

УТВЕРЖДЕНА  
постановлением главы района  
от

**Комплексная схема организации дорожного движения  
Администрации Тугозвоновского сельсовета Шипуновского района  
Алтайского края**

**ВВЕДЕНИЕ**

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

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

## **1. Характеристика сложившейся ситуации по ОДД**

### **1.1. Общая характеристика МО Тугозвоновского сельсовета**

Муниципальное образование Тугозвоновский сельсовет Шипуновского района Алтайского края образован на базе села Тугозвоново в 1740 году. Поселение расположено в юго-западной части Алтайского края в 225 км. от краевого центра г. Барнаула. Расстояние до районного центра с. Шипуново составляет 42 км. Общая площадь занимаемой территории Тугозвоновского сельсовета 241,8 кв.км. Поселение расположено в такой природно-климатической зоне, которая характеризуется умеренно-континентальным климатом.

Тугозвоновский сельсовет объединяет два села - Тугозвоново и Новосельское.

МО Тугозвоновский сельсовет граничит:

- на севере - с МО Самсоновским и Белоглазовским сельсоветами;
- на востоке - с МО Войковским сельсоветом;
- на западе - с МО Ельцовским сельсоветом;
- на юге — с МО Комарихинским сельсоветом.

Численность населения составляет 1414 человек.

В нынешнем сельсовете открыты детские сады и школы. Ведут свою деятельность: предприятия работающие в сфере сельхоз продукции. Открыты медицинские учреждения и библиотека. Местом отдыха и проведения досуга является Дом культуры.

Животный мир данной местности очень многообразен. Особенно большое количество промысловых животных и птиц - это хорь, барсук, ласка, заяц, лиса, колонок, бобёр, ондатра, горностай, белка, гуси, утки и т.д. Численность их регулируется за счёт охотоведов.

Территория сельсовета располагает плодородными почвами, запасами минерально-сырьевых ресурсов.

Из растительности преобладают: клён, берёза, осина, заросли чёрной смородины, черёмухи, калины, рябины, крушины, боярышника, шиповника. На данной территории произрастает огромное количество лекарственных растений.

Климат континентальный с холодной длинной зимой и коротким жарким летом. Средняя зимняя температура -25-35 градусов, средняя летняя температура +25+40 градусов, среднегодовая +3+5 градусов. Количество осадков: зимой-187 мм, летом-273 мм.

По территории Тугозвоновского сельсовета протекает большая и

глубоководная река Чарыш.- левый приток реки Обь, её длина 547км., площадь бассейна 220 тыс.кв.км. На территории поселения большое количество озёр с пресной водой, в которых водятся много рыбы.

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

Общая численность населения МО Тугозвоновского сельсовета на 2016 год составляло 1 414 человек. Население Тугозвоновского сельсовета на протяжении ряда лет остается примерно на одном уровне:

Показатель	2012г.	2013г.	2014г.	2015г.	2016г.	В среднем
Среднегодовая численность населения	1411	1413	1415	1411	1414	+3

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

Год	Родилось	Умерло	Прибыло
2003	14 чел	2 чел	4 чел
2004	7 чел	1 чел	1 чел
2005	15чел	1 чел	3 чел
2006	11 чел	1 чел	0 чел
2007	16 чел	2 чел	1 чел
2008	12 чел	1 чел	0 чел
Среднегодовой показатель	12чел	1 чел	1 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 Шипуново:

№№ п/п	Возрастные группы	2010год чел / % от общ. численности	2026 год чел / % от общ. численности
1	Дети до 15 лет	177/ 14,89%	180/ 15,52%
2	Трудоспособного возраста	646/ 54,33%	640/ 55,17%
3	Старше трудоспособного возраста	366/ 30,78%	340/ 29,31%
	Итого:	1 189 чел	1 160 чел

Ведущая отрасль экономики села, доминирующее место в ее структуре

занимает пищевая и перерабатывающая промышленность. Ведущие промышленные предприятия села за последний период развиваются, занимая достойное место на рынке. Молочно-товарная ферма КФХ Сухотерина, Мельница.

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

№ п.п.	Показатели	Тугозвоновский сельсовет Кол-во человек	% к населению
1	Трудовые ресурсы, всего	332	32
	В том числе:		
	А) население в трудоспособном возрасте	311	31
	Б) работающие пенсионеры (старше трудоспособного возраста)	21	0,2
2	Распределение трудовых ресурсов		
	А. Занято в экономике в том числе	332	32
	а) в градообразующих отраслях – всего:		
	Из них:		
	-промышленность		
	-сельское хозяйство	314	0,3
	-транспорт, связь		
	-строительство		
	-органы управления, операции с недвижимостью		
	-здравоохранение	7	0,1
	-прочие		
	-резерв	-	
	б) в обслуживающих отраслях		
	в) прочие занятые	11	0,1
	Б. Учащиеся 16-ти лет и старше, обучающиеся с отрывом от производства	18	0,2
	В. Лица в трудоспособном возрасте не занятые трудовой деятельностью и учебой	317	31
	Г. Численность безработных, зарегистрированных в службе занятости	1	0,05
3	Население, всего	1174	

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

Село основано в 1740 году. Существующая застройка представлена в основном одно-двух этажными индивидуальными жилыми домами с приусадебными участками 0,10-0,30 га. Средняя площадь земельных участков – 1550 м<sup>2</sup>. Многоквартирный двух этажный жилой дом размещаются по ул. Ленинская. Жилой фонд имеет физический износ более 60%. Существующая жилая застройка: Жилой фонд существующий – 26,12

тыс.кв. м<sup>2</sup>. Численность постоянного населения на 01.01.2009 г. – 1550 чел. Жилищная обеспеченность на 01.01.2009 г. – 22 м<sup>2</sup> /чел. Количество дворов – 433. Коэффициент семейности – 1,75. Средняя плотность застройки – 150 м<sup>2</sup> /га. Средняя плотность населения – 20 чел/га. Процент износа жилого фонда – 60%. Площадь ветхого и аварийного жилого фонда – 0.

Транспортная инфраструктура села Тугозвонovo составляет систему из автомобильного транспорта. Автомобильная сеть сельсовета представлена дорогами общего пользования протяженностью 21 км.

На территории сельсовета одна станция технического обслуживания транспорта.

Инженерное обустройство, содержание и благоустройство дорог сельсовета осуществляет Администрация Тугозвоновского сельсовета Шипуновского района Алтайского края.

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

1. ул. Ленинская;
2. ул. Ползунова;
3. ул. Сибирская;
4. ул. Целинная.

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

Транспортная инфраструктура села составляет систему 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 села представлена дорогами общего пользования протяженностью 21 км. Протяженность дорог села с усовершенствованным покрытием составляет 0 %

Параметры дорожного движения по основным дорогам села:

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/NO <sub>2</sub>	Качество содержания дорог
ул. Ленинская	40	10	3-6	0,1	1,3/0,03	Удовлетворительно
ул. Ползунова	20-40	10	3-6	0,2	1,3/0,03	Удовлетворительно
ул.	40	5-8	1-3	0,1	1,3/0,03	Удовлетворительно

Сибирская						е
Ул. Целинная	40	5-10	3-6	0,1	1,3/0,03	Удовлетворительно е

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 селе, 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		
~233	0	-	233	-	15	0	233	0

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

На территории Тугозвоновского сельсовета транспортные средства общего пользования отсутствуют.

### **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. Ленинская	2000
ул. Ползунова	1400
ул. Сибирская	800
Ул.. Целинная	1200

Велосипедные дорожки на территории села отсутствуют.

### **1.8. Оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб**

Инженерное обустройство, содержание, ремонт и благоустройство дорог сельсовета осуществляет, Администрация Тугозвоновского сельсовета.

Работа транспортных средств и дорожных служб оценивается как удовлетворительно.

### **1.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения**

За три месяца 2018 года зарегистрировано 1 ДТП ( 2017 год – 0 ДТП).

Число ДТП подлежащих государственному учету - 0. Число погибших в ДТП людей 0, число пострадавших детей-0 (в 2017 году) число погибших детей в 2017 и 2018 – 0.

Количество ДТП-1, произошло в результате наезда на препятствие, в том числе наезд на электрический столб – 1. ДТП произошло в вечернее время – с 18-22 час.

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/м<sup>3</sup>;
- по диоксиду азота - 0,07 мг/м<sup>3</sup>;
- по оксиду азота - 0,03 мг/м<sup>3</sup>;
- по диоксиду серы - 0,025 мг/м<sup>3</sup>;
- по оксиду углерода - 4 мг/м<sup>3</sup>;

- по бенз(а)пирену -  $2,6 \cdot 10^{-6}$  мг/м<sup>3</sup>;
- 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 Тугозвонковском сельсовете регулярно проводится оценка качества почв на территориях таких наиболее значимых мест, как общеобразовательные, и медицинских учреждениях, детских садов, рекреационных зон. Всего в границах сельсовета 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 сельсовета удовлетворяют нормативам установленные



СанПиН 2.1.7.1287-03 «Санитарно-эпидемиологические требования к качеству почвы» и относятся к категории «чистая».

Зеленые насаждения сельсовета 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. В настоящее время площадь насаждений общего пользования в сельсовете соответствует нормам, предусмотренным СНиП 2.07.01-89\* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

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/м<sup>2</sup>;
- 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 сельсовету 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 и железнодорожного транспорта, открытые спортивные сооружения и, производственная и коммунально-бытовая деятельность.

В качестве шумовой характеристики автотранспортного потока ГОСТ 20444-85 установлен эквивалентный уровень звука, создаваемый потоком на расстоянии 7,5 м от оси ближайшей полосы движения автотранспорта и на высоте 1,5 м над уровнем проезжей части.

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 точки, м	Снижение уровня звука, дБА				Г	Допустимый уровень звука на территории, прилегающей к жилым домам, дБА		Мероприятия по снижению шумового воздействия
	A <sub>1</sub>	A <sub>2</sub>	A <sub>3</sub>	A <sub>4</sub>		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 натуральных 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 или отсутствие 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	140	210	491,389	540	всего, в том числе:
Тыс.руб.	0	0	0	0	краевой бюджет
Тыс.руб	140	210	491,389	540	Муниципальный бюджет

Мероприятие 2.1.4 «Содержание улично-дорожной сети села»:

Единица	2015	2016	2017	2018	Годы
---------	------	------	------	------	------

измерения					
Тыс.руб.	140	210	491,389	540	всего, в том числе:
Тыс.руб.	140	210	491,389	540	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	170	15,3	168	15,3
1.1 Дети 0-6 лет	37	2,0	35	2,0
1.2 Дети 7-15 лет	133	16,7	133	16,7
2. Трудоспособный возраст, из них:	644	46,2	644	46,2
2.1 Женщины 16-55 лет	334	26,2	334	26,2
2.2 Мужчины 16-50 лет	310	20,0	310	20,0
3. Старше трудоспособного возраста, из них:	366	38,5	366	38,5
3.1 Женщины	224	22,2	224	22,2
3.2 Мужчины	142	13,3	142	13,3
Всего:	1180	100	1178	100

Согласно генеральному плану сельсовета, архитектурно-планировочные предложения касаются организации функциональных зон и планировочных территорий и их размещение на территории сельсовета 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, в Тугозвонском сельсовете отсутствует спрос на услуги общественного транспорта.

## 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	0
2	СТО	ед.	1	1
3	Автовокзалы, ж/д вокзалы	ед.	0	0
4	Мосты, путепроводы, транспортные развязки	ед.	0	0
5	Вертолетные площадки	ед.	-	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	21	21
2	Протяженность автомобильных дорог с усовершенствованным покрытием	км	0	0
4	Протяженность тротуаров	км	0	0

## 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 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	-
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	-
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; - 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
<b>Вариант № 2 (оптимальный)</b>	
1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта	- организация защитных насаждений вдоль дорог, автотранспортных предприятий и гаражей; - внедрение системы повышения экологических характеристик, осуществление контроля за состоянием автотранспортных средств;
2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов	-
3. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта,	- организация парковочных мест вдоль центральных улиц сельсовета; - организация открытых платных стоянок;



включая развитие единого парковочного пространства	
4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения	- организация транспортных веломаршрутов
5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб	- 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 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 города в части элементов обустройства; - проведение профилактических мероприятий по БДД в образовательных учреждениях в рамках уроков ОБЖ и внеклассных мероприятий; - 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.
<b>Вариант № 3 (Максимальный)</b>	
1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта	- организация защитных насаждений вдоль дорог, - строительство (реконструкция) автокомплекса, одного СТО, газовой АЗС; - внедрение системы повышения экологических характеристик, осуществление контроля за состоянием автотранспортных средств; - 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	-
3. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового	- организация парковочных мест вдоль центральных улиц сельсовета;

автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства	- организация открытых платных стоянок.
4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения	- организация велопарковок вблизи объектов притяжения; - организация транспортных веломаршрутов
5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб	- 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	- 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 города 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 учреждений; - установка пешеходных ограждений, искусственных дорожных неровностей, вблизи детских образовательных учреждений и мест массового скопления людей; - создание системы взаимодействия на население с целью формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения, в том числе изготовление и установка информационных баннеров; - организация пешеходных переходов в разных уровнях

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

Вариант развития транспортной	Значение показателя (индикатора)
-------------------------------	----------------------------------

инфраструктуры	
<p>Вариант № 1 (Базовый)</p>	<p>Дорожная сеть: протяженность автомобильных дорог – 21 км, в том числе с усовершенствованным покрытием – 0 км. 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. Велосипедный транспорт: количество веломаршрутов - 0, протяженность - 0 км. Парковочное пространство: Общее количество машиномест - 233 (дефицит – 0). Общий уровень безопасности дорожного движения: количество ДТП с пострадавшими – 0, в том числе – 0 по причине неудовлетворительных дорожных условий. Финансово-экономические показатели: Экономические потери от снижения скорости передвижения по селу – 0 тыс. руб. Социально-экономические показатели: социально-экономический ущерб от ДТП–0 тыс.руб.</p>
<p>Вариант № 2 (Оптимальный)</p>	<p>Дорожная сеть: протяженность автомобильных дорог – 110 км, в том числе с усовершенствованным покрытием – 60 км Пассажирские перевозки: количество маршрутов автобусного транспорта – 1 ед. протяженность дорог, по которой проходит общественный транспорт – 6 км. пассажиропоток – 38,2 тыс.чел.год. количество создаваемых ТПУ – 0. Велосипедный транспорт: количество веломаршрутов - 1, протяженность –2 км. Парковочное пространство: Общее количество машиномест – 5264 (дефицит – 186). 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 городу – 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 – 120 км, в том числе с усовершенствованным покрытием – 70 км Пассажирские 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.  Парковочное пространство:  Общее количество машиномест – 5289 (дефицит – 161).  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 городу – 1710,5 тыс. руб.  Социально-экономические показатели:  социально-экономический ущерб от ДТП – 11650тыс.руб.</p>
--	---

Все три варианта развития транспортной инфраструктуры села удовлетворяют потребностям сельсовета в настоящем времени, а также на перспективу до 2027 г. В настоящий момент существующая дорожная сеть Тугозвововского 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. Вариантами развития предполагается увеличение протяженности дорог, по которой проходит общественный транспорт до 6 км. Развитие линий сельского автобуса предлагается по ул. Мамонтова и пр-т. Комсомольский, пер. Совхозный, ул. Советская. Максимальным вариантом развития предлагается организация ТПУ в районе железнодорожного вокзала, предполагающая создание единого комплекса по обслуживанию пассажиров, стоянки такси, железнодорожного и общественного транспорта. Однако, при рассмотрении данного предложения следует учитывать возможное ежегодное снижение пассажиропотока на общественном транспорте в селе и изначально не высокий спрос на пассажирские перевозки по территории райцентра.

Одной из главных проблем является дефицит парковочного пространства, в селе Шипуново составляет 891 машиномест. Предлагается ликвидация дефицита на парковках общего пользования путем организации парковок вдоль центральных улиц села, 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

села 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 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 Шипуново 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
<b>1. Мероприятия по ОДД по видам транспорта</b>			
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 соответствие 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
<b>2. Мероприятия по ОДД для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства</b>			
2.1	Организация парковочных мест вдоль центральных улиц села	15 машиномест	2025
2.2	Упорядочение и организация парковок около МКД	50 машиномест	2024
3.3	Организация открытых платных стоянок	25 машиномест	2025
<b>3. Мероприятия по ОДД для пешеходного и велосипедного передвижения</b>			
3.1			
3.2	Расширение и благоустройство проспекта Комсомольский	Параметры определяются генеральным планом	2021
3.3	строительство тротуаров: - ул. Мамонтова - пр-т. Комсомольский - ул. Октябрьская		2020-2026

3.4	Организация велопарковок вблизи объектов притяжения	В районе ж/д вокзала, автовокзала, продуктовых гипермаркетов «МАГНИТ», «АНИКС», школ	2022
<b>5. Мероприятия по ОДД для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб</b>			
4.1	Создание грузового транспортного каркаса, включающего пути пропуска основных потоков грузового транспорта	Протяженность 14,5 км	2025
<b>6. Мероприятия по ОДД для развития сети дорог города</b>			
5.1	Реконструкция автомобильной дороги ул. Октябрьская	Протяженность – 260 м, 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