень мероприятий	Ед. измерения	Количество
1	Строительство автомобильной дороги Грудская – Страчево (Суземский район)	км	Определяется согласно проекту
2	Строительство автомобильной дороги Подывотье – Чуйковка (Украина)	км	Определяется согласно проекту
3	Строительство автомобильной дороги Сенное – Погребы	км	Определяется согласно проекту
Севское городское поселение Брянской области			
4	Строительство транспортной развязки в разных уровнях, на пересечениях автодороги «Украина» с дорогой Суземка	шт.	1
5	Строительство транспортной развязки в разных уровнях, на пересечениях автодороги «Украина» с дорогой подъезды к г. Севск	шт.	1
6	Реконструкция автомобильной дороги «Украина» – Суземка (4 кат.)	км	2,855
7	Реконструкция автомобильной дороги Комаричи – Севск	км	11,61
8	Реконструкция автомобильной дороги Севск – Доброводье	км	10,3
Доброводское сельское поселение Севского муниципального района Брянской области			
9	Реконструкция автодороги Севск–Доброводье	км	10,3
10	Реконструкция автодороги «Севск–Доброводье» – Сенное	км	4,46
11	Реконструкция автодороги «Севск–Доброводье» – Гапонова	км	4,80

№ п/п	Перечень мероприятий	Ед. измерения	Количество
12	Реконструкция участка автомобильной дороги Доброводье – Дворики (Курская область)	км	4,50
13	Строительство автомобильной дороги Гапонова – Кривцова (Новоямское сельское поселение)	км	3
14	Расширение уличной дорожной сети с твердым покрытием в с. Доброводье	км	7
15	Расширение уличной дорожной сети с твердым покрытием с. Сенное	км	7
16	Расширение уличной дорожной сети с твердым покрытием с. Юрасов Хутор	км	2,35
17	Расширение уличной дорожной сети с твердым покрытием с. Гапонова	км	7
Пушкинское сельское поселение Севского муниципального района Брянской области			
18	Строительство участка автомобильной дороги Пушкино – Орля (Подлесно-Новосельское сельское поселение) – Зерново (Суземский район), проходящего по территории сельского поселения	км	Определяется согласно проекту
19	Расширение уличной дорожной сети с твердым покрытием в с. Пушкино	км	7
20	Расширение уличной дорожной сети с твердым покрытием в с. Бересток	км	7
21	Расширение уличной дорожной сети с твердым покрытием в с. Марицкий Хутор	км	2,13
22	Строительство участка автомобильной дороги Пушкино – Ивачево (Подлесно-Новосельское сельское поселение), проходящего по территории сельского поселения	км	Определяется согласно проекту
Подлесно-Новосельское сельское поселение Севского муниципального района Брянской области			
23	Строительство участка автомобильной дороги Ивачево–Пушкино (Пушкинское сельское поселение) , проходящего по территории сельского поселения	км	Определяется согласно проекту
24	Строительство участка автомобильной дороги Пушкино (Пушкинское сельское поселение) – Орля – Зерново (Суземский район), проходящего по территории сельского поселения	км	Определяется согласно проекту
25	Строительство автомобильной дороги Орля – Подлесные Новоселки	км	Определяется согласно проекту
26	Строительство и обеспечение функционирования участка автодороги Рабочий (Косицкое сельское поселение) – Подывотье – Грудская – Страхово (Суземский район), проходящего по территории Подлесно-Новосельского сельского поселения	км	Определяется согласно проекту
27	Расширение уличной дорожной сети с твердым покрытием в д. Подлесные Новоселки	км	0,7

№ п/п	Перечень мероприятий	Ед. измерения	Количество
28	Расширение уличной дорожной сети с твердым покрытием в с. Первомайское	км	1
29	Расширение уличной дорожной сети с твердым покрытием в с. Подывотье	км	7
Косицкое сельское поселение Севского муниципального района Брянской области			
30	Расширение уличной дорожной сети с твердым покрытием в п. Косицы	км	7
31	Расширение уличной дорожной сети с твердым покрытием в с. Поздняшовка	км	1,82
32	Расширение уличной дорожной сети с твердым покрытием в п. Рабочий	км	8
33	Расширение уличной дорожной сети с твердым покрытием в с. Хинель	км	7
34	Строительство и обеспечение функционирования участка автодороги Лемешовка (Троебортовское сельское поселение) – Хинель – Рабочий – Подывотье (Подлесно-Новосельское сельское поселение), проходящего по территории Косицкого сельского поселения	км	24,3
35	Строительство участка автомобильной дороги – ответвления от федеральной трассы М3 «Украина» – Троебортовское, проходящего по территории сельского поселения	км	1,102
36	Строительство транспортной развязки на пересечении автодороги М3«Украина» с автомобильной дорогой «Украина» – Поздняшовка – Троебортовское	шт.	1
Новоямское сельское поселение Севского муниципального района Брянской области			
37	Строительство уличной дорожной сети с твердым покрытием в с. Шведчики	км	8
38	Строительство уличной дорожной сети с твердым покрытием в с. Голышина	км	7
39	Строительство участка автомобильной дороги Кривцова–Гапонова (Доброводское сельское поселение)	км	5
40	Реконструкция участка автомобильной дороги Комаричи – Севск	км	11,61
Троебортовское сельское поселение Севского муниципального района Брянской области			
41	Расширение уличной дорожной сети с твердым покрытием в с. Троебортовское	км	8
42	Расширение уличной дорожной сети с твердым покрытием в с. Лемешовка	км	7
43	Расширение уличной дорожной сети с твердым покрытием в с. Некислица	км	3,6

№ п/п	Перечень мероприятий	Ед. измерения	Количество
44	Строительство автомобильной дороги – ответвления от федеральной трассы М3 «Украина» – с. Троебортное	км	Определяется согласно проекту
45	Строительство и обеспечение функционирования автодороги Лемешовка – граница сельского поселения, в направлении Подывотье (Подлесно-Новосельское сельское поселение) – Страчово (Суземский район)	км	15,273
46	Строительство транспортных развязок на пересечениях автодороги М3«Украина» с автомобильными дорогами подъездом к с. Троебортное	шт.	1
47	Строительство транспортных развязок на пересечениях автодороги М3«Украина» с автомобильными дорогами Лемешовка	шт.	1

Поэтапная реализация вышеуказанных мероприятий позволит повысить уровень качества жизни населения района через обеспечение доступа к безопасным и качественным транспортным услугам в соответствии с нарастающими потребностями населения в передвижении.

Так как финансовые возможности органов местного самоуправления на реализацию вышеуказанных мероприятий ограничены, требуется софинансирование за счет бюджета Брянской области. В случае отсутствия необходимого объема финансовых ресурсов на реализацию вышеуказанных мероприятий предлагается ряд мероприятий перенести за пределы расчетного срока.

2.13 Организация движения маршрутных транспортных средств

Пассажирские перевозки имеют важное экономическое и социальное значение для жизнедеятельности и развития муниципального района. Для обеспечения безопасного и качественного транспортного обслуживания населения предлагается обустройство остановочных пунктов в соответствии с ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования», согласно реестру муниципальных маршрутов регулярных перевозок, таблице 2.13.1.

Таблица 2.13.1 – Реестр муниципальных маршрутов регулярных перевозок

№	Направление муниципальных маршрутов
1	Севск – Шведчики – Кривцова
2	Севск – Подывотье
3	Севск – Подывотье – Грудская

№	Направление муниципальных маршрутов
4	Севск - Новоямское
5	Севск – Гапоново – Сенное - Доброводье
6	Севск – Хинель
7	Севск – Голышино
8	Севск - Лемяшовка
9	Севск – Бересток (ч/з Марицкий)
10	Севск – Косицы

2.14 Организация или оптимизация системы мониторинга дорожного движения, установка детекторов транспорта, организация сбора и хранения документации по организации дорожного движения

В соответствии со ст.7 федерального закона от 29.12.2017 № 443-ФЗ «*О полномочиях органов местного самоуправления муниципальных районов, городских округов и городских поселений в области организации дорожного движения*» относятся:

1) организация и мониторинг дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования местного значения».

Данные мониторинга дорожного движения на территории муниципального образования используются при решении задач по:

- а) оценке состояния дорожного движения и эффективности его организации;
- б) выявлению и прогнозированию развития процессов, влияющих на состояние дорожного движения;
- в) разработке программ комплексного развития транспортной инфраструктуры, комплексных схем организации дорожного движения и проектов ОДД;
- г) определению мероприятий по совершенствованию ОДД;
- д) оценке качества реализации мероприятий, направленных на обеспечение эффективности ОДД;
- е) контролю в сфере ОДД;
- ж) обеспечению потребностей в достоверной информации о состоянии дорожного движения.

Детектор транспорта - техническое средство АСУДД, предназначенное для обнаружения транспортных средств и определения параметров их движения в контролируемых зонах на дорогах и улицах. Детектор транспорта должен соответствовать требованиям ГОСТ 34.401-90 «Информационная технология (ИТ). Комплекс стандартов на автоматизированные системы. Средства технические периферийные автоматизированных систем дорожного движения. Типы и технические требования».

По результатам проведенного анализа организации движения в поселении и параметров дорожного движения на ключевых узлах предлагается установка детекторов транспорта на существующих светофорных объектах за пределами расчетного срока при соответствующем технико-экономическом обосновании.

2.15 Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения

Водители нуждаются в предоставлении своевременной и наиболее полной информации, которая позволила бы им свободно ориентироваться на улично-дорожной сети при следовании по выбранному маршруту, что снижает напряженность труда водителей и уменьшает вероятность ДТП, а также увеличивает пропускную способность дорог; при необходимости корректировать выбранный ранее маршрут с учетом реальных условий движения в период осуществления поездки, способствуя минимизации затрат времени.

Для ориентирования на улично-дорожной сети в процессе осуществления поездки, участникам дорожного движения необходимы сведения об улицах, объектах и схемах организации движения в транспортных узлах по ходу движения. Такие сведения обеспечиваются информационными указателями, которыми в достаточном количестве должна быть оснащена улично-дорожная сеть.

Предоставление информации должно различаться в зависимости от района города, магистралей, условий дорожного движения.

Целью системы информационного обеспечения участников дорожного движения является минимизация общих потерь, возникающих при движении транспортных средств по улично-дорожной сети за счет совершенствования информирования для ориентирования в пространстве.

Система информационного обеспечения участников дорожного движения должна обеспечивать:

- безопасность дорожного движения;
- информированность водителей об их местонахождении и возможных маршрутах движения, расположении объектов, в т.ч. таких объектов притяжения водителей транспортных средств, как торговые центры, объекты потребительского рынка и т.п.;
- возможность своевременной оценки дорожной обстановки и маневрирования;
- комфортное восприятие информации участниками дорожного движения.

Информационно-указательные знаки индивидуального проектирования с информацией об объектах притяжения водителей размещают в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52289-2004 и вносят в проекты организации дорожного движения.

2.16 Организация пропуска транзитных транспортных средств

См. подраздел 2.1.

2.17 Организация пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств

См. подраздел 2.1.

2.18 Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах

Целью применения такого метода успокоения движения как изменение скоростных режимов движения является снижение числа конфликтных ситуаций в дорожном движении между транспортом и пешеходами, предотвращение ДТП и снижение тяжести их последствий. На территории Севского муниципального района предлагается ввести ограничение скоростного режима до 40 км/ч вблизи объектов социального значения (таблица 2.18.1).

При въезде в зоны и выезде из них необходимо установить дорожные знаки 5.31 «Зона с ограничением максимальной скорости» и 5.32 «Конец зоны с ограничением максимальной скорости» соответственно.

Таблица 2.18.1 - Адресный перечень объектов Севского муниципального района, на которых предлагается реализация мероприятий по ограничению скоростного режима до 40 км/ч

Поселение	Наименование	Местоположение
Медицинские учреждения		
Доброводское с/п	Доброводская врач. амб.	с. Доброводье
	Сенновский ФАП	с. Сенное
	Гапоновский ФАП	с. Гапонова
Косицкое с/п	Липницкий ФАП	п. Косицы
	Хинельский ФАП	с. Хинель
	Воскресеновский ФАП	с. Поздняшовка

Поселение	Наименование	Местоположение
Новоямское с/п	Шведчиковский ФАП	с. Шведчики
	Голышенский ФАП	с. Голышина
	Кривцовский ФАП	с. Кривцово
	Новоямский ФАП	с. Новоямское
Подлесно-Новосельское с/п	Подлесно-Новосельский ФАП	с. П.Новоселки
	Первомайский ФАП	с. Первомайское
	Подывотская участковая больница	с. Подывотье
Пушкинское с/п	Берестокский ФАП	с. Бересток
	Марицкий ФАП	с. Марицкий Хутор
	Пушкинский ФАП	с. Пушкино
Троебортно-Новосельское с/п	Троебортно-Новосельский ФАП	с. Троебортное
	Лемешовский ФАП	с. Лемешовка
Чемлыжское с/п	Княгининский ФАП	с. Княгинино
	Чемлыжский ФАП	с. Чемлыж
	Заульский ФАП	с. Заулье
Севское г/п	Севская ЦРБ	г. Севск
	Поликлиника	г. Севск
	Женская консультация	г. Севск
Образовательные учреждения		
Севское г/п	СОШ № 1 им. Октябрьской революции	г. Севск
	СОШ № 2 им. И.Г. Петровского	г. Севск
	Севская НШ	п. Дубрава
	Стрелецкая НШ	п. Заречный
Доброводское с/п	Доброводская СОШ	с. Доброводье
	Гапоновская ОШ	с. Гапонова
	Сенновская ОШ	с. Сенное
	Юрасовская НШ	с. Юрасов Хутор
Косицкое с/п	Липницкая СОШ	п. Косицы
	Хинельская СОШ	п. Рабочий
	Поздняшовская ОШ	с. Поздняшовка
Новоямское с/п	Голышинская ОШ	с. Голышина
	Кривцовская ОШ	д. Кривцова
	Новоямская ОШ	с. Новоямское
	Шведчиковская ОШ	с. Шведчики
Подлесно-Новосельское с/п	Подывотская СОШ	с. Подывотье
	Первомайская ОШ	с. Первомайское
	П.-Новосельская ОШ	д. П. Новоселки
Пушкинское с/п	Берестокская СОШ	с. Бересток
	Марицкая НШ	с. Мариц. Хутор
Троебортно-Новосельское с/п	Лемешовская ОШ	с. Лемешовка
	Троебортно-Новосельская ОШ	с. Троебортное
Чемлыжское с/п	Княгининская СОШ	с. Княгинино
	Заульская ОШ	с. Заулье
	Чемлыжская ОШ	с. Чемлыж

2.19 Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов

Инженерные мероприятия по обеспечению доступности объектов и услуг для инвалидов и других категорий МГН определяются следующими нормативными документами:

1. Федеральный закон от 29.12.2004 г. № 190-ФЗ «Градостроительный кодекс Российской Федерации» (статья 48 часть 12 пункт 10);
2. Постановление Правительства Российской Федерации от 16 февраля 2008 г. № 87 «О составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию»;
3. Конвенция ООН «О правах инвалидов»;
4. Свод правил СП 59.13330.2012 «Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения» Актуализированная редакция СНиП 35-01-2001;
5. ОДМ 218.2.007-2011 Методические рекомендации по проектированию мероприятий по обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства.

В составе мероприятий предусматриваются:

- доступность пешеходных путей,
- доступность пешеходных переходов,
- доступность остановочных пунктов общественного транспорта,
- доступность парковок.

Доступность пешеходных путей

Поверхность пешеходных путей, предназначенных для передвижения МГН, должна быть ровная, без швов и нескользкая, в том числе при увлажнении. Имеющиеся на пути небольшие перепады уровней должны быть сглажены. Покрытие пешеходных дорожек, тротуаров, съездов, пандусов и лестниц должно быть из твердых материалов, ровным, не создающим вибрацию при движении по нему. Их поверхность должна обеспечивать продольный коэффициент сцепления 0,6-0,75 кН/кН, в условиях сырой погоды и отрицательных температур- не менее 0,4 кН/кН. Покрытие из бетонных плит или брусчатки должно иметь толщину швов между элементами не более 0,01 м. Покрытие из рыхлых материалов, в том числе песка и гравия, не допускаются.

Ширина пешеходного пути с учетом встречного движения инвалидов на креслах-колясках должна быть не менее 2,0 м. В условиях застройки в затесненных местах допускается в пределах прямой видимости снижать ширину пешеходного пути движения до 1,2 м. При этом следует устраивать не более чем через каждые 25 м горизонтальные площадки (карманы) размером не менее 19 2,0 x 1,8 м для обеспечения возможности разъезда инвалидов на креслах-колясках. Продольный уклон путей движения, по которому возможен проезд инвалидов на креслах-колясках, не должен превышать 5%,

поперечный 2%. В местах изменения уклонов необходимо устанавливать искусственное освещение не менее 100 лк на уровне поверхности пешеходного пути.

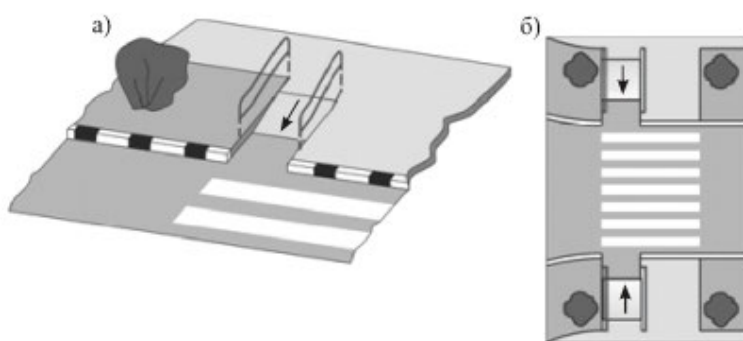
Высота бордюров по краям пешеходных путей на территории рекомендуется принимать не менее 0,05 м. Перепад высот бордюров, бортовых камней вдоль эксплуатируемых газонов и озелененных площадок, примыкающих к путям пешеходного движения, не должны превышать 0,025 м.

Система средств информационной поддержки должна быть обеспечена на всех путях движения, доступных для МГН.

Доступность пешеходных переходов

При разнице высот между поверхностями тротуара или переходной дорожки и проезжей части автомобильной дороги более 15 мм наземные нерегулируемые пешеходные переходы с двух сторон оборудуются короткими пандусами, длина поверхности которых не превышает 6 м (далее – пандусы).

Для тротуаров шириной 4 м и более, примыкающих к проезжей части автомобильной дороги, а также для тротуаров шириной 2 м и более, отделенных от проезжей части полосой озеленения шириной не менее 2 м, рекомендуется применение пандуса с колесоотбойными бортиками, нижняя часть которого сопрягается с расположенной перед пешеходным переходом горизонтальной площадкой, имеющей длину 1,5–2 м и ширину, соответствующую ширине пандуса. Пандусы данного типа в пределах проезжей части автомобильной дороги следует размещать на одной линии по краю пешеходного перехода (рисунок 2.19.1, а,б).

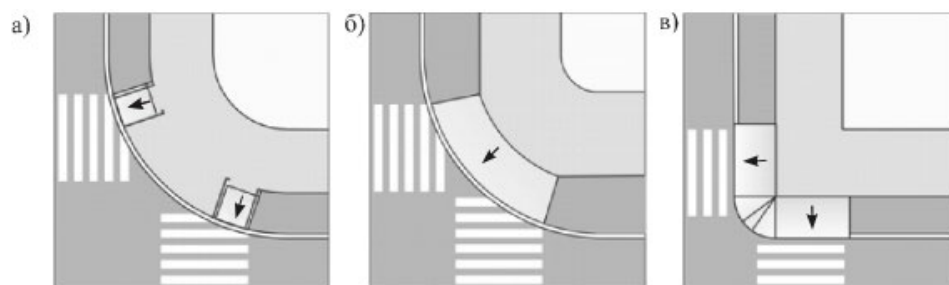


а – общий вид; б – вид сверху

Рисунок 2.19.1 – Пример размещения пандусов на пешеходных переходах, отделенных от проезжей части полосой озеленения

На участках, где ширина тротуара вместе с полосой озеленения менее 4 м (условия движения соответствуют нормальным), допускается выполнять пандусы аналогично

варианту 1, но без горизонтальной площадки, расположенной перед пешеходным переходом (рисунок 2.19.2).



а – пандус на каждом переходе; б – один пандус по ширине внешних границ переходов; в – комбинированный пандус по ширине перехода (уклон 50‰)

Рисунок 2.19.2 – Варианты размещения пандусов на пешеходных переходах, выполненных по продолжению тротуара или пешеходной дорожки

При разнице высот между поверхностями тротуара или переходной дорожки и проезжей части автомобильной дороги более 15 мм наземные пешеходные переходы с двух сторон оборудуются короткими пандусами, длина поверхности которых не превышает 6 м.

Устройство пандусов не требуется в случае оборудования приподнятого пешеходного перехода.

Регулируемые перекрестки должны быть оснащены средствами визуальной и звуковой индикации, отдельными от средств индикации, предназначенных для ТС.

Тактильные средства, выполняющие предупредительную функцию на покрытии пешеходных путей на участке, следует размещать не менее чем за 0,8 м до объекта информации или начала опасного участка, изменения направления движения, входа и т.п. Ширина тактильной полосы принимается в пределах 0,5-0,6 м.

На рисунке 2.19.3 показан пример наземного пешеходного перехода, оборудованного пандусным сходом и тактильной плиткой.

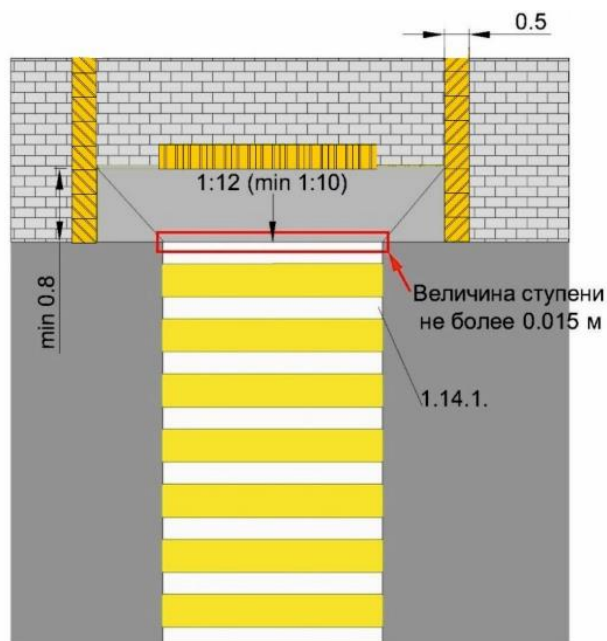


Рисунок 2.19.3 – Пример наземного пешеходного перехода, оборудованного пандусным сходом и тактильной плиткой

На пешеходных и транспортных коммуникациях для инвалидов с дефектами слуха должны быть установлены световые (проблесковые) маячки, сигнализирующие об опасном приближении (прибытии) транспортных средств (поезд, автобус, троллейбус, трамвай, судно и др.) в темное время суток, сумерках и в условиях плохой видимости (дождь, туман, снегопад).

Регулируемые наземные пешеходные переходы следует оборудовать средствами световой сигнализации согласно ГОСТ Р 52289-2004 и ГОСТ Р 52282-2004, имеющими дополнительные технические средства связи и информации (визуальные, звуковые и тактильные), обеспечивающие доступность и безопасность движения инвалидов и других маломобильных групп населения и выполняемые в соответствии с требованиями ГОСТ Р 50918-96, ГОСТ Р 51648-2000, ГОСТ Р 51671-2000, ГОСТ Р 52131-2003, а в некоторых случаях – опорными стационарными реабилитационными устройствами по ГОСТ Р 51264-99.

Доступность остановочных пунктов общественного транспорта

Ширина остановочных площадок, предназначенных для остановки маршрутных транспортных средств, принимается равной ширине полосы проезжей части автомобильной дороги, а их длина – с учетом расчетной пропускной способности остановочного пункта, но не менее 20 м и не более 60 м. Дорожная одежда остановочных площадок выполняется одинаковой прочности с дорожной одеждой проезжей части автомобильной дороги. Ширина посадочной площадки принимается не менее 3 м, а длина

– не менее длины остановочной площадки. В общую площадь посадочной площадки входит место посадки и высадки инвалидов (рисунок 2.19.4), параметры которого принимаются равными 2 х 2 м.



Рисунок 2.19.4 – Пример применения механической аппарели автобуса на посадочной площадке в габаритах места посадки инвалидов

Посадочную площадку остановочного пункта следует выполнять приподнятой на 0,2 м над поверхностью остановочной площадки. Указанное значение может быть скорректировано до высоты уровня пола или нижней ступени преобладающих типов доступных для инвалидов маршрутных транспортных средств, останавливающихся на остановочном пункте. Для обеспечения возможности остановки маршрутного транспортного средства с минимальным зазором относительно посадочной площадкой (0,05 м и менее) рекомендуется применять бордюрный камень со скошенной кромкой и закруглением в нижней его части радиусом 0,05 м.

При наличии перепада высот между поверхностями пешеходных путей, примыкающих к остановочному пункту, и посадочной площадки доступность остановочного пункта для людей в креслах-колясках, с детской коляской и некоторых других маломобильных групп населения обеспечивается применением одного или нескольких пандусов (рисунок 2.19.5).



Рисунок 2.19.5 – Пример обустройства остановочного пункта пандусом

В зоне остановочного пункта рекомендуется предусматривать пешеходный переход, размещаемый между ближайшими боковыми границами остановочных пунктов противоположных направлений, но не ближе 5 м от границы каждого из них (рисунок 2.19.6). Исключение могут составлять пешеходные переходы, расположенные в зоне перекрестка.

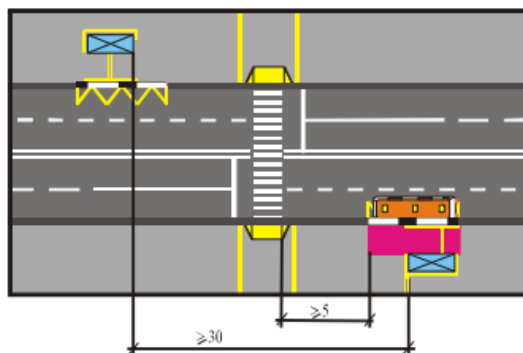


Рисунок 2.19.6 – Пример размещения остановочных пунктов, совмещенных с пешеходным переходом, доступным для инвалидов и других МГН

Для инвалидов по зрению на остановочных пунктах дополнительно предусматриваются тактильные указатели, содержащие информацию об организации движения на маршруте (тактильные схемы, таблички, стенды с выпуклыми символами или шрифтом Брайля, тактильные поверхности со схемой маршрута), звуковые устройства, радиоинформаторы системы информирования и ориентирования МГН, искусственное освещение повышенной яркости в темное время суток.

Обустройство остановочного пункта тактильными указателями для слепых и слабовидящих людей осуществляется по СП 136.13330.2012, ГОСТ Р 51671-2000 и ГОСТ Р 52875-2007.

Транспортные средства пассажирского транспорта в соответствии с ГОСТ Р 51090-2017 «Средства общественного пассажирского транспорта. Общие технические требования доступности и безопасности для инвалидов» должны быть оборудованы специальными устройствами и системами для обеспечения доступности и безопасности различных категорий МГН.

Доступность парковок

1) В соответствии с п. 4.2.1 СП 59.13330.2012 «На индивидуальных автостоянках на участке около или внутри зданий учреждений обслуживания следует выделять 10% мест (но не менее одного места) для транспорта инвалидов, в том числе 5% специализированных мест для автотранспорта инвалидов на кресле-коляске из расчета, при числе мест:

- до 100 включительно – 5% мест, но не менее одного места;
- от 101 до 200 – 5 мест и дополнительно 3%;
- от 201 до 1000 – 8 мест и дополнительно 2%;
- от 1001 места и более – 24 места плюс не менее 1% на каждые 100 мест свыше».

2) Выделяемые места должны обозначаться знаками, принятыми ГОСТ Р 52289-2004 и ПДД на поверхности покрытия стоянки и продублированы знаком на вертикальной поверхности (стене, столбе, стойке и т.п.) в соответствии с ГОСТ 12.4.026 «Система стандартов безопасности труда. Цвета сигнальные, знаки безопасности и разметка сигнальная. Назначение и правила применения. Общие технические требования и характеристики. Методы испытаний», расположенным на высоте не менее 1,5 м.

3) Специальные парковочные места вдоль транспортных коммуникаций разрешается предусматривать при уклоне дороги менее 1:50.

Размеры парковочных мест, расположенных параллельно бордюру, должны обеспечивать доступ к задней части автомобиля для пользования пандусом или подъемным приспособлением.

Пандус должен иметь блистерное покрытие, обеспечивающее удобный переход с площадки для стоянки на тротуар. В местах посадки и передвижения инвалидов из личного автотранспорта до входов в здания должно применяться нескользкое покрытие.

4) Разметку места для стоянки автомашины инвалида на кресле-коляске следует предусматривать размером 6,0х3,6 м, что дает возможность создать безопасную зону сбоку и сзади машины - 1,2 м.

5) Встроенные, в том числе подземные автостоянки должны иметь непосредственную связь с функциональными этажами здания с помощью лифтов, в том числе приспособленных для перемещения инвалидов на кресле-коляске с сопровождающим. Эти лифты и подходы к ним должны быть выделены специальными знаками.

В таблице 2.19.1 сформирован перечень учреждений на территории муниципального района, вблизи которых необходима реализация вышеуказанных мероприятий по обеспечению транспортной доступности пешеходных переходов и остановочных пунктов для инвалидов и других категорий МГН. Карта-схема расположения учреждений на территории Севского муниципального района представлена на рисунке 2.19.7.

Таблица 2.19.1 - Адресный перечень объектов Севского муниципального района, на которых предлагается реализация мероприятий по обеспечению транспортной доступности пешеходных переходов и остановочных пунктов для инвалидов и других категорий МГН

Поселение	Наименование	Местоположение
Доброводское с/п	Доброводская врач. амб.	с. Доброводье
	Сенновский ФАП	с. Сенное
	Гапоновский ФАП	с. Гапонова
Косицкое с/п	Липницкий ФАП	п. Косицы
	Хинельский ФАП	с. Хинель
	Воскресеновский ФАП	с. Поздняшовка
Новоямское с/п	Шведчиковский ФАП	с. Шведчики
	Голышенский ФАП	с. Голышина
	Кривцовский ФАП	с. Кривцово
	Новоямский ФАП	с. Новоямское
Подлесно-Новосельское с/п	Подлесно-Новосельский ФАП	с. П.Новоселки
	Первомайский ФАП	с. Первомайское
	Подывотская участковая больница	с. Подывотье
Пушкинское с/п	Берестокский ФАП	с. Бересток
	Марицкий ФАП	с. Марицкий Хутор
	Пушкинский ФАП	с. Пушкино
Троебортно-новское с/п	Троебортно-новский ФАП	с. Троебортное
	Лемешовский ФАП	с. Лемешовка
Чемлыжское с/п	Княгининский ФАП	с. Княгинино
	Чемлыжский ФАП	с. Чемлыж
	Заульский ФАП	с. Заулье
Севское г/п	Севская ЦРБ	г. Севск
	Поликлиника	г. Севск
	Женская консультация	г. Севск

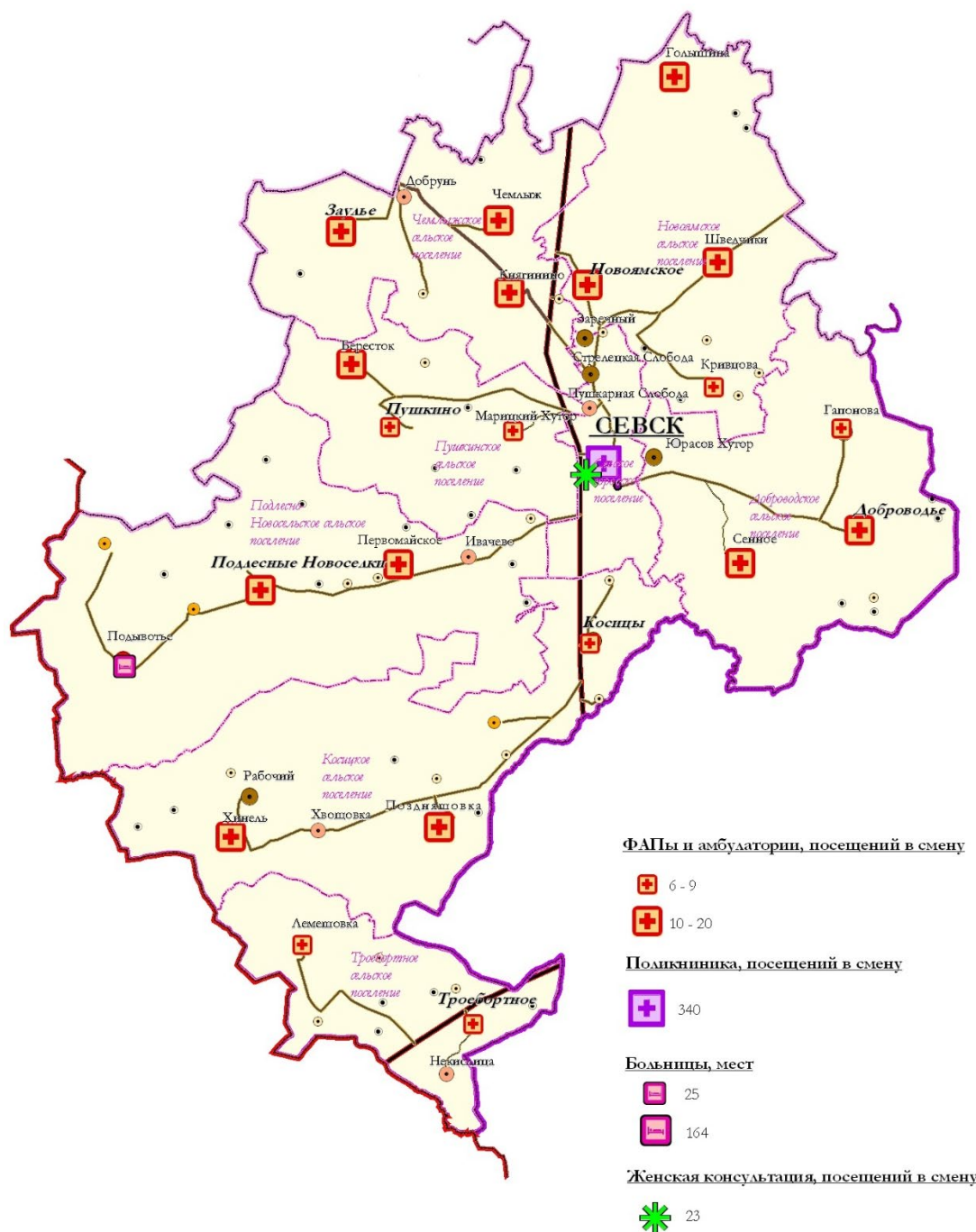


Рисунок 48 - Карта-схема размещения медицинских учреждений на территории Севского муниципального района

2.20 Обеспечение маршрутов движения детей к образовательным организациям

Основными принципами обеспечения БДД на участках вблизи образовательных организаций являются:

- заблаговременное предупреждение водителей о возможном появлении детей на проезжей части;

- создание безопасных условий движения, как в районе организаций, так и на подходах к ним.

Для обеспечения безопасности движения детей к образовательным организациям возможно применение следующих методов и средств по совершенствованию ОДД на пешеходных переходах:

- обозначение пешеходного перехода дорожными знаками 5.19.1(2) «Пешеходный переход» на флуоресцентном фоновом экране желтого цвета по ГОСТ 32945-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Знаки дорожные. Технические требования»;

- обозначение пешеходного перехода с применением светодиодного дорожного знака с мерцающим изображением пешехода по ГОСТ 32945-2014;

- введение зоны поэтапного ограничения максимальной скорости движения до 20 км/ч;

- установка основных и повторных дорожных знаков 1.23 «Дети» с табличками 8.2.1 перед участками дорог, проходящими вдоль территорий детских учреждений или часто пересекаемыми детьми независимо от наличия пешеходных переходов (позволяет водителю вовремя получить информацию о возможности появления детей на проезжей части);

- устройство пешеходных ограждений у всех нерегулируемых наземных пешеходных переходах вдоль детских учреждений согласно ГОСТ Р 52289-2004;

- дополнительное обустройство пешеходного перехода шумовыми полосами по ГОСТ 33025-2014 и искусственными неровностями по ГОСТ 32964-2014;

- дополнительное обустройство пешеходного перехода островком безопасности с бортовым камнем в качестве защитного элемента;

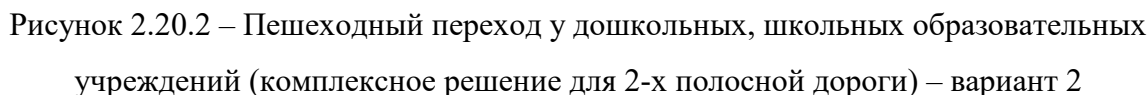
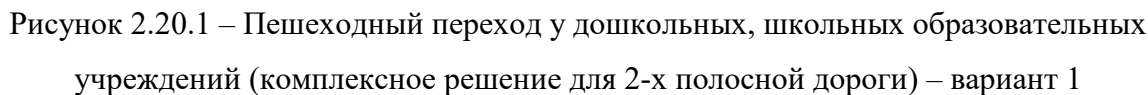
- обозначение пешеходного перехода световозвращателями КДЗ по ГОСТ 32866-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Световозвращатели дорожные. Технические требования»;

- устройство на подъездах к пешеходному переходу дорожной разметки с изображением дорожного знака «Впереди пешеходный переход» по ГОСТ 32953-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Разметка дорожная. Технические требования»;

- устройство над основной проезжей частью приподнятого пешеходного перехода;

- установку на обозначенных пешеходных переходах транспортных светофоров, работающих в постоянном режиме желтого мигания, по ГОСТ 33385-2015 «Дороги автомобильные общего пользования. Дорожные светофоры. Технические требования»;

- Выбор конкретной схемы ОДД должен осуществляться по результатам обследований, в зависимости от места размещения образовательной организации, при этом следует учитывать местные условия. Стандартная схема типовых решений на 2-х полосной дороге представлена на рисунках 2.20.1-2.20.2.



В таблице № 2.20.1 сформирован список образовательных учреждений на территории Севского муниципального района, вблизи которых необходима реализация мероприятий по обеспечению безопасности движения детей к ним. На рисунке 2.20.2 представлена карта-схема расположения образовательных учреждений в Севском муниципальном районе.

Таблица 2.20.1 – Список образовательных учреждений в Севском муниципальном районе, вблизи которых необходима реализация мероприятий по обеспечению безопасности движения детей к ним

№	Наименование учреждения	Местоположение
Севское г/п		
1	СОШ № 1 им. Октябрьской революции	г. Севск
2	СОШ № 2 им. И.Г. Петровского	г. Севск
3	Севская НШ	п. Дубрава
4	Стрелецкая НШ	п. Заречный
Доброводское с/п		
5	Доброводская СОШ	с. Доброводье
6	Гапоновская ОШ	с. Гапонова
7	Сенновская ОШ	с. Сенное
8	Юрасовская НШ	с. Юрасов Хутор
Косицкое с/п		
9	Липницкая СОШ	п. Косицы
10	Хинельская СОШ	п. Рабочий
11	Поздняшовская ОШ	с. Поздняшовка
Новоямское с/п		
12	Голышинская ОШ	с. Голышина
13	Кривцовская ОШ	д. Кривцова
14	Новоямская ОШ	с. Новоямское
15	Шведчиковская ОШ	с. Шведчики
Подлесно-Новосельское с/п		
16	Подывотская СОШ	с. Подывотье
17	Первомайская ОШ	с. Первомайское
18	П.-Новосельская ОШ	д. П. Новоселки
Пушкинское с/п		
19	Берестокская СОШ	с. Бересток
20	Марицкая НШ	с. Мариц. Хутор
Троебортновское с/п		
21	Лемешовская ОШ	с. Лемешовка
22	Троебортновская ОШ	с. Троебортное
Чемлыжское с/п		
23	Княгининская СОШ	с. Княгинино
24	Заульская ОШ	с. Заулье
25	Чемлыжская ОШ	с. Чемлыж

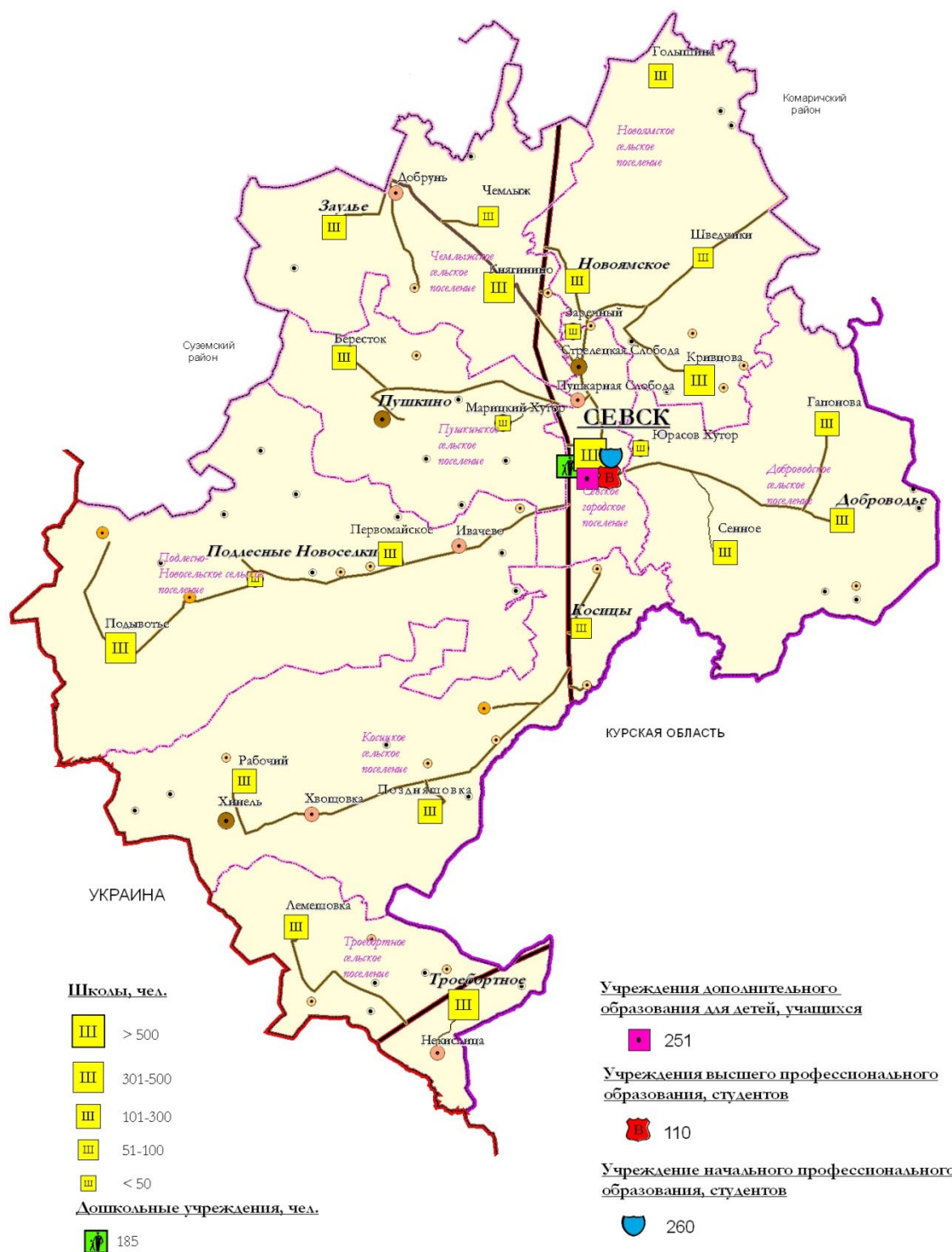


Рисунок 2.20.2 - Карта-схема расположения образовательных учреждений в Севском муниципальном районе.

2.21 Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения

Для контроля соблюдения установленного скоростного режима предлагается установка 4-х работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений ПДД (см. подраздел 1.5). Схема мест установки работающих в

автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений ПДД представлена на рисунке 2.21.1.

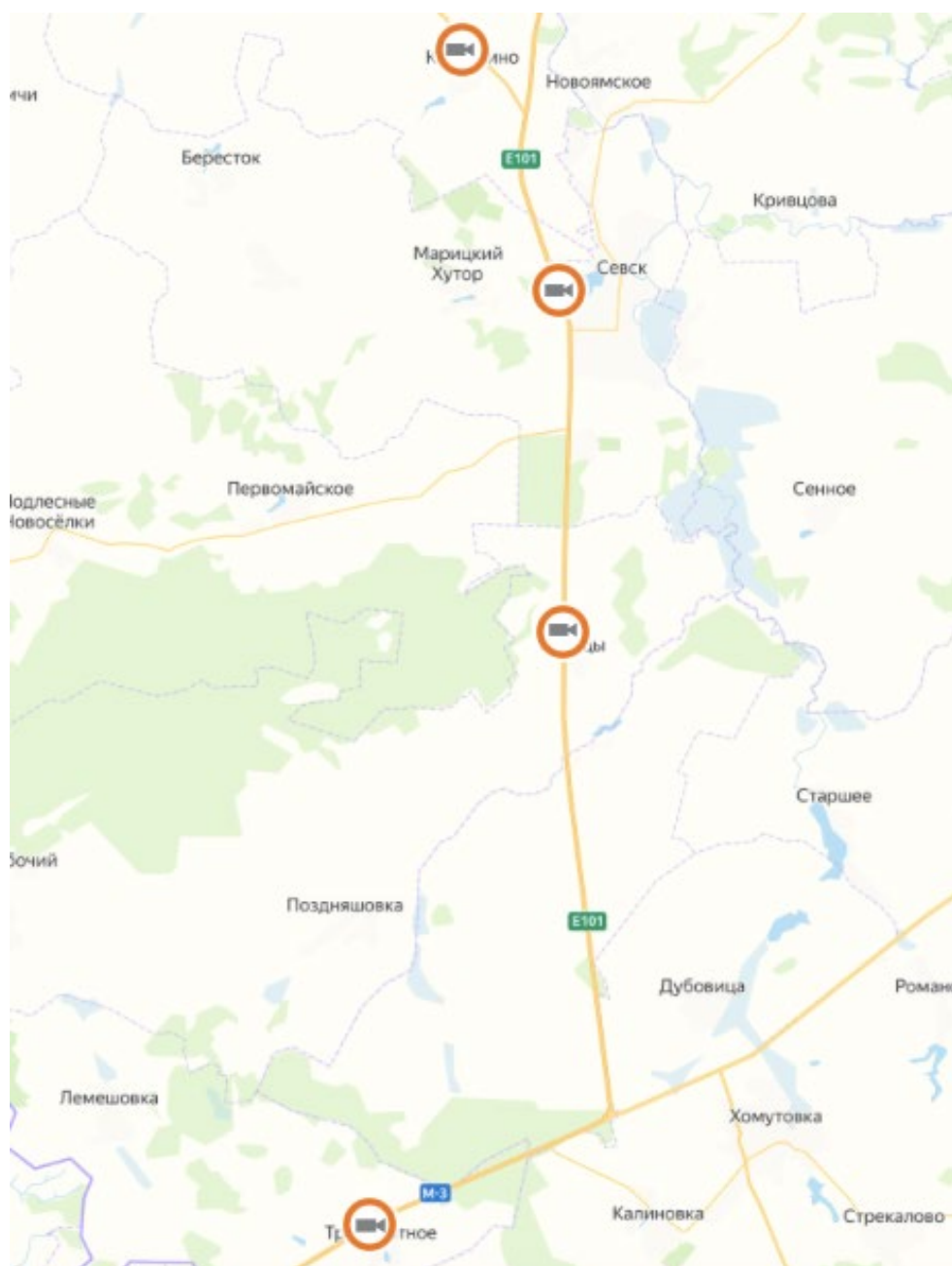


Рисунок 2.21.1 – Схема установки стационарных работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений ПДД

3. Программа взаимоувязанных мероприятий Комплексной схемы организации дорожного движения на период до 2039 г. с указанием сроков реализации, объемов и источников финансирования

№	Мероприятия	Общий объем финансирования, тыс. руб.	Периоды планирования			Источник финансирования
			Объем финансирования на краткосрочную перспективу (2021-2025 гг.), тыс. руб.	Объем финансирования на среднесрочную перспективу (2026-2030 гг.), тыс. руб.	Объем финансирования на долгосрочную перспективу (2031-2039 гг.), тыс. руб.	
1	2	3	4	5	6	7
	Всего по программе	3187737	392060	1506267	1289410	Всего, в том числе:
		541620	67000	78700	395920	Бюджет Брянской области
		2629367	325060	1410817	893490	Бюджет Севского муниципального района
		16750	0	16750	0	Внебюджетные источники
1	Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий	3137304	359127	1496117	1282060	Всего, в том числе:
		531620	57000	78700	395920	Бюджет Брянской области
		2588934	302127	1400667	886140	Бюджет Севского муниципального района
		16750	0	16750	0	Внебюджетные источники
1.1	Строительство автомобильной дороги Грудская – Страчево (Суземский район)		Определяется по результатам ПИР			Всего, в том числе:
						Бюджет Брянской области
						Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники
1.2	Строительство автомобильной дороги Подывотье – Чуйковка (Украина)		Определяется по результатам ПИР			Всего, в том числе:
						Бюджет Брянской области
						Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники
1.3	Строительство		Определяется по результатам ПИР			Всего, в том числе:

№	Мероприятия	Общий объем финансирования, тыс. руб.	Периоды планирования			Источник финансирования
			Объем финансирования на краткосрочную перспективу (2021-2025 гг.), тыс. руб.	Объем финансирования на среднесрочную перспективу (2026-2030 гг.), тыс. руб.	Объем финансирования на долгосрочную перспективу (2031-2039 гг.), тыс. руб.	
1	2	3	4	5	6	7
	автомобильной дороги Сенное – Погребы					Бюджет Брянской области
						Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники
1.4	Строительство транспортной развязки в разных уровнях, на пересечениях автодороги «Украина» с дорогой Суземка		Определяется по результатам ПИР			Всего, в том числе:
						Бюджет Брянской области
						Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники
1.5	Строительство транспортной развязки в разных уровнях, на пересечениях автодороги «Украина» с дорогой подъезды к г. Севск		Определяется по результатам ПИР			Всего, в том числе:
						Бюджет Брянской области
						Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники
1.6	Реконструкция автомобильной дороги «Украина» – Суземка (4 кат.), 2,855 км	43400		21700	21700	Всего, в том числе:
		43400		21700	21700	Бюджет Брянской области
						Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники
1.7	Реконструкция автомобильной дороги Комаричи – Севск, 11,61 км	176470		88235	88235	Всего, в том числе:
						Бюджет Брянской области
		176470		88235	88235	Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники
1.8	Реконструкция автомобильной дороги	156560		78280	78280	Всего, в том числе:
						Бюджет Брянской области

№	Мероприятия	Общий объем финансирования, тыс. руб.	Периоды планирования			Источник финансирования
			Объем финансирования на краткосрочную перспективу (2021-2025 гг.), тыс. руб.	Объем финансирования на среднесрочную перспективу (2026-2030 гг.), тыс. руб.	Объем финансирования на долгосрочную перспективу (2031-2039 гг.), тыс. руб.	
1	2	3	4	5	6	7
	Севск – Доброводье, 10,3 км	156560		78280	78280	Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники
1.9	Реконструкция автодороги «Севск–Доброводье» – Сенное, 4,46 км	67800	33900	33900		Всего, в том числе:
		67800	33900	33900		Бюджет Брянской области
						Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники
1.10	Реконструкция автодороги «Севск–Доброводье» – Гапонова, 4,8 км	72960		36480	36480	Всего, в том числе:
						Бюджет Брянской области
		72960		36480	36480	Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники
1.11	Реконструкция участка автомобильной дороги Доброводье – Дворики (Курская область), 4,5 км	68400	22800	22800	22800	Всего, в том числе:
						Бюджет Брянской области
		68400	22800	22800	22800	Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники
1.12	Строительство автомобильной дороги Гапонова – Кривцова (Новоямское сельское поселение), 3 км	46200	23100	23100		Всего, в том числе:
		46200	23100	23100		Бюджет Брянской области
						Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники
1.13	Расширение уличной дорожной сети с твердым покрытием в с.	107800		53900	53900	Всего, в том числе:
						Бюджет Брянской области
		107800		53900	53900	Бюджет Севского

№	Мероприятия	Общий объем финансирования, тыс. руб.	Периоды планирования			Источник финансирования
			Объем финансирования на краткосрочную перспективу (2021-2025 гг.), тыс. руб.	Объем финансирования на среднесрочную перспективу (2026-2030 гг.), тыс. руб.	Объем финансирования на долгосрочную перспективу (2031-2039 гг.), тыс. руб.	
1	2	3	4	5	6	7
	Доброводье, 7 км					муниципального района
						Внебюджетные источники
1.15	Расширение уличной дорожной сети с твердым покрытием с. Сенное, 7 км	107800		53900	53900	Всего, в том числе:
						Бюджет Брянской области
		107800		53900	53900	Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники
1.15	Расширение уличной дорожной сети с твердым покрытием с. Юрасов Хутор, 2,35 км	36190	18095	18095		Всего, в том числе:
						Бюджет Брянской области
		36190	18095	18095		Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники
1.16	Расширение уличной дорожной сети с твердым покрытием с. Гапонова, 7 км	107800		53900	53900	Всего, в том числе:
						Бюджет Брянской области
		107800		53900	53900	Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники
1.17	Строительство участка автомобильной дороги Пушкино – Орля (Подлесно-Новосельское сельское поселение) – Зерново (Суземский район), проходящего по территории сельского поселения		Определяется по результатам ПИР			Всего, в том числе:
						Бюджет Брянской области
						Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники
1.18	Расширение уличной	107800		53900	53900	Всего, в том числе:

№	Мероприятия	Общий объем финансирования, тыс. руб.	Периоды планирования			Источник финансирования
			Объем финансирования на краткосрочную перспективу (2021-2025 гг.), тыс. руб.	Объем финансирования на среднесрочную перспективу (2026-2030 гг.), тыс. руб.	Объем финансирования на долгосрочную перспективу (2031-2039 гг.), тыс. руб.	
1	2	3	4	5	6	7
	дорожной сети с твердым покрытием в с. Пушкино, 7 км					Бюджет Брянской области
		107800		53900	53900	Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники
1.19	Расширение уличной дорожной сети с твердым покрытием в с. Бересток, 7 км	107800		53900	53900	Всего, в том числе:
						Бюджет Брянской области
		107800		53900	53900	Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники
1.20	Расширение уличной дорожной сети с твердым покрытием в с. Марицкий Хутор, 2,13 км	32800	16400	16400		Всего, в том числе:
						Бюджет Брянской области
		32800	16400	16400		Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники
1.21	Строительство участка автомобильной дороги Пушкино – Ивачево (Подлесно-Новосельское сельское поселение), проходящего по территории сельского поселения		Определяется по результатам ПИР			Всего, в том числе:
						Бюджет Брянской области
						Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники
1.22	Строительство участка автомобильной дороги Ивачево–Пушкино (Пушкинское сельское поселение) , проходящего по территории сельского поселения		Определяется по результатам ПИР			Всего, в том числе:
						Бюджет Брянской области
						Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники

№	Мероприятия	Общий объем финансирования, тыс. руб.	Периоды планирования			Источник финансирования
			Объем финансирования на краткосрочную перспективу (2021-2025 гг.), тыс. руб.	Объем финансирования на среднесрочную перспективу (2026-2030 гг.), тыс. руб.	Объем финансирования на долгосрочную перспективу (2031-2039 гг.), тыс. руб.	
1	2	3	4	5	6	7
1.23	Строительство участка автомобильной дороги Пушкино (Пушкинское сельское поселение) – Орля – Зерново (Суземский район), проходящего по территории сельского поселения		Определяется по результатам ПИР			Всего, в том числе:
						Бюджет Брянской области
						Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники
1.24	Строительство автомобильной дороги Орля – Подлесные Новоселки		Определяется по результатам ПИР			Всего, в том числе:
						Бюджет Брянской области
						Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники
1.25	Строительство и обеспечение функционирования участка автодороги Рабочий (Косицкое сельское поселение) – Подывотье – Грудская – Страхово (Суземский район), проходящего по территории Подлесно-Новосельского сельского поселения		Определяется по результатам ПИР			Всего, в том числе:
						Бюджет Брянской области
						Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники
1.26	Расширение уличной дорожной сети с твердым покрытием в д. Подлесные Новоселки, 0,7 км	10780		5390	5390	Всего, в том числе:
						Бюджет Брянской области
		10780		5390	5390	Бюджет Севского муниципального района

№	Мероприятия	Общий объем финансирования, тыс. руб.	Периоды планирования			Источник финансирования
			Объем финансирования на краткосрочную перспективу (2021-2025 гг.), тыс. руб.	Объем финансирования на среднесрочную перспективу (2026-2030 гг.), тыс. руб.	Объем финансирования на долгосрочную перспективу (2031-2039 гг.), тыс. руб.	
1	2	3	4	5	6	7
						Внебюджетные источники
1.27	Расширение уличной дорожной сети с твердым покрытием в с. Первомайское, 1 км	15400	7700	7700		Всего, в том числе:
						Бюджет Брянской области
		15400	7700	7700		Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники
1.28	Расширение уличной дорожной сети с твердым покрытием в с. Подывожье, 7 км	107800		53900	53900	Всего, в том числе:
						Бюджет Брянской области
		107800		53900	53900	Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники
1.29	Расширение уличной дорожной сети с твердым покрытием в п. Косицы, 7 км	107800		53900	53900	Всего, в том числе:
						Бюджет Брянской области
		107800		53900	53900	Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники
1.30	Расширение уличной дорожной сети с твердым покрытием в с. Поздняшовка, 1,82 км	27664	13832	13832		Всего, в том числе:
						Бюджет Брянской области
		27664	13832	13832		Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники
1.31	Расширение уличной дорожной сети с твердым покрытием в п. Рабочий, 8 км	123200	61600	61600		Всего, в том числе:
						Бюджет Брянской области
		123200	61600	61600		Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники

№	Мероприятия	Общий объем финансирования, тыс. руб.	Периоды планирования			Источник финансирования
			Объем финансирования на краткосрочную перспективу (2021-2025 гг.), тыс. руб.	Объем финансирования на среднесрочную перспективу (2026-2030 гг.), тыс. руб.	Объем финансирования на долгосрочную перспективу (2031-2039 гг.), тыс. руб.	
1	2	3	4	5	6	7
1.32	Расширение уличной дорожной сети с твердым покрытием в с. Хинель, 7 км	107800		53900	53900	Всего, в том числе:
						Бюджет Брянской области
		107800		53900	53900	Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники
1.33	Строительство и обеспечение функционирования участка автодороги Лемешовка (Троебортовское сельское поселение) – Хинель – Рабочий – Подывотье (Подлесно-Новосельское сельское поселение), проходящего по территории Косицкого сельского поселения, 24,3 км	374220			374220	Всего, в том числе:
		374220			374220	Бюджет Брянской области
						Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники
1.34	Строительство участка автомобильной дороги – ответвления от федеральной трассы М3 «Украина» – Троебортовое, проходящего по территории сельского поселения, 1,102 км	16750		16750		Всего, в том числе:
						Бюджет Брянской области
						Бюджет Севского муниципального района
		16750		16750		Внебюджетные источники
1.35	Строительство транспортной развязки на		Определяется по результатам ПИР			Всего, в том числе:
						Бюджет Брянской области

№	Мероприятия	Общий объем финансирования, тыс. руб.	Периоды планирования			Источник финансирования
			Объем финансирования на краткосрочную перспективу (2021-2025 гг.), тыс. руб.	Объем финансирования на среднесрочную перспективу (2026-2030 гг.), тыс. руб.	Объем финансирования на долгосрочную перспективу (2031-2039 гг.), тыс. руб.	
1	2	3	4	5	6	7
	пересечении автодороги МЗ«Украина» с автомобильной дорогой «Украина» – Поздняшовка – Троебортное					Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники
1.36	Строительство уличной дорожной сети с твердым покрытием в с. Шведчики, 8 км	123200	61600	61600		Всего, в том числе:
						Бюджет Брянской области
		123200	61600	61600		Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники
1.37	Строительство уличной дорожной сети с твердым покрытием в с. Голышина, 7 км	107800		53900	53900	Всего, в том числе:
						Бюджет Брянской области
		107800		53900	53900	Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники
1.38	Строительство участка автомобильной дороги Кривцова–Гапонова (Доброводское сельское поселение), 5 км	77000	38500	38500		Всего, в том числе:
						Бюджет Брянской области
		77000	38500	38500		Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники
1.39	Реконструкция участка автомобильной дороги Комаричи – Севск, 11,61 км	176470		88235	88235	Всего, в том числе:
						Бюджет Брянской области
		176470		88235	88235	Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники
1.40	Расширение уличной дорожной сети с твердым	123200	61600	61600		Всего, в том числе:
						Бюджет Брянской области

№	Мероприятия	Общий объем финансирования, тыс. руб.	Периоды планирования			Источник финансирования
			Объем финансирования на краткосрочную перспективу (2021-2025 гг.), тыс. руб.	Объем финансирования на среднесрочную перспективу (2026-2030 гг.), тыс. руб.	Объем финансирования на долгосрочную перспективу (2031-2039 гг.), тыс. руб.	
1	2	3	4	5	6	7
	покрытием в с. Троебортное, 8 км	123200	61600	61600		Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники
1.41	Расширение уличной дорожной сети с твердым покрытием в с. Лемешовка, 7 км	107800		53900	53900	Всего, в том числе:
						Бюджет Брянской области
		107800		53900	53900	Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники
1.42	Расширение уличной дорожной сети с твердым покрытием в с. Некислица, 3,6 км	55440		27720	27720	Всего, в том числе:
						Бюджет Брянской области
		55440		27720	27720	Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники
1.43	Строительство автомобильной дороги – ответвления от федеральной трассы М3 «Украина»–с. Троебортное		Определяется по результатам ПИР			Всего, в том числе:
						Бюджет Брянской области
						Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники
1.44	Строительство и обеспечение функционирования автодороги Лемешовка – граница сельского поселения, в направлении Подывотье (Подлесно-Новосельское сельское поселение) – Страчово (Суземский район), 15,273	235200		235200		Всего, в том числе:
						Бюджет Брянской области
		235200		235200		Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники

№	Мероприятия	Общий объем финансирования, тыс. руб.	Периоды планирования			Источник финансирования
			Объем финансирования на краткосрочную перспективу (2021-2025 гг.), тыс. руб.	Объем финансирования на среднесрочную перспективу (2026-2030 гг.), тыс. руб.	Объем финансирования на долгосрочную перспективу (2031-2039 гг.), тыс. руб.	
1	2	3	4	5	6	7
	км					
1.45	Строительство транспортных развязок на пересечениях автодороги М3«Украина» с автомобильными дорогами подъездом к с. Тросбортное		Определяется по результатам ПИР			Всего, в том числе:
						Бюджет Брянской области
						Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники
1.46	Строительство транспортных развязок на пересечениях автодороги М3«Украина» с автомобильными дорогами Лемешовка		Определяется по результатам ПИР			Всего, в том числе:
						Бюджет Брянской области
						Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники
2	Разделение движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределения их по времени движения	1005	1005			Всего, в том числе:
						Бюджет Брянской области
		1005	1005			Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники
2.1	Установка дорожных знаков «Движение грузовых автомобилей запрещено»	1005	1005			Всего, в том числе:
						Бюджет Брянской области
		1005	1005			Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники
3	Развитие парковочного	4100	1500	1500	1100	Всего, в том числе:

№	Мероприятия	Общий объем финансирования, тыс. руб.	Периоды планирования			Источник финансирования
			Объем финансирования на краткосрочную перспективу (2021-2025 гг.), тыс. руб.	Объем финансирования на среднесрочную перспективу (2026-2030 гг.), тыс. руб.	Объем финансирования на долгосрочную перспективу (2031-2039 гг.), тыс. руб.	
1	2	3	4	5	6	7
	<i>пространства (в том числе за пределами дорог)</i>					<i>Бюджет Брянской области</i>
		4100	1500	1500	1100	<i>Бюджет Севского муниципального района</i>
						<i>Внебюджетные источники</i>
3.1	Организация парковочных мест (82 машиномест)	4100	1500	1500	1100	Всего, в том числе:
						Бюджет Брянской области
		4100	1500	1500	1100	Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники
4	<i>Организация движения маршрутных транспортных средств</i>	12000	4800	4800	2400	<i>Всего, в том числе:</i>
						<i>Бюджет Брянской области</i>
		12000	4800	4800	2400	<i>Бюджет Севского муниципального района</i>
						<i>Внебюджетные источники</i>
4.1	Поэтапное обновление подвижного состава общественного транспорта		3,5 млн руб. за ед. подвижного состава			Всего, в том числе:
						Бюджет Брянской области
						Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники
4.2	Обустройство остановочных пунктов (50 шт.)	12000	4800	4800	2400	Всего, в том числе:
						Бюджет Брянской области
		12000	4800	4800	2400	Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники

№	Мероприятия	Общий объем финансирования, тыс. руб.	Периоды планирования			Источник финансирования
			Объем финансирования на краткосрочную перспективу (2021-2025 гг.), тыс. руб.	Объем финансирования на среднесрочную перспективу (2026-2030 гг.), тыс. руб.	Объем финансирования на долгосрочную перспективу (2031-2039 гг.), тыс. руб.	
1	2	3	4	5	6	7
5	Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах	840	840			Всего, в том числе:
						Бюджет Брянской области
		840	840			Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники
5.1	Установка дорожных знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости» и знаков 3.25 «Конец зоны ограничения максимальной скорости»	840	840			Всего, в том числе:
						Бюджет Брянской области
		840	840			Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники
6	Развитие инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов	8060	360	3850	3850	Всего, в том числе:
						Бюджет Брянской области
		8060	360	3850	3850	Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники
6.1	Обустройство пешеходных переходов современными ТСОДД (2 шт)	360	360			Всего, в том числе:
						Бюджет Брянской области
		360	360			Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники
6.2	Строительство велодорожек протяженностью 2,3 км с	7700		3850	3850	Всего, в том числе:
						Бюджет Брянской области
		7700		3850	3850	Бюджет Севского

№	Мероприятия	Общий объем финансирования, тыс. руб.	Периоды планирования			Источник финансирования
			Объем финансирования на краткосрочную перспективу (2021-2025 гг.), тыс. руб.	Объем финансирования на среднесрочную перспективу (2026-2030 гг.), тыс. руб.	Объем финансирования на долгосрочную перспективу (2031-2039 гг.), тыс. руб.	
1	2	3	4	5	6	7
	организацией велопарковок					муниципального района
						Внебюджетные источники
7	Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов	5760	5760			Всего, в том числе:
						Бюджет Брянской области
		5760	5760			Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники
7.1	Обустройство пешеходных переходов и остановочных пунктов для инвалидов и других категорий МГН (24 шт)	5760	5760			Всего, в том числе:
						Бюджет Брянской области
		5760	5760			Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники
8	Обеспечение маршрутов движения детей к образовательным организациям	6700	6700			Всего, в том числе:
						Бюджет Брянской области
		6700	6700			Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники
8.1	Обустройство пешеходных переходов вблизи образовательных учреждений современными ТСОДД (25 шт.)	6700	6700			Всего, в том числе:
						Бюджет Брянской области
		6700	6700			Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники
9	Мероприятия по	10000	10000			Всего, в том числе:

№	Мероприятия	Общий объем финансирования, тыс. руб.	Периоды планирования			Источник финансирования
			Объем финансирования на краткосрочную перспективу (2021-2025 гг.), тыс. руб.	Объем финансирования на среднесрочную перспективу (2026-2030 гг.), тыс. руб.	Объем финансирования на долгосрочную перспективу (2031-2039 гг.), тыс. руб.	
1	2	3	4	5	6	7
	<i>расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений ПДД</i>	10000	10000			<i>Бюджет Брянской области</i>
						<i>Бюджет Севского муниципального района</i>
						<i>Внебюджетные источники</i>
9.1	Закупка средств фото- и видеофиксации нарушений ПДД (4 шт.)	10000	10000			Всего, в том числе:
		10000	10000			Бюджет Брянской области
						Бюджет Севского муниципального района
						Внебюджетные источники
10	<i>Паспортизация автомобильных дорог общего пользования местного значения</i>	984	984			<i>Всего, в том числе:</i>
						<i>Бюджет Брянской области</i>
		984	984			<i>Бюджет Севского муниципального района</i>
						<i>Внебюджетные источники</i>
11	<i>Разработка единого проекта организации дорожного движения (ПОДД)</i>	984	984			<i>Всего, в том числе:</i>
						<i>Бюджет Брянской области</i>
		984	984			<i>Бюджет Севского муниципального района</i>
						<i>Внебюджетные источники</i>

Примечание: Оценка финансовой потребности рассчитана ориентировочно (расценки взяты из доклада Минтранса РФ о стоимости строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания 1 км автомобильных дорог общего пользования) и подлежит более точной оценке после разработки проектно-сметной документации на каждое из мероприятий КСОДД.

4. Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения

Укрупненная оценка требуемых объемов финансирования предлагаемых мероприятий КСОДД с указанием источников их финансирования представлена в таблице 4.1. Оценка финансовой потребности рассчитана ориентировочно и подлежит более точной оценке после разработки проектно-сметной документации на каждое из мероприятий КСОДД.

Таблица 4.1 – Укрупненная оценка требуемых объемов финансирования предлагаемых мероприятий КСОДД Севского муниципального района с указанием источников их финансирования

Источник финансирования	Общий объем финансирования, тыс. руб.	Периоды планирования		
		Объем финансирования на краткосрочную перспективу (2021-2025 гг.), тыс. руб.	Объем финансирования на среднесрочную перспективу (2026-2030 гг.), тыс. руб.	Объем финансирования на долгосрочную перспективу (2031-2039 гг.), тыс. руб.
Бюджет Брянской области	541620	67000	78700	395920
Бюджет Севского муниципального района	2629367	325060	1410817	893490
Внебюджетные источники	16750	0	16750	0
ИТОГО	3187737	392060	1506267	1289410

Эффективность мероприятий КСОДД определяется путем интегральной оценки эффективности отдельных программных мероприятий, при этом их результативность оценивается исходя из соответствия достигнутых результатов поставленной цели и значениям целевых индикаторов и показателей вышеуказанной Программы (таблица 4.2).

Таблица 4.2 – Целевые показатели (индикаторы) состояния ОДД на территории Севского муниципального района

№ п/п	Наименование целевого показателя (индикатора)	Ед. изм-я	Существующее положение	Периоды планирования		
				2021-2025 годы	2026-2030 годы	2031-2039 годы
1	2	3	4	5	6	7
1	Снижение количества ДТП с погибшими и пострадавшими	%	-	100%	100%	100%
2	Количество дополнительно созданных организованных парковочных мест	машино/мест	157	30	30	22
3	Количество обустроенных остановочных пунктов, соответствующих нормативным требованиям	шт.	-	20	20	10

№ п/п	Наименование целевого показателя (индикатора)	Ед. изм-я	Существу ющее положение	Периоды планирования		
				2021- 2025 годы	2026- 2030 годы	2031- 2039 годы
1	2	3	4	5	6	7
4	Количество пешеходных переходов и остановочных пунктов, соответствующих требованиям по обеспечению доступа для МГН	шт.	-	24		
5	Количество обустроенных пешеходных переходов современными ТСОДД вблизи образовательных учреждений	шт.	0	25		
6	Количество установленных средств фото- и видеофиксации нарушений ПДД	шт.	0	4		

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

Нормативные правовые акты

2. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».
3. Федеральный закон от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».
4. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».
5. Федеральный закон от 06.10.1999 № 184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации».
6. Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации».
7. Федеральный закон от 29.12.2004 г. № 190-ФЗ «Градостроительный кодекс Российской Федерации».
8. Указ Президента Российской Федерации от 07.05.2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года».
9. Распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р «Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года».
10. Приказ Министерства транспорта РФ от 26 декабря 2018 г. № 480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения».
11. Генеральный план Севского городского поселения Брянской области;
12. Генеральный план Доброводского сельского поселения Севского муниципального района Брянской области 2020г.
13. Генеральный план Пушкинского сельского поселения Севского муниципального района Брянской области 2020г.
14. Генеральный план Чемлыжского сельского поселения Севского муниципального района Брянской области 2020 г.
15. Генеральный план Подлесно Новосельского сельского поселения Севского муниципального района Брянской области 2020г.
16. Генеральный план Косицкого сельского поселения Севского муниципального района Брянской области 2011г.

17. Генеральный план Новоямского сельского поселения Севского муниципального района Брянской области 2011г.

18. Генеральный план Троебортовского сельского поселения Севского муниципального района Брянской области 2011г.

19. Стратегия социально-экономического развития муниципального образования Севский муниципальный район Брянской области на период до 2030 года

20. Схема территориального планирования Севского муниципального района Брянской области

Нормативно-технические документы

1. СП 42.13330.2011 «Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

2. СП 59.13330.2012 «Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения». Актуализированная редакция СНиП 35-01-2001.

3. СП 59.13330.2012 «Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения» Актуализированная редакция СНиП 35-01-2001.

4. СП 136.13330.2012 Здания и сооружения. Общие положения проектирования с учетом доступности для маломобильных групп населения.

5. ГОСТ Р 50597-2017 «Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля».

6. ГОСТ 32945-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Знаки дорожные. Технические требования».

7. ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования».

8. ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

9. ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования».

10. ГОСТ 32953-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Разметка дорожная. Технические требования».

11. ГОСТ Р 51256-2018 «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования».

12. ГОСТ Р ИСО 23600-2013 «Вспомогательные технические средства для лиц с нарушением функций зрения и лиц с нарушением функций зрения и слуха. Звуковые и тактильные сигналы дорожных светофоров».

13. ГОСТ 33128-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Ограждения дорожные. Технические требования».

14. ГОСТ Р 52607-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей. Общие технические требования».

15. ГОСТ 32964-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Искусственные неровности сборные. Технические требования. Методы контроля».

16. ГОСТ Р 52605-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения».

17. ГОСТ 33151-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Технические требования. Правила применения».

18. ГОСТ 24.501-82 «Автоматизированные системы управления дорожным движением. Общие требования».

19. ГОСТ Р 50918-96 «Устройства отображения информации по системе шрифта Брайля. Общие технические условия».

20. ГОСТ Р 51648-2000 «Сигналы звуковые и осязательные, дублирующие сигналы светофора, для слепых и слепоглухих людей. Параметры».

21. ГОСТ Р 51671-2000 «Средства связи и информации технические общего пользования, доступные для инвалидов. Классификация. Требования доступности и безопасности».

22. ГОСТ Р 52131-2003 «Средства отображения информации знаковые для инвалидов. Технические требования».

23. ГОСТ Р 51264-99 «Средства связи, информатики и сигнализации реабилитационные электронные. Общие технические условия».

24. ГОСТ Р 51090-2017 «Средства общественного пассажирского транспорта. Общие технические требования доступности и безопасности для инвалидов».

25. ГОСТ 12.4.026 «Система стандартов безопасности труда. Цвета сигнальные, знаки безопасности и разметка сигнальная. Назначение и правила применения. Общие технические требования и характеристики. Методы испытаний».

26. ГОСТ 32945-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Знаки дорожные. Технические требования».

27. ГОСТ 32866-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Световозвращатели дорожные. Технические требования».

28. ОДМ 218.2.007-2011 Методические рекомендации по проектированию мероприятий по обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства.