



Муниципальное образование Горбунковское сельское поселение  
МО Ломоносовский муниципальный район Ленинградской области  
Местная администрация

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

«22» ноября 2017

№ 176

**Об утверждении программы комплексного развития транспортной  
инфраструктуры муниципального образования Горбунковское сельское  
поселение Ломоносовского муниципального района  
Ленинградской области**

В целях реализации генерального плана поселения муниципального образования Горбунковское сельское поселение, утверждённого решением совета депутатов муниципального образования Горбунковское сельское поселение от 02 августа 2012 года №76 «Об утверждении «Генерального плана МО Горбунковское сельское поселение МО Ломоносовского муниципального района Ленинградской области», в соответствии с пунктом 5.1 статьи 26 Градостроительного кодекса Российской Федерации и постановлениями Правительства Российской Федерации № 1440 от 25.12.2015, № 1050 от 01.10.2015, № 502 от 14.06.2013, рассмотрев постановление главы муниципального образования Горбунковское сельское поселение от 24.10.2017 г. и результаты публичных слушаний по проекту программы

ПОСТАНОВЛЯЮ:

1. Утвердить Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования Горбунковское сельское поселение Ломоносовского муниципального района Ленинградской области, согласно приложения.
2. Настоящее постановление вступает в силу с момента его подписания.
3. Контроль за исполнением настоящего постановления оставляю за собой.

И.о. главы администрации



Д.В. Фалалеев

УТВЕРЖДЕНА

Постановлением местной  
администрации МО Горбунковское  
сельское поселение  
муниципального образования  
Горбунковское сельское поселение  
Ломоносовского муниципального  
района Ленинградской области  
от « 22 » ноября 2017 № 176

Программа  
комплексного развития транспортной инфраструктуры  
муниципального образования Горбунковское сельское поселение  
Ломоносовского муниципального района  
Ленинградской области

Паспорт  
 программы комплексного развития транспортной инфраструктуры  
 муниципального образования Горбунковское сельское поселение  
 Ломоносовского муниципального района Ленинградской области

Наименование программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования Горбунковское сельское поселение Ломоносовского муниципального района Ленинградской области
Основание для разработки программы	Градостроительный кодекс Российской Федерации Постановление Правительства Российской Федерации от 1 октября 2015 года № 1050 «Об утверждении требований к программам комплексного развития социальной инфраструктуры поселений, городских округов» Постановление главы администрации муниципального образования Горбунковское сельское поселение «О разработке программы комплексного развития социальной инфраструктуры муниципального образования Горбунковское сельское поселение» № 121 от 01.09.2017 г.
Заказчик программы	Заказчик – местная администрация МО Горбунковское сельское поселение муниципального образования Ломоносовский муниципальный район Ленинградской области.
Разработчик программы	Разработчик – местная администрация МО Горбунковское сельское поселение муниципального образования Ломоносовский муниципальный район Ленинградской области. Адрес: Ленинградская область, Ломоносовский муниципальный район, д. Горбунки, дом 29
Цели программы	Создание полноценной, качественной, надежной, безопасной и эффективной транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении и субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов
Задачи программы	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Обеспечение безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения.</li> <li>2. Обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности.</li> <li>3. Повышение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры.</li> <li>4. Улучшение качества транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности.</li> <li>5. Улучшение экологической ситуации на территории поселения, городского округа</li> </ol>

Целевые показатели	<ul style="list-style-type: none"> <li>- опережающее развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с перспективами развития поселения;</li> <li>- обеспечение соответствия параметров улично-дорожной параметрам дорожного движения;</li> <li>- обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с региональными нормативами градостроительного проектирования;</li> <li>- создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения;</li> <li>- обеспеченность парковками (парковочными местами) в соответствии с региональными нормативами градостроительного проектирования и прогнозируемым уровнем автомобилизации;</li> <li>- повышение уровня безопасности дорожного движения;</li> <li>- снижение негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения</li> </ul>
Срок и этапы реализации программы	Сроки и этапы реализации программы соответствуют этапам территориального планирования, установленным генеральным планом поселения, городского округа
Описание запланированных мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры	<ul style="list-style-type: none"> <li>- проектирование, строительство, реконструкция объектов транспортной инфраструктуры федерального и регионального значения в соответствии с документами территориального планирования, государственными программами</li> <li>- проектирование, строительство, реконструкция объектов транспортной инфраструктуры местного значения в соответствии с генеральным планом поселения и муниципальными программами</li> </ul>
Объемы и источники финансирования программы	<p>Объемы финансирования мероприятий программы за счет средств местного бюджета определяются решениями совета депутатов муниципального образования Горбунковское сельское поселение муниципального образования Ломоносовский муниципальный район Ленинградской области при принятии местного бюджета на очередной финансовый год.</p> <p>Объемы финансирования мероприятий программы определяются в соответствии с государственными программами</p>

## **Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры**

### **Внешний транспорт.**

Основным элементом внешнего транспорта является скоростная кольцевая автомобильная дорога федерального значения вокруг Санкт-Петербурга (юго-западная часть КАД), проходящая с запада на восток, севернее основной зоны активного градостроительного развития Горбунковского сельского поселения.

Населенные пункты Средняя и Верхняя Колонии, Новополье и Старые Заводы Горбунковского сельского поселения расположены севернее КАД. Населенные пункты Велигонты, Горбунки, Разбегаево, Райкузи Горбунковского сельского поселения расположены южнее КАД. Дорога отнесена к 1 категории со скоростью движения 120 км/ч, с 8 полосами движения в двух направлениях.

В границах Горбунковского сельского поселения КАД связывает между собой Волхонское, Красносельское и Ропшинское шоссе. В месте пересечения КАД с вышеуказанными территориальными дорогами организованы пересечения в разных уровнях.

Современная транспортная структура на территории муниципального образования представлена автомобильными дорогами регионального значения:

- Ропшинское шоссе;
- автомобильная дорога Стрельна – Горбунки – Кипень – Ропша - Гатчина, обеспечивающая связь между населенными пунктами на территории поселения и Петродворцовым районом Санкт-Петербурга;
- автомобильная дорога Аннино – Разбегаево.

Через населенные пункты деревни Горбунки и Разбегаево проходит автомобильная дорога Стрельна – Кипень - Гатчина, в 2010 году проведен капитальный ремонт этой дороги.

Регулярное автобусное сообщение - движение коммерческих маршрутных такси обеспечивает связь с Ломоносовским муниципальным районом и с Санкт-Петербургом. Маршруты № 486 и № 653 обеспечивают проезд льготных категорий граждан.

### **Автомобильная дорога общего пользования федерального значения (КАД).**

Строительство КАД началось в августе 1998 года. В октябре 2002 года сдан первый участок первой очереди КАД от станции Горская до Приозерского шоссе. В 2004 году введен пусковой комплекс вантового моста через Неву. В 2006 году открыто сквозное движение по КАД от станции Горская до автодороги «Россия». В 2010 году автодорога открылась для движения на всем своем протяжении от станции Горская до станции Бронка.

Общая протяженность наземной части КАД – 115,9 километров, а с учетом участка комплекса защитных сооружений – 140,9 километра. На магистрали расположены 26 транспортных развязок, 106 мостов, путепроводов, эстакад и тоннелей общей протяженностью 25 595 погонных метров. Число полос движения 4-6-8, расчетная скорость движения 120 км/ч. Доля грузовиков составляет 12..18% в

общем потоке, и 30..50% от количества транспортных средств, движущихся по правой полосе.

Для КАД характерна высокая интенсивность движения, так на наиболее загруженных участках КАД максимально зафиксированная интенсивность составила 240 тысяч автомобилей в сутки. При том, что при проектировании трассы в 2000 году предполагалось, что транспортный поток достигнет 135-ти тысяч автомобилей в сутки лишь в 2020-м году.

Кольцевая автодорога успешно справляется со своими функциями транспортного обхода, разгружая город от транзитного транспорта, при этом по сути КАД стала одной из важнейших городских транспортных артерий, которую ежедневно используют сотни тысяч автомобилистов.

Для КАД характерна высокая интенсивность движения, так на наиболее загруженных участках КАД максимально зафиксированная интенсивность составила 240 тысяч автомобилей в сутки. При том, что при проектировании трассы в 2000 году предполагалось, что транспортный поток достигнет 135-ти тысяч автомобилей в сутки лишь в 2020-м году.

Границами проектируемой территории кольцевой автомобильной дороги на участке от автомобильной дороги «Нарва» до поселка Бронка является территория, которая предназначена для размещения конструктивных элементов автомобильной дороги, дорожных сооружений и на которых располагаются и проектируются объекты дорожного сервиса, включая территории, требуемые для обслуживания автодороги, что является полосой отвода кольцевой автомобильной дороги вокруг города Санкт-Петербург. Границы проектируемой территории совпадают с границами зоны размещения объекта федерального значения.

Рассматриваемый в проекте участок КАД на участке от автомобильной дороги «Нарва» до поселка Бронка имеет следующие характеристики:

- Категория дороги – магистральная дорога скоростного движения по СНиПу 2.07.01 – 89 или 1 – Б по СНиПу 2.05.02 – 85;
- Расчетная скорость движения – 120 км/ч;
- Число полос движения – 6 шт.;
- Ширина земляного полотна – 35,5 м;
- Ширина проезжей части – 15 м – 22,5 м;
- Ширина разделительной полосы – 5 м – 12,5 м;
- Ширина обочин – 4 м;
- Тип дорожной одежды – капитальный;
- Вид покрытия – двухслойный асфальтобетон;
- Дорожно – эксплуатационный участок (ДЭУ) – 1 шт.;
- Мостовой эксплуатационный участок (МЭУ) – 1 шт.

## Ведомость искусственных сооружений КАД.

№ п/п	Наименование сооружения	Местоположение сооружения ПК + начало – конец	Характеристики пересекемого препятствия (Название водотока или пересекаемой дороги)
1	Путепровод на автодороге Низино – Разбегаево	ПК203+72 2+29,385 3+30,885	КАД
2	Путепровод транспортной развязки на пересечении с автодорогой Марьино – Ропша	ПК227+84 6+74,17 7+81,27	КАД
3	Путепровод на автодороге Стрельна – Кипень – Гатчина	ПК266+52 2+44,85 3+39,45	КАД
4	Мост через р. Стрелка	ПК268+16 268+02,50 268+32,31	р. Стрелка
5	Путепровод на автодороге Верхняя Колония – отделение АОЗТ «Птицефабрика Ломоносовская»	ПК276+12 3+28,94 4+21,84	КАД
6	Мост через р. Кикенка	ПК 301+13 300+78,95 301+35,00	р. Кикенка

Также на основании генерального плана МО Горбунковское сельское поселение муниципального образования Ломоносовского муниципального района Ленинградской области в документации по планировке территории учтены следующие проектируемые сети:

- размещение нового линейного объекта местного значения - напорной хозяйственно-бытовой канализации в районе путепровода в д. Верхняя Колония, на земельном участке с кадастровым номером 47:14:0402000:4;
- размещение нового линейного объекта местного значения – магистрального водопровода в районе путепровода в д. Верхняя Колония, на земельном участке с кадастровым номером 47:14:0402000:4;
- размещение нового линейного объекта местного значения – магистрального водопровода в районе путепровода в д. Горбунки (Новополье), на земельном участке с кадастровым номером 47:14:0000000:13313;
- размещение нового линейного объекта местного значения - напорной хозяйственно-бытовой канализации в районе путепровода в д. Горбунки (Новополье), на земельном участке с кадастровым номером 47:14:0000000:13313.

Внутренний диаметр КАД обеспечен лишь одной автозаправочной станцией, в то время как норматив, установленный Постановлением Правительства РФ от 29 октября 2009 г. N 860 "О требованиях к обеспеченности автомобильных дорог общего пользования объектами дорожного сервиса, размещаемыми в границах полос отвода" предусматривает расстояние между автозаправочными станциями для скоростных дорог не более ста километров. На внешнем диаметре автозаправочные станции отсутствуют. На КАД также отсутствуют пункты питания, автомойки, станции технического обслуживания и т.д.

Согласно п.3.3.8 приказа Министерства транспорта Российской Федерации Федерального дорожного агентства «Об утверждении устава федерального казенного учреждения "Дирекция по строительству транспортного обхода города Санкт-Петербург Федерального дорожного агентства", одной из целей Дирекции по строительству транспортного обхода города Санкт-Петербург Федерального дорожного агентства является организация обустройства автомобильных дорог общего пользования федерального значения объектами дорожного сервиса.

Статьей 22 Закона № 257-ФЗ установлено, что размещение объектов дорожного сервиса в границах полосы отвода автомобильной дороги должно осуществляться в соответствии с документацией по планировке территории и требованиями технических регламентов.

В соответствии с п. 5.1.1 Межгосударственного стандарта ГОСТ 33062-2014 размещение объектов и придорожного дорожного сервиса в границах полос отвода и придорожных полос автомобильных дорог общего пользования, а также на земельных участках, находящихся вне этих полос, но требующих специального доступа к ним, должно осуществляться в соответствии с документацией по планировке территории.

Положения п.4.3. Концепции развития объектов дорожного сервиса в Российской Федерации, разработанной по поручению Минтранса России от 21.11.2013 №МС-17/203, прямо указывают на недостаточную обеспеченность дорог федерального значения объектами дорожного сервиса.

В связи с необходимостью соблюдения вышеперечисленных нормативно-правовых актов в рамках настоящей документации по планировке территории предусмотрено размещение ОДС, не предусмотренных проектной документацией по реконструкции дороги. При этом разместить ОДС в существующей полосе отвода КАД по большей части не представляется возможным ввиду того, что границы полосы отвода не учитывают площади, необходимой для их размещения. Согласно п.15 ст.3 Закона № 257-ФЗ ОДС размещаются в полосе отвода автомобильной дороги; таким образом, для размещения ОДС на КАД необходимо увеличение полосы отвода КАД.

Предлагаемые места размещения ОДС расположены вне земель частной собственности, что исключает дополнительные затраты на изъятие земельных участков у частных землепользователей.

Технические решения по организации доступа на территорию ОДС будут соответствовать требованиям нормативных документов.

Недостающими для функционирования ОДС инженерными коммуникациями места размещения ОДС могут быть оборудованы по



индивидуальному проекту.

При выборе места размещения ОДС были проанализированы следующие факторы:

- 1) Обеспеченность КАД ОДС;
- 2) Наличие свободных земельных участков/земельных массивов для размещения ОДС;
- 3) Возможность обеспечения нормативного доступа на территорию ОДС.

На основе проведенного анализа были выявлены следующие возможности для размещения объектов дорожного сервиса на участке автомобильной дороги общего пользования федерального значения А-118 КАД на участке от автомобильной дороги «Нарва» до поселка Бронка.

Состав и места размещения объектов дорожного сервиса в документации по планировке территории являются условными и могут варьироваться внутри границ зон планируемого размещения объектов дорожного сервиса.

Правообладатель всех земельных участков – ФКУ ДСТО «Санкт-Петербург» (постоянное бессрочное пользование).

Схожие по составу объекты дорожного сервиса на внешнем кольце КАД в настоящее время отсутствуют.

### **Транспортная система муниципального образования**

Улично-дорожная сеть Горбунковского сельского поселения сформирована системой местных дорог, обеспечивающих связь населенных пунктов между собой и их выход на территориальные автодороги и КАД.

К местным внешним автодорогам по отношению к населенным пунктам Горбунковского сельского поселения относятся:

- **Главная улица К 1:** Санкт-Петербургское шоссе - Средняя Колония – Новополе – пересечение с КАД – Горбунки – Разбегаево - Райкузи;
- **Главная улица К 2:** Узигонты - Велигонты – Ропшинское шоссе - Разбегаево – Октябрьская ул.

Ширина проезжей части дорог местного значения не превышает 5,5 м. Качество покрытия неудовлетворительное.

Сеть внутрипоселковых дорог поселения составляет 33,5 километра, в том числе не отвечающих нормативным требованиям 17,5 км.

Грунтовые дороги требуют нового строительства и реконструкции с созданием дорожных одежд из асфальтобетонного покрытия в деревнях Верхняя Колония, Средняя Колония, Старые Заводы, Велигонты, Разбегаево и Райкузи.

### **Возможности**

1. Реализация крупных проектов федерального значения по строительству: железнодорожных обходов Санкт-Петербурга, КАД, а также реконструкции федеральных автомобильных дорог в соответствии с планом финансирования ФГУ «Севзапуправтодор».

2. Возможности устойчивого развития территории, размещения новых и функционирования существующих объектов капитального строительства промышленного и коммунально-складского назначения, жилого и рекреационного назначения связаны со строительством объектов инженерной инфраструктуры.

3. Использование имеющегося потенциала для развития предприятий малого бизнеса – фермерские хозяйства, подсобные и тепличные хозяйства, лесообработка, производство строительных материалов, стройиндустрии, пищевой промышленности и др. 4-5 класса опасности, неводооъемных, для чего использовать освободившиеся площадки обанкротившихся предприятий вблизи населенных пунктов.

4. Более равномерное распределение объектов капитального строительства производственного (промышленных и коммунально-складских) назначения преимущественно малого бизнеса за счет вовлечения в хозяйственную деятельность площадок обанкротившихся предприятий и новых территорий, вдоль трассы КАД, с учетом постановления Правительства Ленинградской области № 323 .

### **Слабые стороны**

1. Дисбаланс в освоенности территории поселения был обусловлен как природными и историческими факторами, так и наличием общих с Санкт-Петербургом инженерно-транспортных коммуникаций и сооружений, обеспечивающих жизнедеятельность территории (Невский водопровод, канализационные очистные сооружения и сети, и т.д.).

2. Территория относится к неводообеспеченным поверхностными водами и относительно обеспеченным подземными водами.

3. Наметившаяся тенденция к уменьшению сельскохозяйственных угодий. Из общей площади земель сельскохозяйственного назначения около 89 % находятся в частной собственности юридических лиц и граждан, которые в подавляющем большинстве не собираются использовать свои участки по целевому назначению.

4. Из общего числа трудовых ресурсов в экономике поселения занято немногим более 24 %, 63 % - занято в Санкт-Петербурге, немногим более 13 % не занято в экономике.

### **Угрозы**

1. Территории, прилегающие к Санкт-Петербургу, находятся в зонах негативного воздействия от объектов капитального строительства (промзоны, транспортные развязки и др.).

2. Натиск девелопмента на интенсификацию использования земельных участков, находящихся в собственности без учета ограничений использования территории, что может превратить поселение в территорию сплошной застройки.

Экономико-географическое положение Горбунковского сельского поселения Ломоносовского муниципального района Ленинградской области оказывает определяющее влияние, как на его современную структуру экономики, так и на определение долгосрочных перспектив экономического развития данного

муниципального образования. Близость к Санкт-Петербургу формирует одновременно ограничения и возможности для социально-экономического развития, которые были приведены выше. Фактически базовой задачей перспективной социально-экономической политики муниципалитета является максимальное нивелирование ограничений развития, связанных с приграничным положением близ крупного мегаполиса и одновременное максимальное использование возможностей этого же положения. Без реализации данной задачи невозможно достижение основной цели социально-экономического развития муниципального образования Горбунковское сельское поселение «высокое качество жизни на территории при условии формирования эффективной и многофункциональной экономической системы на ее территории».

В основу проектных предложений Генерального плана в части социально-экономического развития положен тезис о необходимости максимально эффективного использования существующих положительных природных, территориальных, инфраструктурных и социальных особенностей территории.

В результате проведенного анализа, имеющегося потенциала территории, факторами, реально формирующими перспективу его развития, являются следующие:

- наличие свободных территорий для размещения объектов жилищного и производственного назначения;
- исторически достоверный, сохранившийся планировочный каркас территории;
- природно-ландшафтная характеристика местности и экологического состояния;
- активное строительство инфраструктуры скоростной магистрали – КАД.

## **Прогноз транспортного спроса. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры**

Проектное решение улично-дорожной сети увязано со схемой территориального развития Ломоносовского района и планами Комитета по дорожному хозяйству Ленинградской области в увязке с генеральным планом развития Санкт-Петербурга до 2025 г. по транспортной инфраструктуре города.

Основной задачей проекта являлось:

–формирование улично-дорожной сети, обеспечивающей развитие Горбунковского сельского поселения (строительство новых жилых и промышленных районов, зон общественно-деловой застройки, рекреации и их связь между собой);

–обеспечение удобной связи Горбунковского сельского поселения с региональными дорогами: Ропшинское и Аннинское шоссе и с автодорогой федерального значения I категории – кольцевая автомобильная дорога вокруг Санкт-Петербурга (КАД) с учетом перспективы развития.

### **Внешний транспорт.**

Основным элементов внешнего транспорта является строящаяся скоростная кольцевая автомобильная дорога вокруг Санкт-Петербурга (юго-западная часть КАД), проходящая с запада на восток, севернее основной зоны активного градостроительного развития Горбунковского сельского поселения. Населенные пункты Средняя Колония, Верхняя Колония, Новополе и Старые Заводы Горбунковского сельского поселения расположены севернее КАД. Населенные пункты: Велигонты, Горбунки, Разбегаево, Райкузи Горбунковского сельского поселения расположены южнее КАД. Дорога отнесена к I категории со скоростью движения 120 км/ч, с 8 полосами движения в двух направлениях.

В границах Горбунковского сельского поселения КАД связывает между собой Волхонское, Красносельское и Ропшинское шоссе. В месте пересечения КАД с вышеназванными территориальными дорогами организованы пересечения в разных уровнях.

В соответствии с письмом Комитета по дорожному хозяйству Ленинградской области письмо № ДК-05-2494/10-0-1 от 23.11.2010г. строительство дорог регионального значения на территории Горбунковского сельского поселения не планируется (см. том 2, книга 3).

Согласно схеме территориального развития Ломоносовского муниципального района на территории Горбунковского сельского поселения планируется реконструкция автомобильных дорог регионального значения:

–Стрельна – Горбунки – Кипень - Ропша-Гатчина (в генплане Главная ул. К-1) с расширением поперечного сечения до 30 м и шириной проезжей части – 18 м;

–Аннино – Разбегаево (в генплане Главная ул. К-2) с расширением поперечного сечения до 30 м и шириной проезжей части – 18 м;

–Ропша - Марьино (Ропшинское шоссе) с расширением поперечного сечения до 30 м и шириной проезжей части – 18 м.

Для обеспечения возможности использования КАД для обслуживания формирующейся производственной зоны в западной части Горбунковского сельского поселения, предусмотрено строительство грузовой автодороги IV категории через Володарское участковое лесничество с обеспечением возможности въезда-выезда на Ропшинское шоссе и далее на КАД.

### **Транспортная система муниципального образования**

Улично-дорожная сеть Горбунковского сельского поселения сформирована системой местных дорог, обеспечивающих связь населенных пунктов между собой и их выход на территориальные автодороги и КАД.

К местным внешним автодорогам по отношению к населенным пунктам Горбунковского сельского поселения относятся:

- Главная улица К 1: Санкт-Петербургское шоссе - Средняя Колония – Новополе – пересечение с КАД – Горбунки - производственная зона – Разбегаево - Райкузи – Ропша;

- Главная улица К 2: Узигонты - Велигонты – Ропшинское шоссе - Разбегаево – Октябрьская ул. (с увеличением проезжей части до 7м и ширины в красных линиях до 30м в деревне Райкузи) – Аннинское шоссе;

- Грузовая дорога Гр 1: Ропшинское шоссе – производственная зона.

Остальная улично-дорожная сеть формируется внутри деревень поселения в соответствии с формируемыми зонами новой застройки.

Внутри населенных пунктов местные автодороги приобретают статус поселковых дорог. В населенных пунктах: Горбунки, Разбегаево, Райкузи, Велигонты и межселенной нежилой зоне местные автодороги приобретают статус поселковых главных улиц этих населенных пунктов. Проектом предполагается их реконструкция с расширением проезжей части основных улиц до 6,0 м, второстепенных улиц - до 5,5 м.

Планировочное решение деревни Горбунки предусматривает ее двухчастную структуру и соответствующую иерархию улично-дорожной сети: сложившаяся часть деревни имеет свою главную улицу (реконструкция с расширением проезжей части до 7 м); зона нового строительства имеет свою главную улицу с габаритами проезжей части 6 м и шириной в красных линиях 18 м.

Зона нового малоэтажного строительства деревень Велигонты и Райкузи обслуживается системой улиц в жилой застройке, где габариты проезжей части основных улиц составляют 6м и шириной в красных линиях 18 м, второстепенных – 5,5 м и шириной в красных линиях 15 м.

Зона среднеэтажного нового строительства в деревне Разбегаево обслуживается системой улиц в жилой застройке, где габариты проезжей части основных улиц составляют и шириной в красных линиях 18 м, второстепенных – 5,5 м и шириной в красных линиях 15 м.

В зонах застройки индивидуальными домами ширина проезжей части основных улиц 6м, в красных линиях 18 м, проездов – 3,5 м.

## **Организация движения транспорта и пешеходов.**

Предусмотрено движение общественного транспорта (социальное и коммерческое автобусное движение) обеспечивающие необходимые маршруты по основным направлениям пассажиропотоков в границах Горбунковского сельского поселения и обеспечивающее подвоз пассажиров Санкт-Петербург.

Для организации движения общественного транспорта предусмотрено размещение и обустройство отстойно-разворотных площадок в деревнях Горбунки и Велигонты.

Сеть остановок общественного транспорта расширена и к существующим 4-м остановкам в деревнях Верхняя Колония, Средняя Колония, Новополье и Горбунки добавлены новые остановки:

- одна остановки в деревне Горбунки (на Главной ул. К-2);
- одна остановка в 5 микрорайоне производственной зоны у деревни Разбегаево;
- 2 остановки в деревне Райкузи на пересечении проездов Р 1-2 и Р1-1 и на пересечении улицы Р1 и проезда Р 1-1;
- четыре остановки в деревне Разбегаево:
  1. на пересечении Ропшинского шоссе и Главной ул. К-2;
  2. на пересечении дороги к деревне Узигонты и проезда в деревне Велигонты;
  3. на пересечении Ропшинского шоссе и Пригородной ул. В 1-2.
  4. на пересечении улицы В-1 и проезда В 1-2 и Главной ул. К-2

Для организации движения транспорта и пешеходов на основных перекрестках главных улиц организовано светофорное регулирование.

## **Этапы реализации проектных решений.**

Строительство и реконструкция

Период 2010-2020 г.:

1. Строительство новой автодороги в зоне нового строительства в деревне Райкузи с шириной проезжей части 6м. и шириной в красных линиях 18 м протяженностью – 2,0 км.
2. Строительство моста через реку Стрелка;
3. Строительство новой автодороги местного значения, связывающей производственную зону в деревне Велигонты с Ропшинским шоссе с шириной проезжей части 6,0 м и шириной в красных линиях 15 м протяженностью – 2,7 км;
4. Строительство улицы местного значения в деревне Верхняя Колония – 1,0 км;
5. Реконструкция местных автодорог в деревнях Разбегаево, Райкузи, с расширением проезжей части до 6,0 м и ширины в красных линиях до 15 м протяженностью – 2,1 км;
6. Реконструкция улиц местного значения в границах населенных пунктов Горбунки, Новополье протяженностью- 5,8 км.

7. Реконструкция существующей дороги для грузового автотранспорта в промзоне Разбегаево с расширением проезжей части до 6,0 м и ширины в красных линиях до 12 м протяженностью - 1,9 км.

Период 2020-2030 г.:

1. Строительство грузовой автодороги IV категории через Володарское участковое лесничество с обеспечением возможности въезда-выезда на Ропшинское шоссе и далее на КАД из производственной зоны у деревни Разбегаево с шириной проезжей части 6м. и шириной в красных линиях 20м протяженностью 2 км;

2. Строительство новой автодороги местного значения, связывающей центральную дорогу поселения с Ропшинским шоссе с шириной проезжей части 6м. и шириной в красных линиях 15 м протяженностью 1,4 км;

3. Строительство улиц местного значения в границах населенных пунктов - 7,3 км;

4. Строительство площадки для разворота общественного транспорта в деревне Горбунки – площадью 0,2 кв. м;

5. Реконструкция центральной дороги поселения с увеличением ширины проезжей части до 6м и ширины в красных линиях до 21 м протяженностью – 8,8 км;

6. Реконструкция местных автодорог в деревнях Верхняя Колония, Средняя Колония, Старые Заводы, Велигонты с расширением проезжей части до 6,0 м и ширины в красных линиях до 15 м протяженностью – 5,2 км.

Рассматриваемая территория примыкает к границам Петродворцового административного района Санкт-Петербурга, расположенного вдоль южного побережья Финского залива, что предопределяет высокий потенциал района для малоэтажного и рекреационного развития.

Трасса КАД, проходящая с запада на восток предоставляет возможность для развития предприятий автотранспортной инфраструктуры, логистике и других производственно-складских направлений.

Территории, проектируемые для развития многофункциональной застройки, включающей в себя и жилую застройку, относятся в основном сельскохозяйственными землями, высвобождаемыми в результате сокращения сельскохозяйственного производства и появления возможности для других видов использования для территорий, примыкающих к КАД.

При проектируемом развитии территории учитываются особенности ландшафтных связей, формирования гидрографической сети, природных и техногенных процессов. Размещение поселений и нежилой застройки выполняется с учетом обеспечения благоприятных условий для сохранения ландшафтно-экологических комплексов.

Характерными особенностями территории муниципального образования, определяющими приоритетные задачи инженерной подготовки, являются:

- наличие развитой гидрографической сети малых рек, мелиоративных систем сельскохозяйственного назначения, осушительных систем торфоразработок;

- пересечение рассматриваемой территории КАД, определяющие развитие

транспортной системы и сопутствующей инфраструктуры;

- выраженный характер рельефа, с чередованием возвышенностей и низин.

По инженерно-геологическим условиям строительства значительная часть рассматриваемой территории для развития многофункциональной застройки, за исключением участков в зоне торфозаболачивания или мелиорированных заболоченных участков, находится в условиях благоприятных для строительства.

При отсутствии гео-экологических исследований мероприятия по рекультивации и санации выполняются на последующих стадиях после предоставления необходимой информации.

#### Вертикальная планировка

в целом сохраняет выраженный характер рельефа территории проектирования.

Отметки по существующим транспортным магистралям местного значения сохраняются и при вертикальной планировке осваиваемых территорий принимаются как директивные.

Отметки по трассе КАД в районе рассмотрения в настоящее время не установлены, на последующих стадиях проектирования принимаются, как директивные и должны быть увязаны с отметками в зоне рассмотрения.

Вертикальная планировка территорий новой застройки намечается, с нулевым балансом объема земляных работ, за счет локальных срезов и подсыпок, использования излишек грунта от устройства фундаментов зданий и сооружений для подсыпки понижений, за исключением нарушенных территорий и освоенных болот, осушенных открытой сетью для сельскохозяйственного использования.

#### Организация поверхностного стока

в условиях выраженного рельефа рассматривается при минимально возможном перераспределении водосборных площадей поверхностных водотоков, сохранении основных мелиоративных каналов как оградительных, транспортирующих транзитный сток и водоприемников поверхностного стока, как с прилегающих территорий, так и с проектируемых.

На период эксплуатации поверхностный сток отводится в ливневую канализацию и после очистки стока на локальных очистных сооружениях ОСПС - сбрасывается в поверхностные водотоки.

В целях понижения уровня грунтовых вод на территории площадок нового освоения, как правило, предусматривается устройство локального кольцевого дренажа, со сбросом дренажных вод в ливневую канализацию.

В Горбунковском сельском поселении предлагается система организации поверхностного стока, минимально перераспределяющая водосборные площади поверхностных водотоков, включая водотоки и водоприемники.

#### **Организация поверхностного стока.**

Одной из задач, требующей решения при развитии территории муниципального образования Горбунковское сельское поселение является организация поверхностного стока, как на период эксплуатации, так и в период строительства.



Для Горбунковского сельского поселения организация поверхностного стока со стороны внешних водосборных площадей сохраняются существующие открытые каналы, сток из которых отводится по сложившейся схеме в реку Стрелку и реку Черная - левый приток реки Стрелка.

В существующих условиях рассматриваемая территория по принадлежности бассейнам поверхностных водотоков может быть разделена на зоны:

1. Восточная часть - бассейн ручья Каргинский.
2. Западная часть, водосборная площадь в истоке реки Черная правого притока р. Коваши.
3. Северная часть - бассейн реки Стрелка в нижнем ее течении.
4. Центральная и южная часть, водосборная площадь реки Стрелка в среднем ее течении до КАД.

#### Восточный бассейн

Ливневые стоки от ОАО «Птицефабрика Ломоносовская» по отдельному проекту отводятся через ведомственные очистные сооружения поверхностного стока (ОСПС) в ручей Каргинский.

Существующая мелиоративная сеть на сельскохозяйственных землях сохраняется.

Транспортирующие каналы сохраняются, и при необходимости выполняется их реконструкция без изменения пропускной способности.

#### Западный бассейн

Ливневые стоки с территории деревни Велигонты возможно осуществить в правый приток истока реки Черная, являющейся правым притоком реки Коваши, впадающий в Копорскую губу Финского залива. Генпланом предусматривается строительство ОСПС-3 в южной пониженной части деревни Велигонты.

Для основной части территории Горбунковского сельского поселения проектное развитие территории рассматривается в условиях, когда КАД разделяет территорию бассейна реки Стрелка на две части северную и центральную.

#### Северный бассейн

Бассейн реки Стрелка в нижнем ее течении с левым притоком реки Черная с территориями деревень Новополье, Старые Заводы, Средняя Колония и Верхняя Колония.

Застройка в северной части Горбунковского сельского поселения представляет собой участки локализованной общественной и жилой застройки. Освоение данной зоны требует общего комплекса мероприятий инженерной подготовки: вертикальной планировки, организации поверхностного стока и применения конструктивных дренажей. За основу проектирования принимается сохранение рельефа при ландшафтном проектировании, как для жилой застройки, так и для коллективных садоводств. Организация поверхностного стока сохраняется с учетом существующих отметок в сторону реки Стрелка и далее напорной канализацией поднимается к КАД и сбрасывается на ОСПС -1 размещаемой на пересечении поселковой дороги и КАД.

#### Центральный бассейн

Бассейн реки Стрелка в среднем ее течении с включением территорий следующих деревень: Гобунки, Разбегаево, Райкузи.

В районе деревни Горбунки освоение территории под застройку предполагает общий комплекс мероприятий инженерной подготовки. При организации поверхностного стока со стороны внешних водосборных площадей сохраняются существующие открытые каналы, сток из которых отводится по сложившейся схеме в реку Стрелка через очистные сооружения поверхностного стока в районе пересечения поселковой дороги с КАД.

В южной зоне муниципального образования Горбунковское сельское поселение организация застройки территории потребует общего комплекса мероприятий инженерной подготовки: вертикально планировки, организации поверхностного стока и дренирования. Вертикальная планировка существующей деревни Разбегаево ориентирована на поселковую автодорогу, проходящую через Горбунковское сельское поселение, вертикальная планировка существующей деревни Райкузи ориентирована на реку Стрелка и поселковую автодорогу на деревню Аннино.

Организация поверхностного стока ориентирована на очистные сооружения поверхностного стока ОСПС-2 в районе пересечения формируемой промышленной зоны деревни Разбегаево.

Таким образом, при разработке мероприятий инженерной подготовки, проектируемые территории рассматриваются по водосборным бассейнам поверхностных водотоков, с учетом их трансформации при пересечении трассой КАД и рекой Стрелка.

На период эксплуатации поверхностный сток с проектируемой территории собирается ливневой канализацией, и после очистки сбрасывается в поверхностные водотоки.

Вертикальная планировка проектируемой застройки, примыкающая к развязке КАД, формируемой транспортной сети должна быть увязана с отметками транспортных магистралей и с учетом съезда с КАД.

В проектируемой застройке обеспечивается пропуск транзитного стока, в этих целях между существующей и проектируемой застройкой предусматривается коридор, достаточный для углубления канализованного русла ручья и благоустройства его прибрежной зоны. Кроме того, по границе проектируемой территории предусматривается устройство оградительных каналов принимающих притоки реки Черная с южной стороны. Каналы, нарушаемые при размещении развязки КАД, также пропускаются через проектируемую застройку, сток отводится в канализованный ручей между существующей и проектируемой застройкой и далее по существующему руслу.

Инженерная подготовка в районе деревень Велигонты и Райкузи, развивающихся за счет освоения прилегающих сельскохозяйственных земель, носит общий характер. Ограждающие каналы сохраняются по трассам существующих мелиоративных каналов.

Кроме того, застраиваемые территории являются мелиорированными сельскохозяйственными землями. Мелиоративная система обеспечивала осушение к середине мая, то есть паводковые воды оперативно сбрасывались в нормативные сроки и не являлись источником воды в межень, то есть в период эксплуатации парковой гидросистемы.

На последующей стадии проектирования необходимо выполнить комплексные гидрологические изыскания, на основании которых выполнить оценку водного баланса и изменения гидрологического режима и в целях минимизации влияния предусмотреть мероприятия по регулированию объемов стока и при необходимости организовать новые водорегулирующие пруды.

На территориях, проектируемых под застройку, где выполнялся закрытый дренаж, требуется выполнить изыскания с отшурфовкой основных коллекторов и дрен для принятия обоснованных решений, по тампонированию дренажа нарушаемого в застройке.

На данном этапе в схеме организации поверхностного стока в составе мероприятий инженерной подготовки предлагаются принципиальные решения, которые требуют уточнения на основании гидрологических и гидрогеологических изысканий, являются самостоятельной проектной проработкой и выполняются специализированной проектной организацией.

Окончательные проектные решения принимаются на основе прогнозного изменения водного баланса при планируемом градостроительном развитии в зоне влияния водотоков (трансформация водосборной площади, сокращение притока подземных вод в результате забора подземных вод для водоснабжения, мелиорация земель, перераспределение поступления поверхностного стока с учетом его сбросов через очистные сооружения и т.д.).

### **Транспортная инфраструктура**

Генеральным планом Горбунковского сельского поселения предусматривается развитие транспортной инфраструктуры и улично-дорожной сети поселения.

Таблица

Транспортные источники воздействия на окружающую среду

№	Наименование	Размер СЗЗ	Примечание
1	2	3	4
<b>Деревня Велигонты</b>			
1	Отстойно-разворотная площадка общественного транспорта	50 м	СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 п. 7.1.12-IV-2
<b>Деревня Горбунки</b>			
2	Отстойно-разворотная площадка общественного транспорта	50 м	СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 п. 7.1.12-V-2
<b>Деревня Разбегаево</b>			
3	Авторемонтная мастерская	установлен	Санитарно-эпидемиологическое заключение № 47.01.02.000.Т.00014 6.04.10 от 19.04.2010 г.
4	СТО	50 м	СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 п. 7.1.12-V-5
5	АТП	100 м	СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03

			п. 7.1.12-IV-2
<b>Вне населенных пунктов</b>			
6	АЗС		

### **Транспорт.**

Основным источником загрязнения атмосферы при данных проектных решениях является автотранспорт.

Проектом генерального плана сельского поселения предусматривается реконструкция существующих и строительство сети дорог местного и районного значения. Проходящая вблизи проектируемой территории автомагистраль - Ропшинское шоссе после реконструкции повысит свою пропускную способность. Основными дорогами в Горбунковском сельского поселения станут:

дороги федерального значения

–КАД;

дороги регионального значения:

- меридиональная главная улица К1;

- широтная главная улица К2 от Ропшинского шоссе на Аннино;

дороги местного значения:

- главная улица К2 в деревне Велигонты;

- меридиональная грузовая дорога Гр1 в 1-ом микрорайоне производственной зоны у деревни Разбегаево;

- широтная новая грузовая дорога Гр2 в проектируемые 4-ый и 5-ый микрорайоны производственной зоны у деревни Разбегаево;

- поселковая улица Р1 в деревне Райкузи;

- поселковая улица В1 в деревне Велигонты;

- квартальные проезды в населенных пунктах.

Для сохранения благоприятных условий проживания необходимо выполнение следующих условий:

– вдоль главных магистралей посадка кустарника устойчивого к выхлопным газам;

– в летнее время производить поливы твердой поверхности территории;

– осуществлять контроль соблюдения нормативов ПДВ от ИЗА.

– осуществлять контроль технического состояния оборудования котельных.

– поддерживать озеленение вдоль транспортных магистралей.

**Вывод:**

Все ИЗА размещены с обеспечением нормативных СЗЗ.

Проектируемые источники воздействия на звуковой комфорт комплекса жилой и общественной застройки подразделяются на внутренние и внешние.

### **Оценка звукового воздействия внешних источников шума**

Основными внешними источниками шума являются

– транспортные потоки на магистральных автодорогах федерального

- значения и участки сопряжения местных дорог с федеральными автодорогами;
- транспортные потоки на автодорогах регионального значения: Главная улица К-1 и Главная улица К-2;
  - движение грузового автотранспорта на участке Ропшинское шоссе – производственная зона у деревни Разбегаево, улица Гр1;
  - транспортные потоки на автодорогах местного значения: улицы В-1, Р-1.

### **Шумовые характеристики региональных автодорог**

Основное движение по автодорогам будет происходить в дневное время суток. Наименования магистралей с их шумовыми характеристиками представлены в таблице 3.7.3-1.

Таблица 3.7.3-1

Шумовые характеристики транспортных магистралей до реконструкции

Наименование	Шумовая характеристика, $L_{Aэкв}$ , дБА*		Базовый уровень шума, дБА	
	день	ночь	день	ночь
КАД (юго-западный участок)	71,7	70,0	72,7	71,0
Ропшинское шоссе	75	61	-	-
Главные улицы К-1, К-2 (по аналогу)	75	61	-	-

Условия прохождения акустических волн в пределах рассматриваемого комплекса жилой и общественной застройки неоднородны, что обусловлено архитектурно-планировочным решением: их расположением по отношению к источникам шума.

Для защиты жилой застройки от шума на автодорогах местного значения, достижения ПДУ звука в помещениях нормируемых объектов, при условии обеспечения нормативной вентиляции помещений следует применять шумозащитное остекление (стеклопакеты) с шумозащитными вентиляционными клапанами. Для этих целей могут использоваться шумозащитные клапаны фирмы «Аэромат», обеспечивающие звукоизоляцию не менее 23-25 дБА. Данные изделия имеют сертификат соответствия Госстроя Российской Федерации.

Для защиты жилой застройки от шума на автодорогах регионального значения достижения ПДУ звука в помещениях нормируемых объектов достигается путем установки шумозащитных экранов.

### **Требования и рекомендации по применению шумозащитных экранов**

Материалы и конструкции элементов экранов должны обеспечивать долговечность, стойкость к атмосферным воздействиям и выхлопным газам автомобилей, горюче-смазочным материалам, противогололедным смесям, обслуживанию при эксплуатации. Предпочтение следует отдавать сборно-разборным конструкциям, обеспечивающим замену отдельных элементов. Конструкции

отдельных элементов экранов должны обеспечивать плотное их примыкание друг к другу для создания акустически непрозрачного экрана.

Звукопоглощающие материалы, используемые для облицовки или заполнения экранов, должны обладать стабильными физико-механическими и акустическими показателями в течение всего периода эксплуатации, быть биостойкими и влагостойкими, не выделять в окружающую среду вредных веществ в количествах, превышающих ПДК для атмосферного воздуха.

При проектировании экранов-стенок следует учитывать, что их акустическая эффективность в определенной степени зависит от формы. Наиболее эффективным является экран Г-образного поперечного профиля. Оптимальная ширина верхней полки такого экрана равна 0,6 м.

При требуемой звукоизоляции высота экрана должна быть не ниже 3 м, минимальная поверхностная плотность конструкции экрана должна составлять 25 кг/м<sup>2</sup>.

Расчеты акустического воздействия на окружающую среду проводятся на основании уточненной спецификации применяемого оборудования на стадии рабочего проектирования.

Объекты, подлежащие защите от шума, согласно СН 2.2.4/2.1.8.562-96, перечислены в таблице:

Таблица Допустимые уровни звука\*

Наименование защищаемого от шума объекта	ПДУ			
	Эквивалентный уровень (L <sub>ЭКВ</sub> )		Максимальный уровень (L <sub>МАКС</sub> )	
	с 7 до 23 ч	с 23 до 7 ч	с 7 до 23 ч	с 23 до 7 ч
Территории, прилегающие к жилым домам, ДДУ, школ и других учебных заведений	55	45	70	60
Жилые комнаты квартир, спальные помещения в ДДУ	40	30	55	45

\* допустимые уровни звука для шума, создаваемого на территории средствами автомобильного транспорта, приняты для расчета с поправкой Δ = +10 дБА.

Для достижения ПДУ звука в помещениях нормируемых объектов при условии обеспечения нормативной вентиляции помещений следует применять шумозащитное остекление (стеклопакеты) с шумозащитными вентиляционными клапанами. Для этих целей могут использоваться шумозащитные клапаны фирмы «Аэромат», обеспечивающие звукоизоляцию не менее 23-25 дБА.

Данные изделия имеют сертификат соответствия Госстроя Российской Федерации.

### **Оценка звукового воздействия внутренних источников шума**

К внутренним источникам шума относятся спортивные сооружения, и развлекательные комплексы, оборудование котельных, проектируемые шкафные электрические подстанции.

При размещении отдельно стоящих распределительных пунктов и трансформаторных подстанций напряжением 6 - 20 кВ при числе трансформаторов не более двух мощностью каждого до 1000 кВ х А и выполнении мер по шумозащите расстояние от них до окон жилых и общественных зданий следует принимать не менее 10 м, а до зданий лечебно-профилактических учреждений - не менее 15 м.

Размещение вышеуказанных объектов предусматривается с соблюдением нормативных расстояний от жилой застройки внутри выделенных зон.

Контроль исправности оборудования котельных и выдерживание нормативного расстояния санитарно-защитных зон до жилой застройки обеспечивает нормативные значения допустимого уровня звука.

#### **Вывод:**

1. Генеральным планом предусматривается существенная модернизация транспортных магистралей, проведение работ по строительству шумозащитных экранов, что в комплексе позволяет снизить шумовое воздействие от транспортных магистралей до допустимого уровня.

2. Проектируемые источники шумового воздействия не вносят существенный вклад в шумовое воздействие на нормируемые объекты.

### **Зимняя и летняя уборка территории**

Основная задача летней уборки улиц заключается в удалении загрязнений, скапливающихся на покрытии дорог. Эти загрязнения ухудшают эстетический вид городских улиц, являются источником повышенной запыленности воздуха, а при неблагоприятных погодных-климатических условиях (дождь, туманы) способствуют возникновению скользкости, что сказывается на безопасности движения.

#### **Мойка и полив**

Основными операциями летней уборки являются подметание лотков и мойка проезжей части дороги. Мойка лотков допускается на улицах, имеющих ливневую канализацию, хорошо спрофилированные лотки и уклоны (от 0,5 % и более).

Мойку проезжей части производят на улицах, имеющих усовершенствованные покрытия и водоприемные колодцы или уклоны, обеспечивающие надежный сток воды.

Расход воды при мойке проезжей части дорог составляет 0,9-1,0 л/м<sup>2</sup>. Мойку производят таким образом, чтобы загрязнения не попадали на тротуары и полосы зеленых насаждений.

На дорогах, имеющих продольные уклоны для обеспечения хорошего качества уборки, мойку следует вести под уклон.

Мойку проездов шириной до 12 м выполняет одна машина; сначала моют одну сторону, затем - другую. Мойку дорог с шириной проезжей части более 12 м производит колонна поливомоечных машин. Первая машина захватывает при мойке осевую линию дороги, а остальные идут уступом, причем полоса, вымытая передней машиной, должна перекрываться следующей на 0,7-1 м. Расстояние между поливомоечными машинами при мойке колонной должно быть 10-20 м.

Мойку проездов с односторонним движением транспорта выполняют в одну сторону, по направлению к лотку тротуара.

Моют проезжую часть дорог в период наименьшей интенсивности движения транспорта.

Мойка в дневное время допустима в исключительных случаях, непосредственно после дождя, когда загрязнение городских дорог резко увеличивается, так как дождевая вода смывает грунт с газонов, площадок и т.д.

Поливку производят в первую очередь на улицах, отличающихся повышенной пыленностью. К таким улицам относятся улицы хотя и с усовершенствованным или твердым дорожным покрытием, но недостаточным уровнем благоустройства (отсутствие зеленых насаждений, неплотность швов покрытия и т.д.).

#### Подметание

является основной операцией по уборке улиц, площадей и проездов, имеющих усовершенствованные покрытия.

Подметание производят в следующем порядке: в первую очередь подметают лотки на улицах с интенсивным движением, маршрутами городского транспорта; во вторую очередь - лотки улиц со средней и малой (для данного города) интенсивностью движения.

Перед подметанием лотков должны быть убраны тротуары, чтобы исключить повторное загрязнение лотков, для чего время уборки тротуаров должно быть увязано с графиком работы подметально-уборочных машин.

Уборку площадей можно производить колонной подметально-уборочных машин, движущихся с уступом 10-20 м. Перекрытие подметаемых полос должно быть не менее чем 0,5 м.

#### Удаление грунтовых наносов

Межсезонные грунтовые наносы при незначительном их слое убирают плужно-щеточными снегоочистителями с последующим окучиванием, погрузкой и вывозом наносов на свалку.

При значительном слое наносов, когда невозможно их убрать плужно-щеточными снегоочистителями, применяется автогрейдер. Наносы грузят снегопогрузчиком и самосвал. При выполнении этих работ погрузчик перемещается вдоль вала против направления движения транспорта, а самосвал подается задним ходом с тем, чтобы после погрузки он мог двигаться в одном направлении с общим потоком транспорта.

После вывоза наносов завершающую уборку оставшихся загрязнений производят подметально-уборочной машиной.

#### Уборка опавших листьев

при небольших ежедневных накоплениях сухих или влажных листьев на



проезжей части дороги производится подметально-уборочными машинами в процессе подметания дорожных покрытий в соответствии с заданной периодичностью.

Во время интенсивного листопада, в результате которого дорога полностью покрывается слоем опавших листьев высотой до 30 мм, их уборка осуществляется путем предварительного сгребания в кучи при помощи совков-разгребателей.

Рекомендуется также для лучшего отделения опавших листьев, особенно мокрых и во время дождя, заменить резиновые ножи приставками из 3 - 4 видов капронового моноволокна диаметром 3 мм при свободной длине около 70 мм.

В связи с малой объемной массой опавших листьев их погрузку из куч наиболее целесообразно производить в самосвал или бортовую машину с наращенными бортами погрузчиком и при отсутствии самосвала и погрузочных средств использовать подметально-уборочную машину, оборудованную всасывающим шлангом.

Возможные остатки опавших листьев убирают при последующем подметании дорожного покрытия с заданной периодичностью.

Опавшие листья вывозят на свалки или на участки компостирования.

Параллельно с ростом объемов образования отходов зеленого хозяйства увеличиваются и затраты, связанные с их удалением и захоронением.

В тоже время для работ по благоустройству города приобретаются растительные грунты. Исследования же по переработке древесно-растительных отходов в Москве, проведенные АКХ им. Памфилова и ЗАО «Прима-М», показали возможность получения почвенных смесей, не уступающих по агротехническим показателям растительным грунтам.

Снизить экономические и экологические издержки, связанные с утилизацией древесных отходов, позволяет их переработка и получение из них компоста и на его основе высококачественных почвенных смесей.

В настоящее время рынок компоста полученного из растительных отходов в стадии становления, и развитие его сдерживается рядом причин. Основная причина - отсутствие инвестиций в оборудование по переработке и самое главное - отсутствие законодательной базы, регламентирующей отношение субъектов экономики и государства в области отходов.

Зарубежный опыт показывает, что развитые страны с рыночной экономикой не смогли только с помощью рынка решить проблемы использования отходов.

В настоящее время в США, и в индустриально развитых странах Европы таких как Англия, Франция, Германия, Голландия созданы хозяйственные механизмы, представляющие собой сочетание экономических и административных рычагов, направленных на расширение потребления отходов в качестве сырья для городского хозяйства. Этот механизм позволил значительно увеличить объемы переработки отходов в полезные продукты и одновременно улучшить экологическую обстановку в указанных странах.

Для решения этих вопросов основными мероприятиями не только на муниципальном уровне, но и на уровне областного Правительства должны стать:

– муниципальные программы по использованию отходов производства и потребления (городской заказ на получаемые материалы при переработке отходов);

- непереносимое финансирование из бюджета этих программ (до 50 % от общих затрат);
- поощрительная налоговая, кредитная и амортизационная политика, льготные транспортные тарифы по перемещению отходов, штрафы, побудительные и залоговые платежи за образующиеся отходы;
- активная законодательная деятельность в области отходов.

Актуальность переработки отходов зеленого хозяйства с получением компоста и почвенных смесей, очевидна. За счет этого можно значительно увеличить объемы завозимых в города и населенные пункты Ленинградской области плодородных грунтов и исключить затраты на транспортировку и захоронение этих отходов, освободить городские площади в настоящее время занятые под их «временное» складирование.

Результаты испытаний, получаемого на основе древесно-растительных отходов компоста, показали возможность получения его биотермическими методами с показателями агротехнического использования, не уступающими растительным грунтам:

- массовое содержание подвижных форм азота и фосфора - до 300 мг/кг каждого и калия - до 400мг/кг в компосте в естественном состоянии (при влажности 35...55 % в период полной готовности к использованию).

Использование получаемого компоста возможно и необходимо при проведении работ по благоустройству и озеленению территорий.

#### Зимняя уборка

Основной задачей зимней уборки улиц является обеспечение нормальной работы городского транспорта и безопасности его движения.

Важнейшим условием качественного выполнения работ является их своевременность. При несвоевременной уборке выпавший снег под воздействием колес автомобилей уплотняется, и на покрытии образуются накаты, снежные колеи, что значительно ухудшает условия проезда. Несоблюдение установленных сроков удаления снежных валов приводит к образованию снежно-ледяного слоя в основании.

Ликвидация снежно-ледяного слоя, остающегося после удаления вала снега, связана с дополнительными уборочными операциями (скалывание, зачистка, лотков, окучивание и вывоз), при этом значительно снижается производительность снегопогрузчиков.

Для своевременной и эффективной уборки дорог следует правильно комплектовать парк снегоочистительных машин по численности и составу.

Мероприятия по зимней уборке в зависимости от значимости улицы, условий движения и т.п. осуществляют в соответствии с установленными сроками проведения работ.

Для установления сроков удаления снега с дорог, режимов проведения работ при борьбе с гололедом и скользкостью улицы города разделяют на три категории.

К I категории относятся скоростные дороги, улицы с интенсивным движением и маршрутами городского и межрайонного транспорта, улицы, имеющие уклоны, сужения проездов, где снежные валы особенно затрудняют движение транспорта, а также проезды, ведущие к больницам и противопожарным установкам.

Ко II категории относятся магистральные поселковые улицы со средней интенсивностью движения транспорта и площади перед магазинами, рынками.

К III категории относятся все остальные улицы деревень с незначительным движением транспорта.

Технология зимней уборки городских дорог

основана на комплексном применении средств механизации и химических веществ, что является наиболее эффективным и рациональным в условиях интенсивного транспортного движения.

Химические вещества при снегоочистке препятствуют уплотнению и прикатыванию свежеснеговывпавшего снега, а при возникновении снежно-ледяных образований снижают силу смерзания льда с поверхностью дорожного покрытия.

Качественная очистка улиц от снега с применением химических веществ достигается при хорошем перемешивании химических веществ со снегом, что возможно при интенсивном движении транспорта (не менее 100 машин в час на одной полосе).

Технологией зимней уборки городских дорог предусматриваются три основных вида работ:

- борьба со снежно-ледяными образованиями путем своевременного удаления свежеснеговывпавшего, а также уплотненного снега;
- перекидывание, погрузка и вывоз снега и скола, собранных в валы и кучи;
- борьба с гололедом, резко снижающим коэффициент сцепления колес транспорта с дорожными покрытиями.

Перечень операции и машин, применяемых при зимней уборке, приводится ниже.

Таблица

Операция	Машина
Борьба со снежно-ледяными образованиями	
Распределение технологических материалов.	Распределитель технологических материалов
Сгребание и сметание снега.	Плужно-щеточный снегоочиститель
Скалывание уплотненного снега и льда.	Скалыватель-рыхлитель
Сгребание и сметание скола.	Плужно-щеточный снегоочиститель
Удаление снега и скола	
Перекидывание снега и скола на свободные площади.	Роторный снегоочиститель
Сдвигание.	Плуг-совок
Погрузка снега и скола в транспортные средства.	Снегопогрузчик

Операция	Машина
Вывоз снега и скола...	Самосвал

Работы по борьбе со снежно-ледяными образованиями наиболее важны, так как эффективность их выполнения определяет качество содержания дорожных покрытий.

Процесс снегоочистки с применением химических веществ предусматривает следующие этапы: выдержку, обработку дорожных покрытий химическими веществами, интервал, сгребание и сметание снега.

Выдержка - период от начала снегопада до момента внесения химических веществ в снег. Продолжительность выдержки зависит от интенсивности снегопада и температуры воздуха. Она должна полностью исключить возможность образования на дорожном покрытии растворов при контактировании снега и химических веществ. Поэтому в период снегопада (интенсивностью 1-3 мм/ч и выше) к распределению химических веществ необходимо приступать через 15-20 мин после начала снегопада. При слабом снегопаде интенсивностью 0,5-1 мм/ч распределение следует начинать через 30-45 мин после его начала. Обработку покрытия следует производить в максимально короткие сроки.

Нормы обработки химическими веществами зависят от температуры воздуха: при одноразовой посыпке химическими реагентами при температуре выше минус 6 °С - 15 г/кв. м, при температуре ниже минус 6 °С - 25 г/кв. м. С понижением температуры воздуха до минус 17-20 °С и ниже, а также в зависимости от интенсивности снегопада норму посыпки необходимо увеличивать до 35 г/кв. м.

Генеральным планом Горбунковского сельского поселения в 5-м микрорайоне нежилой зоны «Большевик» предусмотрены территории под размещение:

- снежной свалки,
- складской территории для хранения противогололедных материалов;
- предприятия по хранению и обслуживанию техники для зимней и летней уборки территории.

## **МЕРОПРИЯТИЯ ПО УЧЕТУ ОБЪЕКТОВ СТРОИТЕЛЬСТВА РЕГИОНАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ, РАЗМЕЩЕНИЮ ОБЪЕКТОВ РЕГИОНАЛЬНОГО И МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ КАПИТАЛЬНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА КАЗИНО И РАЗВИТИЮ И КАПИТАЛЬНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА**

### **Транспортная инфраструктура**

#### **Внешний транспорт**

##### Транспортная инфраструктура федерального значения

Учет строительства объектов федерального значения при формировании планировочной структуры муниципального образования, в том числе:

- строящаяся автодорога федерального значения I категории – южное

полукольцо кольцевой автомобильной дороги вокруг Санкт-Петербурга.

#### Транспортная инфраструктура регионального значения

Учет реконструкции автомобильных дорог

регионального значения:

- Стрельна – Горбунки – Кипень – Ропша - Гатчина с расширением поперечного сечения до 30 м и шириной проезжей части – 18 м;
- Аннино – Разбегаево с расширением поперечного сечения до 30 м и шириной проезжей части – 18 м;
- Ропша – Марьино с расширением поперечного сечения до 30 м и шириной проезжей части – 18 м.

#### Транспортная инфраструктура местного значения

Период 2010-2030 годы

1. Строительство грузовой автодороги IV категории через Володарское участковое лесничество с обеспечением возможности въезда-выезда на Ропшинское шоссе и далее на КАД из нежилой зоны «Большевик» с шириной проезжей части 6 м и шириной в красных линиях 20 м.

#### **Транспортная система муниципального образования**

#### Транспортная инфраструктура местного значения

Период 2010-2020 годы

1. Строительство моста через реку Стрелка.
2. Строительство улиц и дорог общей протяженностью 6,0 км, в том числе:
  - новой автодороги местного значения IV категории с габаритами проезжей части 6 м и шириной в красных линиях 18 м в зоне нового строительства в деревне Райкузи;
  - новой автодороги местного значения IV категории с габаритами проезжей части 6 м и шириной в красных линиях 18 м, связывающую производственную зону в деревне Велигонты с Ропшинским шоссе;
  - строительство улицы местного значения IV категории с габаритами проезжей части 6 м и шириной в красных линиях 12 м в деревне Верхняя Колония.
3. Строительство площадки для разворота общественного транспорта в деревне Горбунки – площадью 450 кв. м.
4. Строительство автодороги местного значения к СНТ «Нижняя Колония» с габаритами проезжей части 6 м и шириной в красных линиях 12 м протяженностью 0,6 км за счет внебюджетных источников финансирования;
5. Реконструкция улиц и дорог общей протяженностью 10,0 км, в том числе:
  - местной автодороги приобретающей статус поселковой III категории с расширением проезжей части до 7 м и ширины в красных линиях до 18 м в деревне Разбегаево;
  - местной автодороги в деревне Райкузи с расширением проезжей части

до 6 м и ширины в красных линиях до 30 м;

– улиц местного значения в границах населенных пунктов Горбунки, Новополье с расширением проезжей части до 6,0 м.

– реконструкция существующей дороги для грузового автотранспорта с расширением проезжей части до 6,0 м и ширины в красных линиях до 12 м в производственной зоне у деревни Разбегаево.

Период 2020-2030 годы

1. Строительство улиц и дорог общей протяженностью 9,0 км, в том числе:

– новой автодороги местного значения IV категории с габаритами проезжей части 6 м и шириной в красных линиях 15 м, связывающей центральную дорогу поселения с Ропшинским шоссе;

– улиц местного значения в границах населенных пунктов.

2. Строительство площадки для разворота общественного транспорта в деревне Велигонты площадью 450 кв. м.

3. Реконструкция улиц и дорог общей протяженностью 14,0 км, в том числе:

– реконструкция местных автодорог в деревнях Верхняя Колония, Средняя Колония, Старые Заводы, Велигонты с расширением проезжей части до 6,0 м и ширины в красных линиях до 15 м.

## **АВТОМОБИЛЬНАЯ ДОРОГА ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ (КАД).**

В районе ПК 241 – ПК 243+50 (внешнее кольцо место размещения ОДС №8) предлагается разместить ОДС за существующей площадкой отдыха в составе: автозаправочная станция, пункт, питания, моечный пункт, станция технического обслуживания.

Данное место размещения ОДС расположено на территории МО «Горбунковское сельское поселение» Ломоносовского муниципального района Ленинградской области, в границах кадастрового квартала с номером 47:14:0401001, правообладатель – Российская Федерация, категория земель: земли лесного фонда (Ломоносовское лесничество, Володарское участковое лесничество).

Схожие по составу объекты дорожного сервиса на внешнем кольце КАД в настоящее время отсутствуют.

В районе ПК 244+50 – ПК 247 (внутреннее кольцо место размещения ОДС №9), предлагается разместить ОДС за существующей площадкой отдыха в составе: автозаправочная станция, пункт, питания, моечный пункт, станция технического обслуживания.

Данное место размещения ОДС расположено на территории МО «Горбунковское сельское поселение» Ломоносовского муниципального района

Ленинградской области, в границах кадастрового квартала с номером 47:14:0401001, правообладатель – Российская Федерация, категория земель: земли лесного фонда.

Расстояние от предлагаемой на данном месте размещения ОДС автозаправочной станции до ближайшего существующего на КАД объекта дорожного сервиса такого типа составит ориентировочно 102 км по направлению движения; расстояние от предыдущей соседней автозаправочной станции на КАД до данного места размещения ОДС – ориентировочно 40 км. Иные предлагаемые на данном месте объекты дорожного сервиса на внутреннем кольце КАД в настоящее время отсутствуют.

В районе ПК 284 – ПК 286+50 (внешнее кольцо, место размещения ОДС №10) предлагается разместить ОДС в составе: автозаправочная станция, пункт питания, пункт торговли, станция технического обслуживания.

Данное место размещения ОДС расположено на территории МО «Горбунковское сельское поселение» Ломоносовского муниципального района Ленинградской области, в границах кадастровых кварталов с номерами 47:14:0402001, 47:14:0402002, 47:14:0402003, правообладатель – администрация МО «Горбунковское сельское поселение».

Схожие по составу объекты дорожного сервиса на внешнем кольце КАД в настоящее время отсутствуют.

В районе ПК 286 – ПК 289 (внутреннее кольцо, место размещения ОДС №11) предлагается разместить ОДС в составе: автозаправочная станция, пункт питания, пункт торговли, станция технического обслуживания.

Данное место размещения ОДС расположено на территории МО «Горбунковское сельское поселение» Ломоносовского муниципального района Ленинградской области, в границах кадастрового квартала с номером 47:14:0402001, правообладатель – Российская Федерация, категория земель: земли лесного фонда.

Расстояние от предлагаемой на данном месте размещения ОДС автозаправочной станции до ближайшего существующего на КАД объекта дорожного сервиса такого типа составит ориентировочно 106 км по направлению движения; расстояние от предыдущей соседней автозаправочной станции на КАД до данного места размещения ОДС – ориентировочно 36 км. Иные предлагаемые на данном месте объекты дорожного сервиса на внутреннем кольце КАД в настоящее время отсутствуют.

В районе ПК 241 – ПК 243+50 (внешнее кольцо место размещения ОДС №8) предлагается разместить ОДС за существующей площадкой отдыха в составе: автозаправочная станция, пункт, питания, моечный пункт, станция технического обслуживания.

Данное место размещения ОДС расположено на территории МО «Горбунковское сельское поселение» Ломоносовского муниципального района Ленинградской области, в границах кадастрового квартала с номером 47:14:0401001, правообладатель – Российская Федерация, категория земель: земли

лесного фонда (Ломоносовское лесничество, Володарское участковое лесничество).

Схожие по составу объекты дорожного сервиса на внешнем кольце КАД в настоящее время отсутствуют.

В районе ПК 244+50 – ПК 247 (внутреннее кольцо место размещения ОДС №9), предлагается разместить ОДС за существующей площадкой отдыха в составе: автозаправочная станция, пункт, питания, моечный пункт, станция технического обслуживания.

Данное место размещения ОДС расположено на территории МО «Горбунковское сель-ское поселение» Ломоносовского муниципального района Ленинградской области, в гра-ницах кадастрового квартала с номером 47:14:0401001, правообладатель – Российская Фе-дерация, категория земель: земли лесного фонда.

Расстояние от предлагаемой на данном месте размещения ОДС автозаправочной стан-ции до ближайшего существующего на КАД объекта дорожного сервиса такого типа со-ставит ориентировочно 102 км по направлению движения; расстояние от предыдущей со-седней автозаправочной станции на КАД до данного места размещения ОДС – ориентиро-вочно 40 км. Иные предлагаемые на данном месте объекты дорожного сервиса на внут-реннем кольце КАД в настоящее время отсутствуют.

10. В районе ПК 284 – ПК 286+50 (внешнее кольцо, место размещения ОДС №10) предлагается разместить ОДС в составе: автозаправочная станция, пункт питания, пункт торговли, станция технического обслуживания.

Данное место размещения ОДС расположено на территории МО «Горбунковское сель-ское поселение» Ломоносовского муниципального района Ленинградской области, в гра-ницах кадастровых кварталов с номерами 47:14:0402001, 47:14:0402002, 47:14:0402003, правообладатель – администрация МО «Горбунковское сельское поселение».

Схожие по составу объекты дорожного сервиса на внешнем кольце КАД в настоящее время отсутствуют

В районе ПК 286 – ПК 289 (внутреннее кольцо, место размещения ОДС №11) предлагается разместить ОДС в составе: автозаправочная станция, пункт питания, пункт торговли, станция технического обслуживания.

Данное место размещения ОДС расположено на территории МО «Горбунковское сель-ское поселение» Ломоносовского муниципального района Ленинградской области, в гра-ницах кадастрового квартала с номером 47:14:0402001, правообладатель – Российская Фе-дерация, категория земель: земли лесного фонда.

Расстояние от предлагаемой на данном месте размещения ОДС автозаправочной стан-ции до ближайшего существующего на КАД объекта дорожного сервиса такого типа со-ставит ориентировочно 106 км по направлению движения; расстояние от предыдущей со-седней автозаправочной станции на КАД до данного места размещения ОДС – ориентиро-вочно 36 км. Иные предлагаемые на данном месте объекты дорожного сервиса на внут-реннем кольце КАД в настоящее время отсутствуют.



## **Объемы и источники финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры и эффективности мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры**

Объемы финансирования мероприятий программы за счет средств местного бюджета муниципального образования Горбунковское сельское поселение муниципального образования Ломоносовский муниципальный район Ленинградской области при принятии местного бюджета на очередной финансовый год.

Объемы финансирования мероприятий программы определяются в соответствии с государственными и муниципальными программами.