

УТВЕРЖДЕНА
постановлением главы района
от

Комплексная схема организации дорожного движения Комарихинского сельсовета Шипуновского района Алтайского края

ВВЕДЕНИЕ

Объект исследования – улично-дорожная сеть (далее – УДС) муниципального образования Комарихинского сельсовета Шипуновского района Алтайского края (далее – МО Комарихинского сельсовета), организация дорожного движения (далее – ОДД) и транспортно-эксплуатационное состояние дорог. Цель Комплексной схемы организации дорожного движения МО Комарихинского сельсовета (далее – КСОДД) – разработка Программы мероприятий, направленных на увеличение пропускной способности УДС МО Комарихинского сельсовета, предупреждения заторных ситуаций с учетом изменения транспортных потребностей села, снижения аварийности и негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения.

Задачи КСОДД:

- сбор и анализ данных о параметрах УДС и существующей схемы ОДД на территории МО Комарихинского сельсовета, выявление проблем, обусловленных недостатками в развитии территориальной транспортной системы;
- анализ существующей системы пассажирского транспорта на территории МО Комарихинского сельсовета;
- анализ существующей сети транспортных корреспонденций МО Комарихинского сельсовета с другими муниципальными образованиями и территориями;
- анализ планов социально-экономического развития МО Комарихинского сельсовета;
- разработка мероприятий по оптимизации схемы ОДД и повышению безопасности дорожного движения на территории МО Комарихинского сельсовета;
- разработка мероприятий по оптимизации парковочного пространства на территории МО Комарихинского сельсовета;
- разработка мероприятий по оптимизации работы системы пассажирского транспорта с учетом существующих и прогнозных характеристик пассажиропотоков на территории МО Комарихинского сельсовета;
- разработка мероприятий по повышению транспортной доступности МО Комарихинского сельсовета и развитию транспортных связей с другими муниципальными образованиями и территориями.

1. Характеристика сложившейся ситуации по ОДД

1.1. Общая характеристика МО Комарихинского сельсовета

В 1872 году было основано село Комариха. Село Комариха Шипуновского района Алтайского края расположено в Восточной части Шипуновского района, в шестидесяти километрах от районного центра с. Шипуново.

В состав муниципального образования входит один населенный пункт: с. Комариха. Общая площадь административной территории составляет 19970 Га. На территории муниципального образования проживает 979 человек.

Основой экономики является производство сельскохозяйственной продукции. На территории муниципального образования Комарихинского сельсовета зарегистрировано 1 крестьянско-фермерское хозяйство и три индивидуальных предпринимателя, занимающихся выращиванием сельскохозяйственных культур.

Медицинское обслуживание населения осуществляют один фельдшерско-акушерский пункт. Имеются библиотека, сельский Дом Культуры, средняя школа.

Торговое обслуживание населения осуществляют 5 магазинов.

МО Комарихинского сельсовета граничит:

- на севере - с МО Тугозвоновским сельсоветом;
- на западе - с МО Ельцовским сельсоветом.

Удаленность от краевого центра г. Барнаула 250 км.

Многообразен животный мир. На территории Комарихинского сельсовета обитает: лиса, корсак, колонок, горностаи, хорь, барсук, ласка, заяц, ондатра и другие виды животных. Всего насчитывается 19 видов животных и 44 вида птиц.

Из растительности преобладают: сосна, клен, береза, осина, заросли черной смородины, черемухи, калины, крушины, боярышника, шиповника.

Климат умеренно-континентальный, почва черноземно-обыкновенная, преобладающая растительность – травянистая, протекает река Комаришка.

1.2. Социально-экономическая характеристика сельсовета, характеристика градостроительной деятельности на территории села, включая деятельность в сфере транспорта, оценку транспортного спроса

Общая численность населения МО Комарихинского сельсовета на 2018 год составляло 979 человек. Население с. Комариха на протяжении ряда лет остается примерно на одном уровне:

Показатель	2014г.	2015г.	2016г.	2017г.	2018г.	В среднем
Среднегодовая численность населения	1045	1034	1009	1002	979	1014

Мониторинг динамики численности населения с. Комариха по данным Территориального органа федеральной службы государственной статистики по Алтайскому краю):

Год	Родилось	Умерло	Прибыло
2003	126 чел	186 чел	48 чел
2004	126 чел	186 чел	148 чел
2005	109 чел	176 чел	354 чел
2006	130 чел	175 чел	328 чел
2007	150 чел	168 чел	72 чел
2008	160 чел	175 чел	88 чел
Среднегодовой показатель	133 чел	178 чел	149 чел

Возрастная структура для определения проектной численности населения принята на основании статистических данных по Алтайскому краю, а так же с учетом демографической справки по существующему населению данного МО села Комариха:

№№ п/п	Возрастные группы	2017год чел / % от общ. численности	2018 год чел / % от общ. численности
1	Дети до 15 лет	131/ 12,5%	123/ 12,5%
2	Трудоспособного возраста	538/ 53,6%	526/ 53,7%
3	Старше трудоспособного возраста	333/33,2%	330/33,7%
	Итого:	1002чел	979чел

Ведущая отрасль экономики села, доминирующее место в ее структуре занимает сельское хозяйство. Основная специализация хозяйств села: производство растениеводческой продукции в основном зерновых культур, мясомолочное скотоводство, свиноводство. В структуре валовой продукции сельского хозяйства на долю животноводства приходится 53 %, на долю растениеводства 47%. На долю сельскохозяйственных предприятий приходится 51% всего объема производства сельхозпродукции.

Значительный вклад в развитии сельхозпроизводства вносят следующие предприятия: ООО «Комариха», КФХ «Сухотерин С.М.».

Личные подсобные хозяйства являются одними из главных источников дохода для сельского населения.

Индивидуальное предпринимательство развито слабо, его вклад в производство сельскохозяйственной продукции составляет незначительный процент. Для устойчивого развития экономики необходимо стимулирование

развития малого предпринимательства, создающего дополнительные рабочие места и обеспечивающего постоянный доход, как населению, так и местному бюджету. С дальнейшим развитием рыночных отношений структуры малого бизнеса будут развиваться преимущественно в строительстве, на транспорте, в сельском хозяйстве. Вне производственной сферы малое предпринимательство может развиваться в сфере рекреации, торговли и бытовых услуг.

Сводные данные о градообразующих кадрах села (среднесписочная численность работников год):

№ п.п.	Показатели	с. Комариха. Кол-во человек.	% к населению
1	Трудовые ресурсы, всего	453	
	В том числе:		
	А) население в трудоспособном возрасте		
	Б) работающие пенсионеры (старше трудоспособного возраста)		
2	Распределение трудовых ресурсов	526	
	А. Занято в экономике в том числе	72	
	а) в градообразующих отраслях – всего:	72	
	Из них:		
	-промышленность	0	
	-сельское хозяйство	32	
	-транспорт, связь	4	
	-строительство	0	
	-органы управления, операции с недвижимостью	5	
	-здравоохранение	4	
	-прочие	27	
	-резерв	0	
	б) в обслуживающих отраслях	0	
	в) прочие занятые	0	
	Б. Учащиеся 16-ти лет и старше, обучающиеся с отрывом от производства	0	
	В. Лица в трудоспособном возрасте не занятые трудовой деятельностью и учебой	454	
	Г. Численность безработных, зарегистрированных в службе занятости	0	
3	Население, всего	979	

Современная планировочная ситуация характеризуется рядом особенностей, которые являются следствием специфики природных условий, экономико-географической ситуации, исторического характера системы расселения и исторического характера хозяйственной деятельности.

Существующая застройка представлена в основном одно-двух этажными индивидуальными жилыми домами с приусадебными участками 0,10-0,20 га. Средняя площадь земельных участков – 2000 м² .. Жилой фонд имеет физический износ более 60%. Существующая жилая застройка: Площадь – 262,5 га. Жилой фонд существующий – 27306 м². Численность

постоянного населения на 01.01.2018 г. – 979 чел. Жилищная обеспеченность на 01.01.2018 г. – 25,5 м² /чел. Количество дворов – 291. Коэффициент семейности – 3,5. Процент износа жилого фонда – 60%. Транспортная инфраструктура села Комариха составляет систему из автомобильного транспорта. Сеть покрывает межрегиональные, областные, межрайонные и межпоселковые связи.

Автомобильная сеть села представлена дорогами общего пользования протяженностью 22 км.

На территории села отсутствуют автозаправочные станции, станции технического обслуживания транспорта.

Инженерное обустройство, содержание и благоустройство дорог села осуществляет МУП «Биос», органы местного самоуправления.

Транспортный спрос на улично-дорожную сеть оценивается загрузкой участков автомобильных дорог села, наиболее загруженными дорогами являются:

1. ул. Дубинина;
2. ул. Октябрьская;
3. ул. Спортивная.

1.3. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта

МО Комарихинской сельсовет расположен на северо-востоке Шипуновского района. По территории муниципального образования проходит дорога Шипуново – Краснощеково – Курья. Пассажирское и грузовое сообщение с другими городами, селами и районными центрами осуществляется по автомобильным дорогам.

Дорожное покрытие улично-дорожной сети с. Комариха асфальтобетонное и грунтовое, дороги находятся в неудовлетворительном состоянии. Протяженность улично-дорожной сети составляет 20 км.

Большая часть улиц и дорог в селе не имеет твердого покрытия. Существующие улицы имеют неодинаковую ширину, что усложняет размещение инженерных коммуникаций и благоустройства.

1.4. Характеристика сети дорог села, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог

Автомобильная сеть села представлена дорогами общего пользования протяженностью 20 км. Протяженность дорог села с щебеночным покрытием составляет 70 %

Параметры дорожного движения по основным дорогам сельсовета:

Наименование дороги	Наименование параметра дорожного движения					
	Средняя скорость	Максимальная интенсивность,	Плотность потока,	Коэффициент загрузки	Экологическая нагрузка от тс,	Качество содержания

	потока, км/ч	тс/час	тс/км		концентрация CO/NO2	дорог
ул. Спортивная	40-60	10	5	0,4	1,3/0,03	Хорошее
ул. Дубинина	40-60	10	5	0,6	1,3/0,03	Хорошее
ул. Октябрьская	40-60	10	5	0,6	1,3/0,03	Хорошее

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

1.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в сельсовете, обеспеченность парковками (парковочными местами)

Автомобильный парк муниципального образования Комарихинского сельсовета преимущественно состоит из легковых автомобилей, принадлежащих частным лицам. Детальная информация видов транспорта отсутствует. Отмечается рост транспортных средств и уровня автомобилизации населения. Хранение транспортных средств осуществляется на придомовых территориях. Парковочные места имеются у всех объектов социальной инфраструктуры и у административных зданий хозяйствующих организаций. Количество легковых автомобилей продолжает расти.

Хранение легковых автомобилей индивидуальных владельцев осуществляется преимущественно в одноэтажных гаражах боксового типа либо на прилегающей территории.

Существующее парковочное пространство:

Количество легковых автомобилей	Существующее количество машиномест						Необходимо общее количество машиномест	Существующий дефицит в машиноместах
	На территории специализированных автостоянок	Парковки вдоль дорог	Парковки на территории частных домовладений	Парковки на территории дворов МКД	Парковки на территории объектов торговли и общественного питания	Коллективные гаражные зоны		
~110	-	-	110	-	5	-	-	-

1.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока

Пассажирский железнодорожный вокзал на территории Комарихинского сельсовета отсутствует..

Пригородная маршрутная сеть автомобильного транспорта связывает село со следующими населенными пунктами: с. Шипуново, селами Шипуновского, Краснощековского, Поспелихинского районов.

1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Пешеходные направления привязаны к объектам культурно – исторического наследия, расположенным в основном в центральной части села Комариха.

Тротуары:

Участок	Протяженность, м
ул. Спортивная	200
ул. Дубинина	2000

Связь значительной части территории села, находящейся за речкой Комаришкой с центральной частью обеспечивается одним мостом, расположенным на региональной трассе и одним подвесным мостом. Велосипедные дорожки на территории села отсутствуют.

1.8. Оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб

Инженерное обустройство, содержание и благоустройство дорог села осуществляет МУП «Биос» и органы местного самоуправления.

Работа транспортных средств коммунальных и дорожных служб оценивается как удовлетворительно.

1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения

За три месяца 2018 года зарегистрировано 35 ДТП (2017 год – 93 ДТП). Стоит отметить, что если в марте прошлого года отмечалась динамика увеличения ДТП, то за март текущего года состояние аварийности снизилось с 30 до 11 ДТП.

Число ДТП подлежащих государственному учету уменьшилось с 10 до 4, тяжесть последствий ДТП снизилась с 10 до 4. Число погибших в ДТП людей снизилось с 2 до 1, число пострадавших детей-1 ребенок (в 2017 году) число погибших детей в феврале 2017 и 2018 – 0.

Наибольшее количество ДТП произошло в результате наезда на препятствие, в том числе стоящий автомобиль – 16, столкновение транспортных средств – 14, наезд на пешехода – 1, опрокидывания транспортного средства – 1. Временной промежуток ДТП не однозначен, однако наибольшее количество ДТП произошло в дневное время – 22 ДТП (с

11 до 15 часов). В вечернее время зарегистрировано 6 ДТП (с 06 до 10 часов). В ночное время 2 ДТП.

Пик активности ДТП отмечается в четверг 31,4% (11), в среду и пятницу 25,7 (9), ниже активность ДТП в понедельник и в субботу 14,2 % (5), менее подвержены ДТП вторник 2,8 % (1) и в воскресенье (1) 2,8 %.

Согласно статистических данных наибольшее количество ДТП совершено на пр. Комсомольский (дом № 124,18, 34, 127,76, 64) – 6 ДТП, 3 ДТП – пер. Южный (55,55,22), 3 ДТП ул. Мамонтова (103,79). Единичны случаи на ул. Алтайская д.32, ул. Кольцевая, д.1, пер. Пионерский, д.3, пер. Шукшина д.1, пер. Школьный д.5, пер. Песчаный д.9, ул. Садовая д.1, ул. Октябрьская д.55, ул. Уральская д.12, ул. Мостовая д.6, Набережная д.10, ул. Советская д.77, М.Горького 42.

За 3 месяца 2018 года совершено 4 ДТП подлежащих государственному статистическому учету (2018 год – 1), в которых 4 участника дорожного движения получили телесные повреждения (2017 год – 10), число пострадавших детей 1 (2017 -1), число погибших детей 1 в 2017 в 2018 – 0.

Уменьшилось число пострадавших в результате ДТП граждан на 60 %, уменьшилось число погибших в ДТП людей на 50 %. Фактов гибели детей не зарегистрировано (2017-0).

Наибольшая аварийность по дням недели, отмечена в среду – 2 ДТП, по 1 ДТП в четверг и в пятницу. В остальные дни ДТП не зарегистрированы.

Аварийные участки на территории села отсутствуют.

1.10. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения

Согласно данным Государственного учреждения «Алтайский краевой центр по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды» (ГУ «Алтайский ЦГМС) значение фоновых концентраций загрязняющих веществ в атмосферном воздухе села составляют:

- по взвешенным веществам – 0,6 мг/м³;
- по диоксиду азота - 0,07 мг/м³;
- по оксиду азота - 0,03 мг/м³;
- по диоксиду серы - 0,025 мг/м³;
- по оксиду углерода - 4 мг/м³;
- по бенз(а)пирену - 2,6*10⁻⁶ мг/м³;

Основными загрязняющими веществами в составе выбросов являются:

- продукты сгорания твердого топлива в котлоагрегатах - оксиды азота, оксиды углерода и серы, угольная зола, сажа, бенз(а)пирен;
- пыли (угольная, шлака и золы) при хранении, перевалке угля и золошлаковых отходов;
- выхлопные газы автомобилей - оксиды азота, оксид углерода, сернистый ангидрид, сажа, углеводороды;

- зерновая пыль, образующиеся при переработке и очистке зерна;
- летучие органические соединения, углеводороды и прочие газообразные и жидкие соединения – при работе газонаполнительной станции, при производстве пищевых продуктов, хранении и переработки нефтесодержащих соединений, очистке воды.

В состав приоритетных загрязнителей, выбрасываемых автомобильным транспортом, входят: оксиды азота, оксид углерода, сернистый ангидрид, сажа, углеводороды.

В существующих условиях прямое и непосредственное воздействие производственных объектов и транспорта на почву может происходить через выбросы дымовых труб, выхлопы автомобилей, неорганизованном хранении топлива, захламлении отходами.

В Комарихинском сельсовете регулярно проводится оценка качества почв на территориях таких наиболее значимых мест, как общеобразовательные, и медицинских учреждениях, рекреационных зон. Всего в границах села 12 контрольных точек отбора почвы.

Отбор проб осуществляется по утвержденной программе отбора проб:

- на содержание химических веществ – 52 пробы;
- на содержание возбудителей кишечных инфекций – 18 проб;
- на содержание возбудителей паразитарных заболеваний – 78 проб.

В фоновой пробе почвы определено содержание свинца в количестве 1,8 мг/кг, что удовлетворяет требованиям ГН 2.1.7.2041-06 «Предельно-допустимые концентрации химических веществ в почве». Содержание других загрязняющих веществ не выявлено.

Согласно данным анализа контрольных точек выявлено:

- концентрация цинка в пробах находится в пределах 1,2-6,8 мг/кг что превышает фоновые концентрации, но находится в пределах ПДК и ОДУ установленные ГН 2.1.7.2041-06 «Предельно-допустимые концентрации химических веществ в почве» и ГН 2.1.7.2042-06 «Ориентировочно допустимые уровни концентраций химических веществ в почве» соответственно;
- концентрация свинца находится в пределах 0,032-0,84 мг/кг, что не превышает общий фон.

Содержание других загрязняющих веществ не обнаружено. Таким образом почвы села удовлетворяют нормативам установленные СанПиН 2.1.7.1287-03 «Санитарно-эпидемиологические требования к качеству почвы» и относятся к категории «чистая».

Зеленые насаждения села являются органичной частью сельской планировочной структуры и выполняют в нем определенные, весьма важные функции: санитарно-гигиеническую, декоративно-планировочную, рекреационную.

Общеизвестно положительное влияние зеленых насаждений на комфортность проживания в селе.

Для оценки существующего радиационной обстановки в селе определены показатели радиационной безопасности объектов окружающей среды.

Исследования проводятся по следующим основным параметрам, характеризующим радиационную безопасность населения и радиоактивное загрязнение объектов окружающей среды:

- мощность поглощенной дозы гамма-излучения в помещениях и на открытой местности;
- удельная активность природных радионуклидов в почве;
- удельная альфа и бета-активность в питьевой воде из централизованных систем хозяйственно-питьевого водоснабжения.

По имеющимся результатам выявлено, что мощность поглощенной дозы гамма-излучения на открытой местности составляет в среднем 0,11 мкГр/ч. Всего сделано 54 определения.

Мощность поглощенной дозы в помещениях в зависимости от типа составляет:

- в деревянных – 0,13 мкГр/ч (318 измерений);
- в одноэтажных каменных – 0,13 мкГр/ч (421 измерений);
- в многоэтажных каменных – 0,12 мкГр/ч (145 измерений).

Для оценки состояния почвы и питьевой воды определены 12 контрольных точек (6 точек для анализа почвы, 6 для анализа питьевой воды).

Согласно полученным результатам по анализу проб почвы выявлено:

- плотность загрязнения почвы не превышает 37 кБк/м²;
- удельная радиоактивность природных радионуклидов в почве по селу изменяется от 15 до 24 Бк/кг.

По анализу проб питьевой воды выявлено в трех контрольных точках изменение бета - активности от 0,18 до 0,74 Бк/л, что не превышает установленных норм для воды питьевого качества 1Бк/л. По остальным контрольным точкам активности радионуклидов не обнаружено.

Таким образом, уровень радиационного загрязнения по селу находится в пределах допустимых нормативов.

Шумовой режим на территории жилой застройки формируется при активной техногенной деятельности большинства технических средств, наиболее агрессивными из которых являются: потоки автомобильного транспорта, открытые спортивные сооружения и, производственная и коммунально-бытовая деятельность.

Величина предельно допустимого шума для территории жилой застройки принята по СНиП 23-03-2003 «Защита от шума».

Результаты расчета:

Расстояние от источника шума до расчетной	Снижение уровня звука, дБА	Г	Допустимый уровень звука на территории, прилегающей к жилым домам, дБА	Мероприятия по снижению шумового воздействия
---	----------------------------	---	--	--

точки, м	A ₁	A ₂	A ₃	A ₄		с 7 до 23ч	с 23 до 7ч	
50 м от крайней полосы движения до стены жилого дома	11	-	-	10	-7	45	55	посадка шумо-газозащитной полосы
90 м от крайней полосы движения до стены жилого дома	15	-	-	10	-3			посадка шумо-газозащитной полосы
100 м от крайней полосы движения до стены жилого дома	16	-	-	10	-2			посадка шумо-газозащитной полосы

Результаты расчетов показали, что уровень звукового воздействия автомобильной трассы на жилую застройку превышает допустимый на 2-7 дБА.

Насаждения, сформированные в виде специальных шумозащитных полос, могут давать эффект снижения уровня шума от 4 до 10 дБА. Исходя из этого, рекомендуется произвести посадку шумозащитных полос вдоль автомобильной трассы в районах близкого расположения жилой застройки в соответствии с рекомендациями Руководства.

Вибрационное воздействие от автомобильного транспорта определяется количеством большегрузных автомобилей, состоянием дорожного покрытия и типом подстилающего грунта. На основании натурных исследований установлено, что допустимые значения вибрации в жилых зданиях обеспечиваются на расстоянии 20-30 м от проезжей части. Таким образом, уровень вибрационного воздействия автомобильных дорог на жилую застройку находится в допустимых пределах.

1.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры

Сформированная сеть автомобильных дорог позволяет свободному передвижению транспортных средств различных категорий, основными проблемами являются изношенность дорожной одежды (асфальтового покрытия), недостаточное количество тротуаров и парковочных мест.

Проектом программы предусматриваются работы по капитальному ремонту автомобильных дорог, строительству тротуаров и обустройству временных стоянок автомашин: у промпредприятий, административных зданий и учреждений. Такие стоянки могут обслуживать один или несколько объектов массового посещения, они должны быть расположены на расстоянии пешеходной доступности, не превышающей 150 м до вокзалов, торговых центров и универмагов и 300 м до других объектов. У входов и

выходов общественных, торговых, лечебно-профилактических и других зданий и учреждений для посадки и высадки людей или разгрузки и погрузки грузов следует предусматривать площадки для остановки автомобилей независимо от наличия стоянок у этих объектов. В жилых районах следует предусматривать стоянки для временного размещения автомобилей и других малогабаритных наземных мототранспортных средств. Расстояние от таких стоянок до подъездов жилых домов не должно превышать 200 м.

Для районов с усадебной застройкой предполагается постоянное хранение автомобилей индивидуального пользования на личных приусадебных участках.

Рекомендуемые мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры позволят улучшить условия проживания, повысят инвестиционную привлекательность земельных участков. Мероприятия по улучшению существующей транспортной системы предусматривают создание удобных связей с местами приложения труда, объектами культурно - бытового назначения, зонами отдыха населения.

1.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры сельсовета

Нормативно-правовая база сельсовета в сфере транспортной инфраструктуры удовлетворяет всем требованиям действующего законодательства РФ, все нормативно-правовые акты приведены в соответствие с Федеральным законом от 13.07.2015 №220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»:

- Положение о конкурсе на право осуществления пассажирских перевозок автобусами по муниципальным маршрутам Шипуновского района (постановление главы района от 03.08.2017 №403).

- Реестр маршрутов регулярных перевозок утвержден распоряжением главы района №61-р от 26.02.2016.

- Льготы на проезд при осуществлении регулярных перевозок регламентируются постановлением Алтайского края №554 от 15.12.2014 «О порядке предоставления льготного проезда отдельным категориям граждан».

- Положение об организации транспортного обслуживания населения по маршрутам регулярных перевозок автомобильным пассажирским транспортом на территории муниципального образования Шипуновский район Алтайского края (решение районного Совета депутатов Шипуновского района Алтайского края 24.03.2017 № 1858).

Существует муниципальная комиссия по обеспечению безопасности дорожного движения, заседания комиссии проходят не реже 4 раз в год,

комиссия осуществляет обследование состояния дорог, деятельность, обеспечивающую связь транспортников, дорожников, работы школ и дошкольных учреждений в сфере безопасности дорожного движения.

1.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

Оценка финансирования транспортной инфраструктуры проводилась на основе муниципальной программы «повышение безопасности дорожного движения в Шипуновском районе на 2015-2020 годы», утвержденной постановлением и.о. главы администрации района от 31.12.2014 № 1051 по мероприятиям:

Мероприятие 2.1.1 «Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения»:

Единица измерения	2015	2016	2017	2018	Годы
Тыс.руб	115,0	169,1	516,1	420,2	всего, в том числе:
Тыс.руб.	-	-	-	-	краевой бюджет
Тыс.руб	115,0	169,1	516,1	420,2	Муниципальный бюджет

Мероприятие 2.1.4 «Содержание улично-дорожной сети села»:

Единица измерения	2015	2016	2017	2018	Годы
Тыс.руб.	115,0	169,1	516,1	420,2	всего, в том числе:
Тыс.руб.	115,0	169,1	516,1	420,2	Муниципальный бюджет

Представленные данные показывают, что динамика финансирования муниципальной программы в сфере транспортной инфраструктуры с 2015 по 2018 годы в целом стабильная.

2. Прогноз транспортного спроса

2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития сельсовета

Прогноз социально-экономического развития основан на статистических данных муниципального образования:

Возрастная структура	01.01.2017 г.	01.01.2018
----------------------	---------------	------------

	Численность человек	% к общей численности населения	Численность человек	% к общей численности населения
1. Моложе трудоспособного возраста; из них	131	13,1	123	12,5
1.1 Дети 0-6 лет	55	5,5	46	4,8
1.2 Дети 7-15 лет	76	7,6	75	7,7
2. Трудоспособный возраст, из них:	538	53,7	526	53,7
2.1 Женщины 16-55 лет	222	22,1	223	22,8
2.2 Мужчины 16-50 лет	316	31,5	303	30,9
3. Старше трудоспособного возраста, из них:	333	33,2	330	33,8
3.1 Женщины	226	22,5	233	23,9
3.2 Мужчины	107	10,7	97	9,9
Всего:	1002	100	979	100

Согласно генеральному плану села, архитектурно-планировочные предложения касаются организации функциональных зон и планировочных территорий и их размещение на территории села друг относительно друга.

1. Организация новых рекреационных зон:

- Создание парковой зоны в строящемся микрорайоне
- Строительство спортивного комплекса в строящемся микрорайоне

2. Новые «пятна» жилой застройки.

- Строительство нового микрорайона

Увеличение доли средне этажной застройки в новом жилищном строительстве и при реконструкции аварийного жилья в центральной части села.

2.2. Прогноз транспортного спроса сельсовета

В связи с увеличением количества легковых автомобилей находящихся в частной собственности граждан, а так же в связи с тем что, в с. Шипуново существуют частные организации, осуществляющие пассажирские перевозки на легковом транспорте спрос на услуги общественного транспорта будет

снижаться.

2.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Прогноз развития объектов транспортной инфраструктуры по видам транспорта:

№ п/п	Показатели	Ед. изм.	2018 г.	2028г.
1	АЗС	ед.	-	-
2	СТО	ед.	-	-
3	Автовокзалы, ж/д вокзалы	ед.	-	-
4	Мосты, путепроводы, транспортные развязки	ед.	1	1
5	Вертолетные площадки	ед.	-	-

2.4. Прогноз развития дорожной сети сельсовета

Прогноз развития дорожной сети:

№ п/п	Показатели	Ед. изм.	2018 г.	2028г.
1	Протяженность автомобильных дорог	км	22	22
2	Протяженность автомобильных дорог с усовершенствованным покрытием	км	0	22
4	Протяженность тротуаров	км	0	2

2.5. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Прогноз показателей безопасности дорожного движения:

№ п/п	Показатели	Ед. изм.	2016г.	2017г.	2028г.
1	Количество ДТП	ед.	32	30	12
2	Количество ДТП в которых погибли люди	ед.	8	4	0
3	Количество ДТП по причине неудовлетворительных дорожных условий	ед.	4	2	0
4	Количество пострадавших детей (погибших)	чел.	4(1)	4(0)	0

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

Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду:

№	Прогнозируемый период	Показатель
---	-----------------------	------------

п/п		СО		NO2	
		Факт мг/м3	Норматив мг/м3	Факт мг/м3	Норматив мг/м3
1	2018-2022	1,3	3	0,03	0,06
2	2023-2028	1,5	3	0,04	0,06

В суммарных выбросах загрязняющих веществ в атмосферу на долю автотранспорта приходится около 40%. Доля автотранспорта в шумовом воздействии на население составляет 40%. Прогнозируется увеличение выбросов загрязняющих веществ в атмосферу от автотранспортных средств в год приблизительно на 1,5 %.

Ежегодной утилизации подлежат примерно 5% существующего парка транспортных средств (брошенные и разукomплектованные автотранспортные средства). В условиях слабой организации сбора и утилизации таких автомобилей (в первую очередь личного транспорта) происходит их накопление, что представляет серьезную проблему.

3. Принципиальные предложения и решения по основным мероприятиям ОДД

Принципиальные предложения и решения по основным мероприятиям ОДД:

Наименование мероприятий	Содержание мероприятий
Вариант № 1 (Базовый)	
1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта	- организация защитных насаждений вдоль дорог, автотранспортных предприятий и гаражей
2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов	- создание остановочного павильона.
3. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства	- организация парковочных мест вдоль центральных улиц сельсовета.
4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения	- расширение и благоустройство улицы Спортивная
5. Мероприятия по развитию сети дорог села	- реконструкция автомобильных дорог
7. Мероприятия по повышению безопасности дорожного движения	- мероприятия по устройству (монтажу) недостающих средств организации и регулирования дорожного движения (капитальный ремонт в части элементов обустройства автомобильных дорог): а) устройство (монтаж) барьерных ограждений;

	<p>б) устройство (монтаж) дорожных знаков;</p> <p>в) капитальный ремонт пешеходных переходов на автомобильных дорогах общего пользования местного значения;</p> <p>- проведение профилактических мероприятий по БДД в образовательных учреждениях в рамках уроков ОБЖ и внеклассных мероприятий;</p> <p>- обновление дорожной разметки на пешеходных переходах вблизи детских образовательных учреждений;</p> <p>- установка пешеходных ограждений, искусственных дорожных неровностей, вблизи детских образовательных учреждений и мест массового скопления людей</p>
Вариант № 2 (оптимальный)	
1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта	<p>- организация защитных насаждений вдоль дорог, автотранспортных предприятий и гаражей;</p> <p>- строительство (реконструкция) автокомплекса, одной СТО, газовой АЗС;</p> <p>- внедрение системы повышения экологических характеристик, осуществление контроля за состоянием автотранспортных средств.</p>
2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов	<p>- создание остановочного павильона;</p> <p>- оптимизация парка подвижного состава общественного транспорта в соответствии с потребностями настоящего времени.</p>
3. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства	<p>- организация парковочных мест вдоль центральных улиц сельсовета;</p> <p>- организация открытых платных стоянок.</p>
4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения	<p>- строительство тротуаров ул. Дубинина</p> <p>- организация транспортных веломаршрутов</p>
5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб	<p>- создание грузового транспортного каркаса, включающего пути пропуска основных потоков грузового транспорта;</p> <p>- обновление, расширение номенклатуры, увеличение количества подвижного состава коммунальных и дорожных служб</p>
6. Мероприятия по развитию сети дорог села	<p>- реконструкция автомобильных дорог.</p>
7. Мероприятия по повышению безопасности дорожного движения	<p>- мероприятия по устройству (монтажу) недостающих средств организации и регулирования дорожного движения (капитальный ремонт в части элементов обустройства автомобильных дорог):</p> <p>а) устройство (монтаж) барьерных ограждений;</p> <p>б) устройство (монтаж) дорожных знаков;</p> <p>в) капитальный ремонт пешеходных переходов на автомобильных дорогах общего пользования местного</p>

	<p>значения города в части элементов обустройства;</p> <ul style="list-style-type: none"> - проведение профилактических мероприятий по БДД в образовательных учреждениях в рамках уроков ОБЖ и внеклассных мероприятий; - обновление дорожной разметки на пешеходных переходах вблизи детских образовательных учреждений; - установка пешеходных ограждений, искусственных дорожных неровностей, вблизи детских образовательных учреждений и мест массового скопления людей; - формирование негативного отношения у участников дорожного движения к правонарушениям в сфере дорожного движения, в том числе изготовление и установка информационных баннеров.
Вариант № 3 (Максимальный)	
1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта	<ul style="list-style-type: none"> - организация защитных насаждений вдоль дорог, - строительство (реконструкция) автокомплекса, двух СТО, газовой АЗС; - внедрение системы повышения экологических характеристик, осуществление контроля за состоянием автотранспортных средств; - создание и внедрение единой системы контроля качества топлива на АЗС города; - проведение мониторинга транспортного спроса, в т.ч. сторонними организациями, корректировка транспортной модели (ежегодные исследования на дорогах и общественном транспорте)
2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов	<ul style="list-style-type: none"> - создание остановочного павильона; - оптимизация парка подвижного состава общественного транспорта в соответствии с потребностями настоящего времени; - привлечение перевозчиков для осуществления пассажирских перевозок по муниципальным маршрутам
3. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства	<ul style="list-style-type: none"> - организация парковочных мест вдоль центральных улиц сельсовета; - организация открытых платных стоянок; - организация платных парковок с установкой паркоматов
4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения	<ul style="list-style-type: none"> - расширение и благоустройство улицы Спортивная; - строительство тротуаров ул. Дубинина; - организация велопарковок вблизи объектов притяжения; - организация транспортных веломаршрутов
5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб	<ul style="list-style-type: none"> - создание грузового транспортного каркаса, включающего пути пропуска основных потоков грузового транспорта; - обновление, расширение номенклатуры, увеличение количества подвижного состава коммунальных и дорожных служб; - организация доступа автомобилей коммунальных и дорожных служб к местам их деятельности

6. Мероприятия по развитию сети дорог села	- реконструкция автомобильных дорог.
7. Мероприятия по повышению безопасности дорожного движения	<p>- мероприятия по устройству (монтажу) недостающих средств организации и регулирования дорожного движения (капитальный ремонт в части элементов обустройства автомобильных дорог):</p> <p>а) устройство (монтаж) барьерных ограждений;</p> <p>б) устройство (монтаж) дорожных знаков;</p> <p>в) капитальный ремонт пешеходных переходов на автомобильных дорогах общего пользования местного значения города в части элементов обустройства;</p> <p>- проведение профилактических мероприятий по БДД в образовательных учреждениях в рамках уроков ОБЖ и внеклассных мероприятий;</p> <p>- обновление дорожной разметки на пешеходных переходах вблизи детских образовательных учреждений;</p> <p>- установка пешеходных ограждений, искусственных дорожных неровностей, вблизи детских образовательных учреждений и мест массового скопления людей;</p> <p>-создание системы взаимодействия на население с целью формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения, в том числе изготовление и установка информационных баннеров;</p> <p>- организация пешеходных переходов в разных уровнях</p>

Укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры:

Вариант развития транспортной инфраструктуры	Значение показателя (индикатора)
Вариант № 1 (Базовый)	<p>Дорожная сеть: протяженность автомобильных дорог – 22 км, в том числе с усовершенствованным покрытием – 0 км.</p> <p>Пассажирские перевозки: количество маршрутов автобусного транспорта – 0 ед. протяженность дорог, по которой проходит общественный транспорт – 0 км. пассажиропоток – 0 тыс.чел.год. количество создаваемых ТПУ – 0.</p> <p>Велосипедный транспорт: количество веломаршрутов - 0, протяженность - 0 км.</p> <p>Парковочное пространство: Общее количество машиномест - 110 (дефицит – 0).</p> <p>Общий уровень безопасности дорожного движения: количество ДТП с пострадавшими – 25, в том числе – 2 по</p>

	<p>причине неудовлетворительных дорожных условий. Финансово-экономические показатели: Экономические потери от снижения скорости передвижения по селу – 2120,5 тыс. руб. Социально-экономические показатели: социально-экономический ущерб от ДТП – 14300 тыс.руб.</p>
<p>Вариант № 2 (Оптимальный)</p>	<p>Дорожная сеть: протяженность автомобильных дорог – 22 км, в том числе с усовершенствованным покрытием – 10 км Пассажирские перевозки: количество маршрутов автобусного транспорта – 1 ед. протяженность дорог, по которой проходит общественный транспорт – 2 км. пассажиропоток – 38,2 тыс.чел.год. количество создаваемых ТПУ – 0. Велосипедный транспорт: количество веломаршрутов - 1, протяженность – 0,2 км. Парковочное пространство: Общее количество машиномест – 110 (дефицит – 0). Общий уровень безопасности дорожного движения: количество ДТП с пострадавшими – 18, в том числе – 1 по причине неудовлетворительных дорожных условий. Финансово-экономические показатели: Экономические потери от снижения скорости передвижения по сельсовету – 1910,5 тыс. руб. Социально-экономические показатели: социально-экономический ущерб от ДТП – 13150 тыс.руб.</p>
<p>Вариант № 3 (Максимальный)</p>	<p>Дорожная сеть: протяженность автомобильных дорог – 22 км, в том числе с усовершенствованным покрытием – 22 км Пассажирские перевозки: количество маршрутов автобусного транспорта – 1 ед. протяженность дорог, по которой проходит общественный транспорт – 2,2 км. пассажиропоток – 45 тыс.чел.год. количество создаваемых ТПУ – 1. Велосипедный транспорт: количество веломаршрутов - 1, протяженность – 2,2 км. Парковочное пространство: Общее количество машиномест – 110 (дефицит – 0). Общий уровень безопасности дорожного движения: количество ДТП с пострадавшими – 15, в том числе – 0 по причине неудовлетворительных дорожных условий. Финансово-экономические показатели: Экономические потери от снижения скорости передвижения по сельсовету – 1710,5 тыс. руб. Социально-экономические показатели: социально-экономический ущерб от ДТП – 11650 тыс.руб.</p>

Все три варианта развития транспортной инфраструктуры сельсовета удовлетворяют потребностям села в настоящее время, а также на

перспективу до 2027 г. В настоящий момент существующая дорожная сеть Комарихинского сельсовета загружена в среднем на 40%, что говорит о наличии резерва пропускной способности. Тем не менее, ряд улиц требуют реконструкции, что учтено всеми вариантами развития транспортной инфраструктуры. В селе в настоящий момент отсутствует специальная инфраструктура для велосипедного движения. Базовым вариантом не предусмотрено строительство велодорожек на территории сельсовета, оптимальный вариант предусматривает организацию транспортных веломаршрутов, протяженностью 2 км. Однако в настоящий момент пешеходная инфраструктура развита также достаточно слабо, и ее развитие видится наиболее приоритетным – оптимальным и максимальным вариантами развития предусмотрено разработка ПСД и строительство тротуаров на ряде улиц села.

Пассажирские перевозки в селе не осуществляются.

Предлагается организация платных парковок вблизи объектов притяжения и установка там паркоматов. Основная доля приходится на частные домовладения, где парковка автомобилей осуществляется на придомовых участках, в связи с этим, при росте автомобилизации основной дефицит придется на временные парковки (вдоль дорог и вблизи объектов притяжения), при настоящем уровне и прогнозе автомобилизации и численности населения организация платных парковок с паркоматами может оказаться нерентабельной.

Проблема безопасности дорожного движения также является одной из основных для села. Мероприятия вариантов развития транспортной инфраструктуры предусматривают комплекс мероприятий по снижению аварийности и количества ДТП с пострадавшими.

Таким образом, экономически наиболее эффективным и отвечающим насущным потребностям села Комариха представляется реализация первого «Базового» варианта развития транспортной инфраструктуры.

4. Мероприятия по ОДД для предлагаемого к реализации варианта проектирования и их очередность

№ п/п	Наименование мероприятий	Технико-экономические параметры	Очередность реализации, год
1. Мероприятия по ОДД по видам транспорта			
1.1	Организация защитных насаждений вдоль дорог	Разрабатываются в соответствии с нормативными актами села	2025
1.2	Строительство одной СТО	4-5 постов СТО, прочие параметры определяются проектами	2022
1.3	Строительство газовой АЗС	Параметры определяются проектами	2021
1.4	Внедрение системы повышения экологических характеристик, осуществление контроля за состоянием автотранспортных средств	Разрабатываются в соответствии с нормативными актами района	2025
1.5	Создание и внедрение единой системы контроля качества топлива на АЗС села	Разрабатываются в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 27 февраля 2008 г. №118 «Об утверждении Технического регламента», «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и топочному мазуту».	2025
2. Мероприятия по ОДД для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства			
2.1	Организация парковочных мест вдоль центральных улиц села	0 машиномест	2025
2.2	Организация открытых платных стоянок	0 машиномест	2025
3. Мероприятия по ОДД для пешеходного и велосипедного передвижения			
3.1			
3.2	Расширение и благоустройство улицы Спортивная	Параметры определяются генеральным планом	2021
3.3	строительство тротуаров: - ул. Дубинина		2020-2026
3.4	Организация велопарковок вблизи объектов притяжения	В районе продуктовых магазинов, школ	2022
5. Мероприятия по ОДД для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб			
4.1	Создание грузового транспортного каркаса, включающего пути	Протяженность 2,2 км	2025

	пропуска основных потоков грузового транспорта		
6. Мероприятия по ОДД для развития сети дорог города			
5.1	Реконструкция автомобильной дороги ул. Дубинина	Протяженность – 2000м, расчетная скорость 60 км/ч, 2 полосы, двухстороннее движение	2019

5. Оценка основных мероприятий по ОДД

Мероприятия по организации дорожного движения следует ориентировать на устранение мест концентрации ДТП, предотвращение заторов, внедрение эффективных маршрутных систем, определение оптимальных пределов скоростей с учетом особенностей улично-дорожной сети и интенсивности транспортных потоков, организацию стоянок транспортных средств.

В качестве показателей эффективности проектного решения используется оценка:

1. уровня безопасности
2. уровня загрузки дорог движением
3. уровня оснащенности тротуарами и велосипедными дорожками.
4. состояния экологической безопасности.
5. уровня дефицита парковочного места

Состояние организации дорожного движения (далее - ОДД) на расчетный срок реализации предлагаемых в рамках КСОДД мероприятий:

Наименование показателя	Показатель без реализации предлагаемых в рамках КСОДД мероприятий	Показатель эффективности проектного решения
Уровень безопасности (степень соответствия наблюдаемого состояния процесса дорожного движения такому его качественному состоянию, при котором условия дорожного движения и поведение его участников находятся в пределах допустимых норм и не способствуют возникновению дорожно-транспортных происшествий)	высокий	высокий
Уровень загрузки дорог движением	40%	45%
Уровень оснащенности тротуарами и велосипедными дорожками.	низкий	Высокий
Состояние экологической безопасности	в пределах действующих норм	в пределах действующих норм
Уровень дефицита парковочного места	средний	низкий