

АДМИНИСТРАЦИЯ ШИПУНОВСКОГО РАЙОНА АЛТАЙСКОГО КРАЯ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

12.11.2018

№ 541

с. Шипуново

Об утверждении комплексной схемы
организации дорожного движения
муниципального образования
Шипуновский сельсовет

В целях разработки комплекса мероприятий направленных на повышение безопасности дорожного движения на территории села Шипуново Алтайского края, руководствуясь пунктом 5 части 1 статьи 16 Федерального закона от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения»,
п о с т а н о в л я ю:

1. Утвердить комплексную схему организации дорожного движения муниципального образования Шипуновский сельсовет Алтайского края (прилагается).
2. Опубликовать данное постановление на официальном сайте Администрации Шипуновского района.
3. Контроль за выполнением данного постановления возложить на заместителя главы Администрации района по социальным вопросам.

Глава района



Т.Н. Дорохова

УТВЕРЖДЕНА
Постановлением
Администрации района
№ 541 от 12.11.2018

**Комплексная схема организации дорожного движения МО
Шипуновский сельсовет Шипуновского района Алтайского края**

ВВЕДЕНИЕ

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

1. Характеристика сложившейся ситуации по ОДД

1.1. Общая характеристика МО Шипуновский сельсовет

В 1914 году был основан полустанок Шипуново, со временем он разросся и увеличил свою территорию. Одно время был посёлком городского типа. Первая средняя школа в селе появилась в 1936 году. Учебное заведение было построено и открыто по указанию Луначарского - наркома просвещения. В настоящее время школа носит его имя.

В нынешнем селе открыты детские сады и школы. Ведут свою деятельность: строительные организации, предприятия работающие в сфере ЖКХ, элеватор, переработчики сельхоз продукции. Открыты медицинские учреждения и библиотека. Местом отдыха и проведения досуга является Дворец культуры и парк отдыха. Население районного центра составляет более 13 тысяч человек. Расстояние до краевого центра г. Барнаула 178 км.

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.

Село Шипуново - районный центр его территория занимает местность между речными артериями Алей, притока Оби, и Клепечихи. Построенная на последней дамба образует Клепечихинское водохранилище.

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

Общая численность населения МО Шипуновский сельсовет на 2017 год составляло 13559 человек. Население с.Шипуново на протяжении ряда лет остается примерно на одном уровне:

Показатель	2012г.	2013г.	2014г.	2015г.	2016г.	2017 г.	В среднем
Среднегодовая численность населения	12126	12194	12721	13215	13462	13559	+280

Мониторинг динамики численности населения сельсовета по данным

Территориального органа федеральной службы государственной статистики по Алтайскому краю):

Год	Родилось	Умерло	Миграционный прирост
2012	129 чел	131 чел	124 чел
2013	121 чел	168 чел	259 чел
2014	140 чел	153 чел	516 чел
2015	128 чел	163 чел	274 чел
2016	98 чел	155 чел	143 чел
2017	97 чел	158 чел	-204 чел
Среднегодовой показатель	119 чел	155 чел	185 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 Шипуновского сельсовета:

№№ п/п	Возрастные группы	2010год чел / % от общ. численности	2026 год чел / % от общ. численности
1	Дети до 15 лет	1730; 15,3%	1932; 14%
2	Трудоспособного возраста	7240; 64,2%	8694; 63%
3	Старше трудоспособного возраста	2302; 20,5%	3174; 23%
	Итого:	11272 чел	13800 чел

Ведущая отрасль экономики МО Шипуновский сельсовет, доминирующее место в ее структуре занимает пищевая и перерабатывающая промышленность. Ведущие промышленные предприятия МО Шипуновский сельсовет за последний период развиваются, занимая достойное место на рынке.

Пищевая промышленность МО Шипуновский сельсовет представлена: - ГК «Роса», ул. Шукшина, 1а. В компании трудятся более 400 сотрудников. За прошедшие годы предприятием построено и введено в эксплуатацию: цех по производству гречневой крупы, цех фасовки продукции, цех по производству макаронных изделий, организовано производство круп быстрого приготовления. Более 150 наименований продукции. В 2006 году разработана и внедрена уникальная технология приготовления хлопьев в собственном соку "Preparation Own Sap (POS)" В 2008 году компания вышла на международный рынок, начав поставки в Казахстан. На сегодняшний день рынок экспорта составляет 7 стран СНГ, страны Евросоюза, Монголия, Китай, Израиль, США, Канада, Австралия. Продукция компании продолжает завоевывать признание в разных странах мира. В 2014 году проведена модернизация производства. Продукция компании не раз выигрывала независимый конкурс "Контрольная закупка", побеждала в конкурсах

качества на выставках "Интерфуд" и "Продэкспо", в конкурсах "ГЕММА" и "100 лучших товаров России". Общее число наград, которыми продукция компании была отмечена в самых престижных конкурсах качества за это время — более 60. Компания "Роса" запускает новый продукт: кукурузно-ржаные хлопья "Кураж", который получает высокую оценку и побеждает в конкурсе "Лучший инновационный продукт года" на международной выставке "Продэкспо-2016". При высоком уровне конкуренции высококачественная продукция занимает достойное место на рынке сбыта.

- АО "Шипуновский Элеватор", ул. Луначарского, 86 – хранение и сбыт зерновых и растительных культур.

- Шипуновское РАЙПО ул. Луначарского, 112, Переработка и консервирование мяса и мясной пищевой продукции, Производство хлеба и мучных кондитерских изделий, тортов и пирожных недлительного хранения.

Сводные данные о градообразующих кадрах МО Шипуновский сельсовет (среднесписочная численность работников год):

№ п.п.	Показатели	Кол-во, человек.	% к населению
1	Трудовые ресурсы, всего	7327	65,04
	В том числе:		
	А) население в трудоспособном возрасте	7240	64,23
	Б) работающие пенсионеры (старше трудоспособного возраста)	87	0,77
2	Распределение трудовых ресурсов		
	А. Занято в экономике в том числе	5059	44,88
	а) в градообразующих отраслях – всего:		
	Из них:		
	-промышленность	3004	26,68
	-сельское хозяйство	34	0,3
	-транспорт, связь	278	2,47
	-строительство	42	0,37
	-органы управления, операции с недвижимостью	1164	10,33
	-здравоохранение	394	3,5
	-прочие	71	0,63
	-резерв	-	
	б) в обслуживающих отраслях	37	0,33
	в) прочие занятые	35	0,31
	Б. Учащиеся 16-ти лет и старше, обучающиеся с отрывом от производства	273	2,42
	В. Лица в трудоспособном возрасте не занятые трудовой деятельностью и учебой	1683	14,93
	Г. Численность безработных, зарегистрированных в службе занятости	585	5,19
3	Население, всего	11272	

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 1914 году изначально как железнодорожная станция на магистрали Новониколаевск (Новосибирск) - Семипалатинск.

До 2009 года населенный пункт числился поселком городского типа, в 2009 году - присвоен статус села. Росту села Шипуново способствовало развитие пищевой и перерабатывающей отраслей.

Существующая застройка представлена в основном одно-двух этажными индивидуальными жилыми домами с приусадебными участками 0,10-0,15 га. Средняя площадь земельных участков – 1250 м². Многоквартирные двух-трех этажные жилые дома размещаются по пер. Совхозный, ул.Строительная, ул.Садовая и пр.Комсомольский. Пятиэтажный жилой дом размещается по ул.Строителей. Жилой фонд имеет физический износ более 60%. Существующая жилая застройка: Площадь – 421,13 га. Жилой фонд существующий – 214284 м². Численность постоянного населения на 01.01.2009 г. – 11272 чел. Жилищная обеспеченность на 01.01.2009 г. – 19 м² /чел. Количество дворов – 4062. Коэффициент семейности – 2,77. Средняя плотность застройки – 239,3 м² /га. Средняя плотность населения – 13 чел/га. Процент износа жилого фонда – 60%. Площадь ветхого и аварийного жилого фонда – 8800 м². Транспортная инфраструктура сельсовета составляет систему из железнодорожного и автомобильного транспорта. Сеть покрывает межрегиональные, областные и межрайонные связи.

На территории МО Шипуновский сельсовет находится железнодорожная станция «Шипуново» Западно-Сибирской железной дороги и является одной из узловых станций соединяющих такие станции как Рубцовская, Алейская и Барнаульская.

Автомобильная сеть сельсовета представлена дорогами общего пользования протяженностью 100 км.

На территории села имеется шесть автозаправочных станций, четыре станции технического обслуживания транспорта.

На территории села Шипуново работает один автовокзал и одна железнодорожная станция.

Беспересадочное автобусное сообщение связывает МО Шипуновский сельсовет с краевой столицей Алтайского края городом Барнаулом, а так же с городом Рубцовск и Алтайским краем в целом. Пассажирам предоставлена возможность приобретения билетов на транзитные автобусные перевозки до города.

Инженерное обустройство, содержание и благоустройство дорог села осуществляет МУП «Биос», ремонт дорог осуществляет Шипуновский филиал ГУП ДХ АК «Южное ДСУ». Для производства ремонтных работ предприятие имеет асфальтобетонный завод.

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

1. ул. Мамонтова;
2. пер. Южный;
3. ул. Набережная;
4. пр-т. Комсомольский.

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

Транспортная инфраструктура сельсовета составляет систему из железнодорожного и автомобильного транспорта. Сеть покрывает межрегиональные, областные и межрайонные связи.

Железнодорожный транспорт:

На территории МО Шипуновский сельсовет находится железнодорожная станция «Шипуново» Западно-Сибирской железной дороги.

Через станцию Шипуново курсируют:

1. Поезда дальнего следования – 5 пар;
2. Поезда местного следования – 3 пары;
3. Поезда пригородного сообщения – 3 пары.

Движение поездов через станцию Шипуново осуществляется в четные и нечетные дни. Ежедневно на станции Шипуново делают остановки:

- В четные дни – 9 пар поездов:
 - дальнего следования – 4 пары;
 - местного следования – 2 пары;
 - пригородного сообщения – 3 пары
- В нечетные дни – 8 пар поездов:
 - дальнего следования – 3 пары;
 - местного следования – 2 пары;
 - пригородного сообщения – 3 пары

Станция Шипуново является одной из узловых станций соединяющих такие станции как Алейская, Рубцовская и Барнаульская.

Отмечено снижение пассажиропотока, снижение показателей связано с ростом стоимости проезда и, как следствие, снижением потока пассажиров.

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

Автомобильная сеть сельсовета представлена дорогами общего пользования протяженностью 100км. Протяженность дорог села с усовершенствованным покрытием составляет 40 %

Параметры дорожного движения по основным дорогам села:

Наименование дороги	Наименование параметра дорожного движения					
	Средняя	Максимальная	Плотность	Коэффициент	Экологическая	Качество

	скорость потока, км/ч	интенсивность, тс/час	потока, тс/км	загрузки	нагрузка от тс, концентрация CO/NO2	содержания дорог
ул. Набережная	40-60	200	10	0,4	1,3/0,03	Хорошее
ул. Мамонтова	40-60	300	16	0,6	1,3/0,03	Хорошее
пер. Южный	40-60	300	16	0,6	1,3/0,03	Хорошее
пер. Совхозный	20-60	100	16	0,3	1,3/0,03	Хорошее

Экономические потери от несоответствия фактической скорости разрешенной и допустимой на участках дорог села составляют порядка 1 млн. руб. ежегодно.

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 МО Шипуновский сельсовет, 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		
~5245	30	-	5100	-	61	8	5350	251

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

Пассажирский железнодорожный вокзал 4 класса располагается в непосредственной близости от станции Шипуново, имеет одноэтажное строение с залом ожидания на 20 посадочных мест.

Замечено снижение пассажиропотока за последние три года.

Пассажирский автомобильный вокзал располагается в непосредственной близости с железнодорожным вокзалом, имеет одноэтажное строение с залом ожидания на 12 посадочных мест.

Пригородная маршрутная сеть автомобильного транспорта связывает МО Шипуновский сельсовет со следующими населенными пунктами: г. Барнаул, г. Рубцовск.

Снижение пассажиропотока за последние 3 года обусловлено рядом факторов, таких как значительный рост уровня автомобилизации, увеличение количества легковых такси. Пассажиропоток на автомобильном общественном транспорте превышает пассажиропоток на железнодорожном транспорте в 5-6 раз.

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. Мамонтова	743
ул. Советская	184
пер. Совхозный	611
пр-г. Комсомольский	540

Связь значительной части территории МО Шипуновский сельсовет, находящейся за железнодорожной линией с основной (центральной) частью обеспечивается одним наземным переходом, одним железнодорожными переездом, одним путепроводом. Велосипедные дорожки на территории села отсутствуют.

1.8. Оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб

Инженерное обустройство, содержание и благоустройство дорог МО Шипуновский сельсовет осуществляет МУП «Биос», ремонт дорог осуществляет Шипуновский филиал ГУП ДХ АК «Южное ДСУ» для производства ремонтных работ предприятие имеет асфальтобетонный завод.

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 %.1

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 переработке нефтесодержащих соединений, очистке воды.

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

Для автомагистралей, линий железнодорожного транспорта устанавливаются санитарные разрывы. Величина разрыва устанавливается в каждом конкретном случае на основании расчетов рассеивания загрязнения атмосферного воздуха и физических факторов (шума, вибрации, электромагнитных полей и др.) с последующим проведением натурных исследований и измерений.

Согласно данным обследования вдоль линий железнодорожного транспорта жилая застройка располагается на расстоянии от 50 м до 100 м. Согласно рекомендациям ОН 3.02.01-97 «железнодорожные пути следует отделять от жилой застройки городов и поселков санитарно-защитной зоной шириной 100 м, считая от красной линии до оси крайнего пути» п. 2.2. Следовательно, существующее расположение жилой застройки недопустимо.

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

В МО Шипуновский сельсовет 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 МО Шипуновский сельсовет 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 селе составляет 79 га (27,7 м² на одного жителя) что соответствует нормам, предусмотренным СНиП 2.07.01-89* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

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 и железнодорожного транспорта, открытые спортивные сооружения и, производственная и коммунально-бытовая деятельность.

Одним из основных источников внешнего шума на территории села является железная дорога. Исходным шумовым параметром транспортного потока, необходимым для проведения расчетов, является его шумовая характеристика. 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 ₁	A ₂	A ₃	A ₄		с 7 до 23ч	с 23 до 7ч	
50 м от крайней полосы движения до	11	-	-	10	-7	45	55	посадка шумогазозащитной полосы

стены жилого дома								
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.

Уровень звукового воздействия железнодорожного транспорта на жилую застройку, с учетом выноса жилищного фонда за пределы СЗЗ железной дороги (100 м), превышает допустимый на 14-18 дБА.

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.

Рекомендуемые ВСН 2-85 расстояния от железнодорожных линий до жилых зданий 200м для железных дорог 1-й и 2-й категории и 150 м для 3-й и 4-й категории полностью обеспечивают выполнение норм по МГСН 2.04-97.

В настоящее время жилая зона находится на расстоянии, не превышающем 10-35 м от крайней полосы железной дороги, что значительно меньше рекомендуемого ВСН 2-85. Уровень вибрации значительно превышает нормативные показатели.

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, железнодорожного и автотранспортного вокзалов, крупных торгово-развлекательных центров, 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 сельсовета

Нормативно-правовая база МО Шипуновский сельсовет 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 Администрации 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 № 35/8).

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 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	17278	18651,4	34482,6	21436,9	всего, в том числе:
Тыс.руб.	3055	3102,3	3303,1	1502	краевой бюджет
Тыс.руб	14223	15549,1	31179,5	77,9	Муниципальный бюджет

Мероприятие 2.1.4 «Содержание улично-дорожной сети села»:

Единица измерения	2015	2016	2017	2018	Годы
Тыс.руб.	3216,5	3286,8	3476,7	1580	всего, в том числе:
Тыс.руб.	161,5	184,5	173,6	77,9	Муниципальный бюджет

Представленные данные показывают, что динамика финансирования муниципальной программы в сфере транспортной инфраструктуры с 2015 по 2018 годы в целом стабильная. Доля финансирования программ из муниципального бюджета относительно краевого бюджета в динамике 2015-2018 гг. существенно не меняется.

2. Прогноз транспортного спроса

2.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития МО Шипуновский сельсовет

Прогноз социально-экономического развития основан на статистических данных муниципального образования

Возрастная структура	01.01.2009 г.		01.01.2010 г.	
	Численность человек	% к общей численности и населения	Численность человек	% к общей численности и населения
1. Моложе трудоспособного возраста; из них	1730	15,3	1760	15,9
1.1 Дети 0-6 лет	778	6,9	773	7
1.2 Дети 7-15 лет	952	8,4	987	8,9
2. Трудоспособный возраст, из них:	7240	64,2	7000	63,3
2.1 Женщины 16-55 лет	4255	37,7	4234	38,3
2.2 Мужчины 16-60 лет	2985	26,5	2766	25
3. Старше трудоспособного возраста, из них:	2302	20,4	2289	20,7
3.1 Женщины	1600	14,2	1581	14,3
3.2 Мужчины	702	6,2	708	6,4
Всего:	11272	100	11049	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.	6	8
2	СТО	ед.	4	6
3	Автовокзалы, ж/д вокзалы	ед.	2	2
4	Мосты, путепроводы, транспортные развязки	ед.	2	2
5	Вертолетные площадки	ед.	-	1

2.4. Прогноз развития дорожной сети сельсовета

Прогноз развития дорожной сети:

№ п/п	Показатели	Ед. изм.	2018 г.	2028г.
1	Протяженность автомобильных дорог	км	100	120
2	Протяженность автомобильных дорог с усовершенствованным покрытием	км	40	80
4	Протяженность тротуаров	км	2,89	4,50

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:

№ 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 проспекта Комсомольский
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
Вариант № 2 (оптимальный)	
1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта	- 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	- 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	- 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	- строительство тротуаров ул. Мамонтова, пр-т. Комсомольский, пер.Южный. - 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; - реконструкция железнодорожного переезда
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; - формирование негативного отношения у участников дорожного движения к правонарушениям в сфере дорожного движения, в том числе изготовление и установка информационных баннеров; - организация светофорного регулирования на перекрестке: Пр-т. Комсомольский - ул. Мамонтова;
Вариант № 3 (Максимальный)	
1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта	- 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; - разработка проекта развития железнодорожной станции Шипуново; - строительство вертолетной площадки; - 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	- 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 города; - 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 проспекта Комсомольский - строительство тротуаров ул. Мамонтова, пр-т. Комсомольский, ул. Октябрьская; - 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 села</p>	<ul style="list-style-type: none"> - реконструкция автомобильных дорог; - путепровода, железнодорожного переезда.
<p>7. Мероприятия по повышению безопасности дорожного движения</p>	<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 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 светофорного регулирования на перекрестках:

	<ul style="list-style-type: none"> ул. Мамонтова – пр-т. Комсомольский; пр-т. Комсомольский - пер.Южный; - установка камер фотовидеофиксации нарушений; - организация пешеходных переходов в разных уровнях
--	---

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 – 100 км, в том числе с усовершенствованным покрытием – 40 км.</p> <p>Пассажирыские 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 - 5214 (дефицит – 236).</p> <p>Общий уровень безопасности дорожного движения: количество ДТП с пострадавшими – 25, в том числе – 2 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–14300тыс.руб.</p>
Вариант № 2 (Оптимальный)	<p>Дорожная сеть: протяженность автомобильных дорог – 110 км, в том числе с усовершенствованным покрытием – 60 км</p> <p>Пассажирыские 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.</p> <p>Велосипедный транспорт: количество веломаршрутов - 1, протяженность –2 км.</p> <p>Парковочное пространство: Общее количество машиномест – 5264 (дефицит – 186).</p> <p>Общий уровень безопасности дорожного движения: количество ДТП с пострадавшими – 18, в том числе – 1 по причине неудовлетворительных дорожных условий.</p> <p>Финансово-экономические показатели: Экономические потери от снижения скорости передвижения по городу – 1910,5 тыс. руб.</p>

	Социально-экономические показатели: социально-экономический ущерб от ДТП – 13150 тыс.руб.
Вариант № 3 (Максимальный)	<p>Дорожная сеть: протяженность автомобильных дорог – 120 км, в том числе с усовершенствованным покрытием – 70 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 – 5289 (дефицит – 161).</p> <p>Общий уровень безопасности дорожного движения: количество ДТП с пострадавшими – 15, 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 МО Шипуновский сельсовет удовлетворяют потребностям села в настоящем времени, а также на перспективу до 2027 г. В настоящий момент существующая дорожная сеть с.Шипуново 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 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 сельсовета.

Пассажирыские перевозки в сельсовете 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 сельсовете и изначально не высокий спрос на пассажирские перевозки по территории райцентра.

Одной из главных проблем является дефицит парковочного пространства, в сельсовете 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 МО Шипуновский сельсовет 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	15 машиномест	2025
2.2	Упорядочение и организация парковок около МКД	50 машиномест	2024
3.3	Организация открытых платных стоянок	25 машиномест	2025
3. Мероприятия по ОДД для пешеходного и велосипедного передвижения			
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
5. Мероприятия по ОДД для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб			
4.1	Создание грузового транспортного каркаса, включающего пути пропуска основных потоков грузового транспорта	Протяженность 14,5 км	2025
6. Мероприятия по ОДД для развития сети дорог сельсовета			
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