

УТВЕРЖДЕНА
постановлением главы района
от

**Комплексная схема организации дорожного движения
Красноярковского сельсовета Шипуновского района Алтайского края**

ВВЕДЕНИЕ

Объект исследования – улично-дорожная сеть (далее – УДС) муниципального образования Красноярский сельсовет Шипуновского района Алтайского края (далее – МО Красноярский сельсовет), организация дорожного движения (далее – ОДД) и транспортно-эксплуатационное состояние дорог. Цель Комплексной схемы организации дорожного движения МО Красноярский сельсовет (далее – КСОДД) – разработка Программы мероприятий, направленных на увеличение пропускной способности УДС МО Красноярский сельсовет, 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 Красноярский сельсовет, выявление проблем, обусловленных недостатками в развитии территориальной транспортной системы;
- анализ существующей системы пассажирского транспорта на территории МО Красноярский сельсовет;
- анализ существующей сети транспортных корреспонденций МО Красноярский сельсовет с другими муниципальными образованиями и территориями;
- анализ планов социально-экономического развития МО Красноярский сельсовет;
- разработка мероприятий по оптимизации схемы ОДД и повышению безопасности дорожного движения на территории МО Красноярский сельсовет;
- разработка мероприятий по оптимизации парковочного пространства на территории МО Красноярский сельсовет;
- разработка мероприятий по оптимизации работы системы пассажирского транспорта с учетом существующих и прогнозных характеристик пассажиропотоков на территории МО Красноярский сельсовет;

- разработка мероприятий по повышению транспортной доступности МО Краснояровский сельсовет и развитию транспортных связей с другими муниципальными образованиями и территориями.

1. Характеристика сложившейся ситуации по ОДД

1.1. Общая характеристика МО Краснояровский сельсовет

МО Краснояровский сельсовет расположен в центральной части Шипуновского района Алтайского края, на правом берегу реки Алей. Село Красный Яр является административным центром Краснояровского сельсовета Шипуновского района, расположено в 190 км от г. Барнаула и в 12 км от районного центра с Шипуново. Сообщение с г. Барнаулом осуществляется посредством автодороги Шипуново-Краснощеково, далее по автомагистрали федерального значения А-349.

На севере МО Краснояровский сельсовет граничит с МО Нечунаевский сельсовет и МО Кабаковский и Краснопартизанский сельсоветы Алейского района, на западе – с МО Самсоновский и Белоярский сельсоветами, на юге – с МО Белоярский сельсовет и на востоке с МО Российский сельсовет.

История образования МО Краснояровский сельсовет с 1924 года. 27 мая 1924 года был образован Шипуновский район, объединивший 32 населенных пункта в 11 сельских советов, один из которых Краснояровский.

Площадь МО Краснояровский сельсовет составляет 20692 Га.

В состав территории МО Краснояровский сельсовет входят следующие населенные пункты: село Красный Яр, поселок Семилетка, поселок Новый Путь, поселок Чайчий.

В нынешнем сельсовете открыты детский сад и школа. Ведут свою деятельность: предприятия работающие в сфере переработки сельхоз продукции. Открыты медицинские учреждения и библиотека. Местом отдыха и проведения досуга является Дворец культуры и парк отдыха. Население сельсовета составляет 1056 человек.

Многообразен животный мир. На территории районного центра обитает: лиса, корсак, колонок, горностай, 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 континентальный с холодной длинной зимой и коротким жарким летом. Средняя зимняя температура -10 -15 градусов, средняя летняя температура +15 +20, среднегодовая +3 +5 градусов. Количество осадков: зимой 187 мм, летом 273 мм.

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

Общая численность населения МО Краснояровский сельсовет на 2018 год составляло 1056 человек. Население сельсовета на протяжении ряда лет остается примерно на одном уровне:

Показатель	2012г.	2013г.	2014г.	2015г.	2016г.	В среднем
Среднегодовая численность населения	1256	1227	1214	1219	1207	-10

Мониторинг динамики численности населения Краснояровского сельсовета по данным Территориального органа федеральной службы государственной статистики по Алтайскому краю:

Год	Родилось	Умерло	Прибыло
2003	12 чел	31 чел	- 57 чел
2004	10 чел	30 чел	- 54 чел
2005	17 чел	29 чел	- 8 чел
2006	11 чел	26 чел	- 34 чел
2007	16 чел	17 чел	- 12 чел
2008	14 чел	15 чел	1 чел
Среднегодовой показатель	13 чел	24 чел	- 27 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 Краснояровского сельсовета:

№№ п/п	Возрастные группы	2010год чел / % от общ. численности	2016 год чел / % от общ. численности
1	Дети до 15 лет	261/ 20.65%	157/ 15.7%
2	Трудоспособного возраста	674/ 53.35%	634/ 63.3%
3	Старше трудоспособного возраста	329/ 26 %	210/ 21 %
	Итого:	1264чел	1001чел

Ведущая отрасль экономики сельсовета, доминирующее место в ее структуре занимает сельскохозяйственное производство (К(Ф)Х, ИП, ЛПХ), а также работники бюджетной сферы.

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

№ п.п.	Показатели	Красноярский сельсовет. Кол-во человек.	% к населению
1	Трудовые ресурсы, всего	649	65,04
	В том числе:		
	А) население в трудоспособном возрасте	629	64,23
	Б) работающие пенсионеры (старше трудоспособного возраста)	20	0,77
2	Распределение трудовых ресурсов		
	А. Занято в экономике в том числе	414	44,88
	а) в градообразующих отраслях – всего:		
	Из них:		
	-промышленность	39	26,68
	-сельское хозяйство	241	0,3
	-транспорт, связь	14	2,47
	-строительство	15	0,37
	-органы управления, операции с недвижимостью	8	10,33
	-здравоохранение	14	3,5
	-прочие	31	0,63
	-резерв	-	
	б) в обслуживающих отраслях	17	0,33
	в) прочие занятые	35	0,31
	Б. Учащиеся 16-ти лет и старше, обучающиеся с отрывом от производства	27	2,42
	В. Лица в трудоспособном возрасте не занятые трудовой деятельностью и учебой	215	14,93
	Г. Численность безработных, зарегистрированных в службе занятости	15	5,19
3	Население, всего	1187	

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-двухэтажными индивидуальными жилыми домами с приусадебными участками. Жилой фонд имеет физический износ более 60%. Существующая жилая застройка: Жилой фонд существующий – 23572 м². Численность постоянного населения на 01.01.2018 г. – 1056 чел. Жилищная обеспеченность на 01.01.2018 г. – 19,3 м²/чел. Количество дворов – 523. Транспортная инфраструктура сельсовета составляет систему из автомобильного транспорта. Сеть покрывает межпоселковые, межрегиональные, областные и межрайонные связи.

Автомобильная сеть сельсовета представлена дорогами общего пользования протяженностью 24,5 км.

На территории сельсовета имеется одна станция технического обслуживания транспорта.

Инженерное обустройство, содержание и благоустройство дорог

сельсовета осуществляет Администрация Краснояровского сельсовета.

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

1. ул. Белоусова;
2. ул. Садовая;
3. ул. Восточная.

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

Транспортная инфраструктура сельсовета состоит из автомобильного транспорта. Сеть покрывает межрегиональные, областные и межрайонные связи.

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

Автомобильная сеть сельсовета представлена дорогами общего пользования протяженностью 24,5 км. Протяженность дорог сельсовета с усовершенствованным покрытием составляет 14,4 %

Параметры дорожного движения по основным дорогам сельсовета:

Наименование дороги	Наименование параметра дорожного движения					
	Средняя скорость потока, км/ч	Максимальная интенсивность, тс/час	Плотность потока, тс/км	Коэффициент загрузки	Экологическая нагрузка от тс, концентрация CO/NO2	Качество содержания дорог
ул. Белоусова	30-40	10	3	0,1	1,3/0,03	неудовлетворительное
ул. Восточная	40-50	15	5	0,2	1,3/0,03	удовлетворительное
ул. Садовая	30-40	15	5	0,2	1,3/0,03	Удовлетворительное

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 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		
~400	-	-	300	-	25	1	400	70

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

Пассажирский железнодорожный, автомобильный вокзал в Красноярском сельсовете отсутствует.

Пригородная маршрутная сеть автомобильного транспорта связывает село со населенными пунктами за счет личных транспортных средств.

1.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

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

Тротуары:

Участок	Протяженность, м
ул. Восточная	970

ул. Садовая	50
ул. Советская	30

. Велосипедные дорожки на территории села отсутствуют.

1.8. Оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб

Инженерное обустройство, содержание и благоустройство дорог сельсовета осуществляет Администрация Краснояровского сельсовета.

Работа транспортных средств коммунальных служб оценивается как удовлетворительно.

1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения

Согласно статистических данных количество ДТП в 2017 г. и 9 месяцев в 2018 г. не зарегистрировано.

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 сельсовета 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 Краснояровском сельсовете регулярно проводится оценка качества почв на территориях таких наиболее значимых мест, как общеобразовательные, и медицинских учреждениях, детских садов, 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 сельсовете 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.

Эквивалентные и максимальные уровни (дБА) проникающего шума в помещениях жилых и общественных зданий и шума на территории застройки не должны превышать значений нормируемых.

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 административных зданий и учреждений, рыночного комплекса. 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 сельсоветы

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	165	175	300	541	всего, в том числе:
Тыс.руб.	165	175	300	541	краевой бюджет
Тыс.руб	0	0	0	0	Муниципальный бюджет

Мероприятие 2.1.4 «Содержание улично-дорожной сети села»:

Единица измерения	2015	2016	2017	2018	Годы
Тыс.руб.	0	0	336	12.9	всего, в том числе:
Тыс.руб.	0	0	0	12.9	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	01.01.2009 г.	01.01.2010
----------------------	---------------	------------

	Численность человек	% к общей численности населения	Численность человек	% к общей численности населения
1. Моложе трудоспособного возраста; из них	294	21.52	261	20.65
1.1 Дети 0-6 лет	17	1.24	11	0.87
1.2 Дети 7-15 лет	277	20.28	250	19.78
2. Трудоспособный возраст, из них:	686	50.22	674	53.35
2.1 Женщины 16-55 лет	354	25.92	345	27.29
2.2 Мужчины 16-50 лет	332	24.3	329	26.03
3. Старше трудоспособного возраста, из них:	386	28.26	329	26.0
3.1 Женщины	227	16.62	182	14,4
3.2 Мужчины	159	11.64	147	11.64
Всего:	1366	100	1264	100

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

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 Шипуновском районе 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.	0	1
2	СТО	ед.	1	2
3	Автовокзалы, ж/д вокзалы	ед.	0	0
4	Мосты, путепроводы, транспортные развязки	ед.	0	0
5	Вертолетные площадки	ед.	0	0

2.4. Прогноз развития дорожной сети сельсовета

Прогноз развития дорожной сети:

№ п/п	Показатели	Ед. изм.	2018 г.	2028г.
1	Протяженность автомобильных дорог	км	24.5	24.5
2	Протяженность автомобильных дорог с усовершенствованным покрытием	км	3.53	4.0
4	Протяженность тротуаров	км	1.05	1.5

2.5. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Прогноз показателей безопасности дорожного движения:

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

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

Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду:

№ п/п	Прогнозируемый период	Показатель			
		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 90%. 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 разукомплектованные 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; - оптимизация парка подвижного состава общественного транспорта в соответствии с потребностями настоящего времени
3. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства	- организация парковочных мест вдоль центральных улиц сельсовета; - упорядочение и организация парковок около МКД;
4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения	- расширение и благоустройство улиц
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; б) устройство (монтаж) дорожных знаков; в) капитальный ремонт пешеходных переходов на автомобильных дорогах общего пользования местного значения; - проведение профилактических мероприятий по БДД в образовательных учреждениях в рамках уроков ОБЖ и внеклассных мероприятий;

	<ul style="list-style-type: none"> - 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
Вариант № 2 (оптимальный)	
1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта	<ul style="list-style-type: none"> - организация защитных насаждений вдоль дорог, автотранспортных предприятий и гаражей; - строительство (реконструкция) автокомплекса, одной СТО, газовой АЗС; - внедрение системы повышения экологических характеристик, осуществление контроля за состоянием автотранспортных средств; - создание и внедрение единой системы контроля качества топлива на АЗС села
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; - ремонт здания автовокзала
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; - упорядочение и организация парковок около МКД; - организация открытых платных стоянок;
4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения	<ul style="list-style-type: none"> - строительство тротуаров ; - 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
6. Мероприятия по развитию сети дорог сельсовета	<ul style="list-style-type: none"> - реконструкция автомобильных дорог.
7. Мероприятия по повышению безопасности дорожного движения	<ul style="list-style-type: none"> - мероприятия по устройству (монтажу) недостающих средств организации и регулирования дорожного движения (капитальный ремонт в части элементов обустройства автомобильных дорог): <ul style="list-style-type: none"> а) устройство (монтаж) барьерных ограждений; б) устройство (монтаж) дорожных знаков; в) капитальный ремонт пешеходных переходов на автомобильных дорогах общего пользования местного значения сельсовета в части элементов обустройства; - проведение профилактических мероприятий по БДД в образовательных учреждениях в рамках уроков ОБЖ и внеклассных мероприятий; - обновление дорожной разметки на пешеходных переходах вблизи детских образовательных

	<p>учреждений;</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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.
<p>Вариант № 3 (Максимальный)</p>	
<p>1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта</p>	<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)
<p>2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов</p>	<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
<p>3. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства</p>	<ul style="list-style-type: none"> - организация парковочных мест вдоль центральных улиц сельсовета; - упорядочение и организация парковок около МКД; - организация открытых платных стоянок; - организация платных парковок с установкой паркоматов
<p>4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения</p>	<ul style="list-style-type: none"> - расширение и благоустройство улиц; - строительство тротуаров; - организация велопарковок вблизи объектов притяжения; - организация транспортных веломаршрутов
<p>5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб</p>	<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
<p>6. Мероприятия по развитию сети дорог сельсовета</p>	<ul style="list-style-type: none"> - реконструкция автомобильных дорог.

<p>7. Мероприятия по повышению безопасности дорожного движения</p>	<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 сельсовета 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)
<p>Вариант № 1 (Базовый)</p>	<p>Дорожная сеть: протяженность автомобильных дорог – 24,5 км, в том числе с усовершенствованным покрытием – 3,53 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 - 400 (дефицит – 70).</p> <p>Общий уровень безопасности дорожного движения: количество ДТП с пострадавшими – 0, в том числе – 0 по причине неудовлетворительных дорожных условий.</p> <p>Финансово-экономические показатели: Экономические потери от снижения скорости передвижения по селу – 2120,5 тыс. руб.</p>

	<p>Социально-экономические показатели: социально-экономический ущерб от ДТП – 14300 тыс.руб.</p>
<p>Вариант № 2 (Оптимальный)</p>	<p>Дорожная сеть: протяженность автомобильных дорог – 24,5 км, в том числе с усовершенствованным покрытием – 9 км</p> <p>Пассажирыские перевозки: количество маршрутов автобусного транспорта – 1 ед. протяженность дорог, по которой проходит общественный транспорт – 1,5 км. пассажиропоток – 38,2 тыс.чел.год. количество создаваемых ТПУ – 0.</p> <p>Велосипедный транспорт: количество веломаршрутов - 1, протяженность – 1,5 км.</p> <p>Парковочное пространство: Общее количество машиномест – 400 (дефицит – 60).</p> <p>Общий уровень безопасности дорожного движения: количество ДТП с пострадавшими – 0, в том числе – 0 по причине неудовлетворительных дорожных условий.</p> <p>Финансово-экономические показатели: Экономические потери от снижения скорости передвижения по городу – 1910,5 тыс. руб.</p> <p>Социально-экономические показатели: социально-экономический ущерб от ДТП – 13150 тыс.руб.</p>
<p>Вариант № 3 (Максимальный)</p>	<p>Дорожная сеть: протяженность автомобильных дорог – 24,5 км, в том числе с усовершенствованным покрытием – 12 км</p> <p>Пассажирыские перевозки: количество маршрутов автобусного транспорта – 1 ед. протяженность дорог, по которой проходит общественный транспорт – 10 км. пассажиропоток – 45 тыс.чел.год. количество создаваемых ТПУ – 1.</p> <p>Велосипедный транспорт: количество веломаршрутов - 1, протяженность – 4 км.</p> <p>Парковочное пространство: Общее количество машиномест – 400 (дефицит – 50).</p> <p>Общий уровень безопасности дорожного движения: количество ДТП с пострадавшими – 0, в том числе – 0 по причине неудовлетворительных дорожных условий.</p> <p>Финансово-экономические показатели: Экономические потери от снижения скорости передвижения по городу – 1710,5 тыс. руб.</p> <p>Социально-экономические показатели: социально-экономический ущерб от ДТП – 11650 тыс.руб.</p>

Все три варианта развития транспортной инфраструктуры сельсовета удовлетворяют потребностям села в настоящем времени, а также на перспективу до 2027 г. В настоящий момент существующая дорожная сеть Краснояровского 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 сельсовете 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 1,5 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 сельсовета.

Пассажирские перевозки в селе не осуществляются. Вариантами развития предполагается увеличение протяженности дорог, по которой проходит общественный транспорт до 1,5 км. Развитие линий сельского автобуса предлагается по основным улицам сельсовета. Однако, при рассмотрении данного предложения следует учитывать возможное ежегодное снижение пассажиропотока на общественном транспорте в сельсовете и изначально не высокий спрос на пассажирские перевозки по территории райцентра.

Одной из главных проблем является дефицит парковочного пространства, в сельсовете составляет 400 машиномест. Предлагается ликвидация дефицита на парковках общего пользования путем организации парковок вдоль центральных улиц сельсовета, а также упорядочения и организация парковок около МКД, кроме того, максимальным вариантом предлагается организация платных парковок вблизи объектов притяжения и установка там паркоматов. Генеральным планом предусматривается застройка территории сельсовета среднеэтажными домами. Основная доля приходится на частные домовладения, где парковка автомобилей осуществляется на придомовых участках, в связи с этим, при росте автомобилизации основной дефицит придется на временные парковки (вдоль 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 сельсовета. 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 Краснояровского сельсовета 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	10 машиномест	2025
2.2	Организация открытых платных стоянок	10 машиномест	2025
3. Мероприятия по ОДД для пешеходного и велосипедного передвижения			
3.1			
3.2	Расширение и благоустройство улиц	Параметры определяются генеральным планом	2021
3.3	строительство тротуаров: -ул. Белоусова; -ул. Садовая; -ул. Восточная.		2020-2026

3.4	Организация велопарковок вблизи объектов притяжения	В районе школы, Дома культуры	2022
4. Мероприятия по ОДД для развития сети дорог сельсовета			
5.1	Ремонт автомобильной дороги по улице Белоусова	Протяженность – 800 м, расчетная скорость 60 км/ч, 1 полоса, двухстороннее движение	2020

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