



## ПОСТАНОВЛЕНИЕ

АДМИНИСТРАЦИИ КУДЫМКАРСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО ОКРУГА  
ПЕРМСКОГО КРАЯ

22.10.2020

СЭД-260-01-06-161

### **Об утверждении Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Кудымкарского муниципального округа Пермского края**

В целях создания условий для обеспечения безопасности дорожного движения, повышения эффективности и устойчивости функционирования дорожно-транспортного комплекса в границах Кудымкарского муниципального округа Пермского края, в соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Градостроительным кодексом Российской Федерации, Постановлением Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры», руководствуясь Уставом Кудымкарского муниципального округа Пермского края, администрация Кудымкарского муниципального округа Пермского края

**ПОСТАНОВЛЯЕТ:**

1. Утвердить прилагаемую Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры Кудымкарского муниципального округа Пермского края.

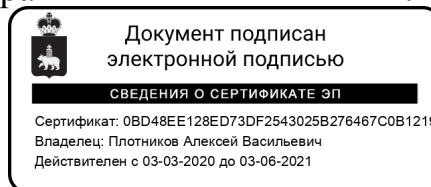
2. Муниципальному казенному учреждению «Управление капитального строительства Кудымкарского муниципального округа Пермского края» осуществлять планирование и реализацию мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции и содержанию объектов транспортной инфраструктуры, мостов, путепроводов и иных транспортных инженерных сооружений в границах Кудымкарского муниципального округа Пермского края (за исключением автомобильных дорог общего пользования, мостов, путепроводов и иных транспортных инженерных сооружений федерального и регионального значения), организацию транспортного обслуживания населения на автомобильных дорогах в границах Кудымкарского муниципального округа Пермского края в соответствии с утвержденной Программой комплексного развития транспортной инфраструктуры Кудымкарского муниципального округа Пермского края на 2020 - 2035 годы.



3. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на заместителя главы администрации Кудымкарского муниципального округа Пермского края по экономическому и территориальному развитию.

Глава муниципального округа –  
глава администрации Кудымкарского  
муниципального округа Пермского края

А.В. Плотников



УТВЕРЖДЕНА  
постановлением администрации  
Кудымкарского муниципального округа  
Пермского края  
от 22.10.2020 № СЭД-260-01-06-161

**ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬ**

**Р.М. НОЗДРИН**

355000, Россия Ставропольский край,  
г. Ставрополь, ул. Розы Люксембург, 8Б

Тел./Факс: 8 (8652) 45 45 68;

E-mail: gkpm@mail.ru



**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ  
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КУДЫМКАРСКОГО  
МУНИЦИПАЛЬНОГО ОКРУГА ПЕРМСКОГО КРАЯ**

г. Ставрополь, 2020



## СПИСОК ИСПОЛНИТЕЛЕЙ

Начальник отдела ПТИ	Яйцев Н.В.
Ведущий инженер-проектировщик ОДД	Колесников Ю.Ю.
Инженер по ТМ	Дыба С.Е.
Инженер	Чмулева Ю.И.
Инженер	Граков В.И.
Специалист по моделированию	Малышенко С.В.



## СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	6
ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ.....	8
1 Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры .....	10
1.1 Анализ положения субъекта Российской Федерации в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения муниципального образования в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации.....	10
1.2 Социально-экономическая характеристика и характеристика градостроительной деятельности на территории муниципального образования, включая деятельность в сфере транспорта .....	14
1.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	23
1.4 Характеристика сети дорог, параметры дорожного движения и оценка качества содержания дорог .....	25
1.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации муниципального образования, обеспеченность парковками (парковочными местами) .....	28
1.6 Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока .....	29
1.7 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения..	33
1.8 Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств .....	35
1.9 Анализ уровня безопасности дорожного движения.....	37
1.10 Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения .....	47
1.11 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры.....	50



1.12	Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры муниципального образования .....	51
1.13	Оценка финансирования транспортной инфраструктуры .....	56
2	Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории муниципального образования.....	59
2.1	Прогноз социально-экономического и градостроительного развития муниципального образования .....	59
2.2	Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории муниципального образования .....	64
2.3	Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта .	67
2.4	Прогноз развития дорожной сети муниципального образования.....	71
2.5	Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения .....	73
2.6	Прогноз показателей безопасности дорожного движения .....	74
2.7	Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения .....	77
3	Укрупнённая оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры и выбор предлагаемого к реализации варианта .....	80
4	Перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметров объектов транспорта, очередность реализации мероприятий .....	84
4.1	Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	84
4.2	Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов .....	90



4.3	Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства.....	91
4.4	Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения .....	93
4.5	Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб .....	101
4.6	Мероприятия по развитию сети дорог поселений, городских округов...	104
5	Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры.....	110
6	Оценка эффективности мероприятий по проектированию объектов транспортной инфраструктуры.....	113
7	Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры Кудымкарского муниципального округа.....	120



## ВВЕДЕНИЕ

Одним из основополагающих условий развития городского поселения является комплексное развитие транспортной инфраструктуры. Этапом, предшествующим разработке основных мероприятий Программы, является проведение анализа и оценка социально-экономического и территориального развития муниципального образования.

Анализ и оценка социально-экономического и территориального развития муниципального образования, а также прогноз его развития проводится по следующим направлениям:

- демографическое развитие;
- перспективное строительство;
- состояние транспортной инфраструктуры.

Программа устанавливает перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, включая те, которые предусмотрены государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования (при наличии указанных стратегии и плана), планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта, договорами о комплексном освоении территорий или о развитии застроенных территорий.

Программа направлена на обеспечение надежного и устойчивого обслуживания потребителей услугами, снижение износа объектов транспортной инфраструктуры. Основными целями программы являются:

- обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую



деятельность (далее субъекты экономической деятельности) на территории муниципального образования;

- обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования городского поселения;

- развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории муниципального образования;

- развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в муниципальном образовании;

- обеспечение условий для управления транспортным спросом;

- создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;

- создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;

- условия для пешеходного передвижения населения;

- эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.



## ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

Наименование программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Кудымкарского муниципального округа Пермского края
Основания для разработки программы	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;</li> <li>– Постановление Правительства Российской Федерации 25 декабря 2015 года N 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»</li> <li>– Устав муниципального образования, сельского поселения;</li> </ul> <p>Разработка программы должна осуществляться на основании генерального плана муниципального образования, сельского поселения.</p>
Заказчик программы и его местонахождения	Муниципальное казенное учреждение «Управление капитального строительства Кудымкарского муниципального района» Юридический/Фактический адрес: 619560, Пермский край, Кудымкарский район, с. Егва, Октябрьская улица, дом 22а, оф. 3
Разработчик программы и его местонахождения	<p>Индивидуальный предприниматель Ноздрин Роман Михайлович Юридический адрес: 357912, Российская Федерация, Ставропольский край, Советский район, г. Зеленокумск, ул. Фрунзе, д. 44</p> <p>Фактический адрес: 355000, Россия, Ставропольский край, г. Ставрополь, ул. Розы Люксембург, 8Б</p>
Цели и задачи программы	<ul style="list-style-type: none"> <li>– развитие транспортной инфраструктуры поселений и городских округов, сбалансированное и скоординированное с иными сферами жизнедеятельности поселений, городских округов;</li> <li>– формирование условий для социально-экономического развития поселений, городских округов;</li> <li>– повышение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее - субъекты экономической деятельности), на территории поселения, городского округа;</li> <li>– снижение негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду поселения, городского округа.</li> </ul>
Целевые показатели (индикаторы) обеспеченности населения объектами транспортной	<ul style="list-style-type: none"> <li>– увеличение доли протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям;</li> <li>– увеличение протяженности пешеходных дорожек;</li> <li>– снижение количество дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий на сети дорог местного значения;</li> <li>– сокращение среднего времени поездки на личном автомобильном</li> </ul>



инфраструктуры	<p>транспорте на, %.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– снижение объема выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух в пересчете на оксиды азота, на тонн/год</li> <li>– обеспеченность транспортного обслуживания населения.</li> </ul>
Сроки и этапы реализации программы	ПКРТИ разрабатывается на срок до 2035 года. При этом мероприятия и целевые показатели (индикаторы), предусмотренные программой, на первые пять лет указываются с разбивкой по годам
Объемы и источники финансирования	<p>Общий объем финансирования Программы составляет в 2020-2035 гг. – 4 558,921 млн. рублей, в том числе:</p> <p>2020 г. – 281 798,5 тыс. рублей;</p> <p>2021 г. – 173 205,7 тыс. рублей;</p> <p>2022 г. – 409 399,1 тыс. рублей;</p> <p>2023 г. – 451 241,5 тыс. рублей;</p> <p>2024 г. – 445 665,0 тыс. рублей;</p> <p>2025-2035 гг. – 2 797,61 млн. рублей;</p> <p>Объемы и источники финансирования ежегодно уточняются при формировании бюджета муниципального образования на соответствующий год. Все суммы указаны в ценах соответствующего периода.</p>



# **1 Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры**

## **1.1 Анализ положения субъекта Российской Федерации в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения муниципального образования в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации**

Кудымкарский муниципальный округ Пермского края, в соответствии с Законом Пермского края от 20 июня 2019 года № 425-ПК «Об образовании нового муниципального образования Кудымкарский муниципальный округ Пермского края» наделен статусом муниципального округа, входит в состав Пермского края – субъекта Российской Федерации с административным центром в городе Пермь.

Пермский край располагается в восточной части Восточно-Европейской равнины, на западных склонах Среднего и Северного Урала, в бассейне реки Кама. Граничит на севере с Республикой Коми, на востоке со Свердловской областью, на юге с Башкортостаном, на западе – с Удмуртией, на северо-западе с Кировской областью (рисунок 1.1.1).

Площадь Пермского края составляет 160,24 кв. км (24-е место среди субъектов РФ). Население края – 2 599 260 человек (18-е место среди субъектов РФ), плотность – 16,22 чел. чел./кв. км. (Росстат: Оценка численности постоянного населения на 1 января 2020 года и в среднем за 2019 год). В состав края входит Коми-Пермяцкий округ, административный центр – город краевого значения Кудымкар.

Пермский край экономически развитый регион Российской Федерации. Основой экономики является высокоразвитый промышленный комплекс, ключевыми отраслями которого являются: нефтяная, химическая и нефтехимическая, чёрная и цветная металлургия, машиностроение, лесопромышленность.

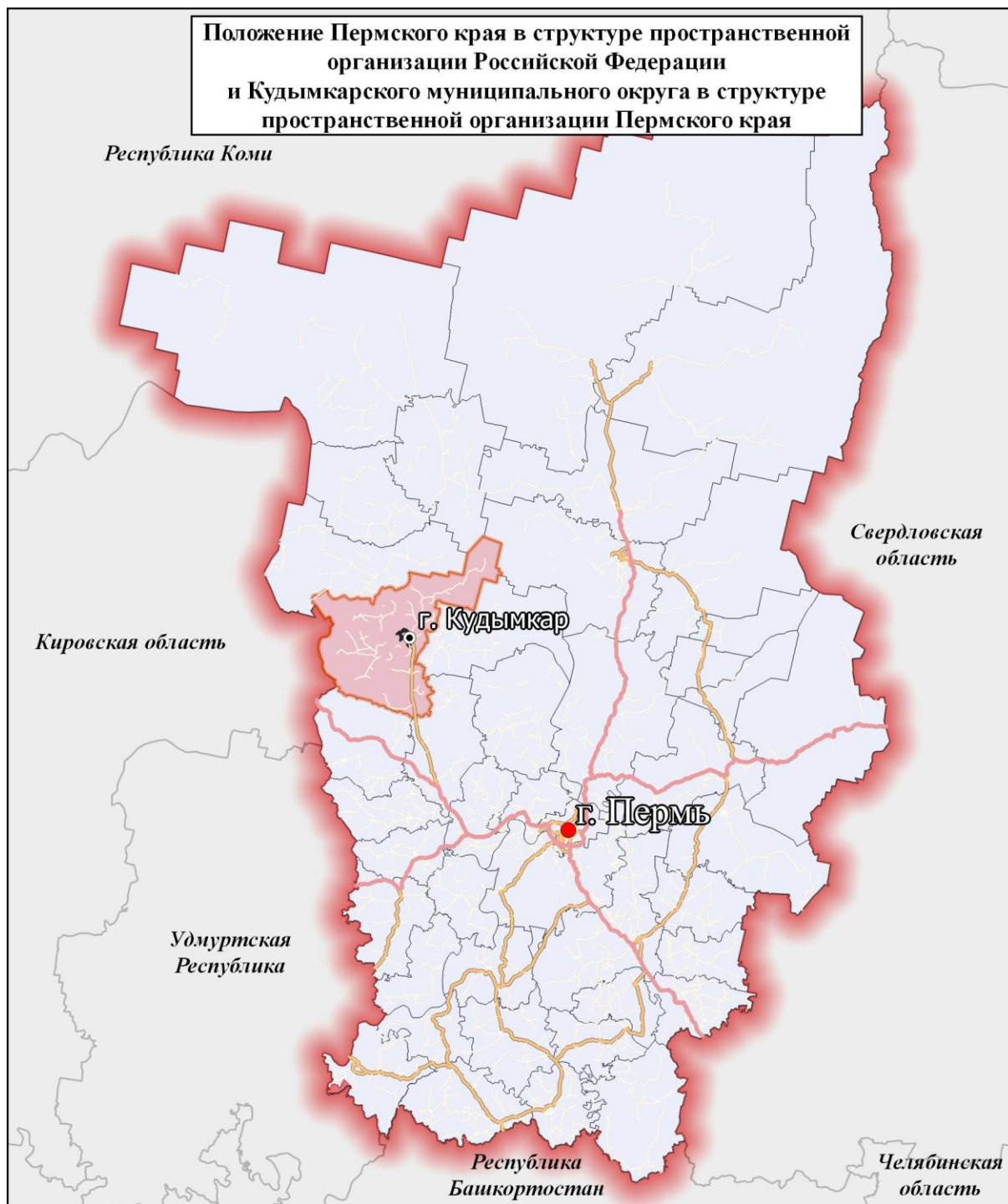


Рисунок 1.1.1 – Положение Пермского края в структуре пространственной организации Российской Федерации и Кудымкарского муниципального округа в структуре пространственной организации Пермского края

На территории Пермского края располагается 22 города: Пермь, Березники, Чайковский, Соликамск, Кунгур, Лысьва, Краснокамск, Чусовой, Добрянка, Чернушка, Кудымкар, Губаха, Верещагино, Оса, Кизел, Нытва, Красновишерск, Александровск, Очёр, Горнозаводск, Гремячинск, Чердынь.

Ведущей отраслью химической промышленности является производство минеральных удобрений, на долю края приходится 100 % производства калийных удобрений в России. Крупнейшее в мире месторождение калийных солей – Верхнекамское. Добыча руды и производство калийных удобрений осуществляется в промышленно развитых городских округах Березники и Соликамск.

По водным ресурсам Пермский край занимает первое место на Урале. Здесь около 30 тысяч рек и других водных объектов. Основные реки: Кама, Чусовая, Сылва, Вишера, Колва, Яйва, Косьва, Коса, Весляна, Иньва, Обва. В Пермском крае находятся самые восточные речные порты Европы: «Порт Пермь», «Порт Левшино», Чайковский речной порт, «Порт Березники», Соликамский речной порт. По Каме осуществляется перевозка грузов в порты Балтийского, Белого, Черного, Азовского и Каспийского морей, речные порты Большого Европейского кольца.

Активно развивается система пригородных перевозок железнодорожным транспортом в Пермском крае. Ожидается увеличение пассажиропотока в долгосрочной перспективе в два раза, до 15 млн. человек в год.

Каркас автодорожной сети общего пользования Пермского края формируют автомобильные дороги общего пользования федерального и регионального или межмуниципального значения.

Кудымкарский муниципальный округ образован в соответствии с Законом Пермского края от 20 июня 2019 года № 425-ПК «Об образовании нового муниципального образования Кудымкарский муниципальный округ Пермского края». Он объединяет территории 276 населенных пунктов (9 посёлков, 11 сёл, 256 деревень) и располагается на северо-западе Пермского края. Округ граничит на юге с Сивинским и на юго-востоке – с Карагайским, на северо-востоке с Усольским районами, на востоке - с Юсьвинским, с севера — с Юрлинским и Косинским муниципальными округами Пермского края и с запада – с Кировской областью.



Протяженность внешней границы муниципального округа составляет 470,7 км, внутренней границы округа, смежной с границей муниципального образования «Городской округ - город Кудымкар» составляет 76 км. Протяженность округа составляет с севера на юг - 105 км, с запада на восток - 110 км и занимает площадь 4741,3 кв. км.

Численность населения муниципального округа составляет 22319 человек (менее 1 % от численности населения края). Плотность населения составляет около 4,7 чел./кв. км (Численность населения РФ по муниципальным образованиям на 1 января 2019 года, Росстат).

Территория Кудымкарского округа представляет собой покрытые лесами восточные склоны Верхнекамской возвышенности с абсолютными высотами 123-278 м. Лесистость составляет более 54 % территории, леса густые, с подлеском.

Местность округа холмисто-увалистая, сильно расчлененная долинами рек и ручьев. Речная сеть представлена верховьем реки Иньвы и ее притоками.

Грунты глинистые и суглинистые, в долине реки Иньвы суглинистые, супесчаные, в понижениях иловатые. В дождливое время и в период снеготаяния грунты размокают, что затрудняет передвижение автотранспорта вне дорог и по дорогам без покрытия.

Ведущей по значению в экономике района является лесная, лесозаготовительная и деревообрабатывающая отрасль.

В районе отсутствуют крупные формы территориальной организации промышленности. Соседние с округом территории также имеют низкий промышленный потенциал.

Сложные климатические и природные условия значительно повышают стоимость сельскохозяйственного производства, что ограничивает темпы развития сельского хозяйства. Район обеспечен собственными продуктами питания.



Транспортная система и инфраструктура Кудымкарского округа представляется автомобильным транспортом. Автодорожная сеть развита слабо. Основу её каркаса составляют автомобильные дороги общего пользования:

- 1) федерального значения 00 ОП ФЗ А-153 Нытва – Кудымкар;
- 2) регионального значения:
  - 57 ОП РЗ 57К-0073 Кудымкар – Гайны;
  - 57 ОП РЗ 57К-0075 Кудымкар – Пожва.

Ближайшие речные порты и аэропорт расположены в городе Пермь в 210 км от автовокзала города Кудымкар.

Ближайшая железнодорожная станция Пермского отделения Свердловской железной дороги – Менделеево, расположенная в 100 км. С данной станции доступен транспортный выход на Москву и на Транссиб.

Междугородние автобусные сообщения обслуживаются автовокзалом в городе Кудымкар.

В основу повышения комплексной безопасности дорожного движения, доступности федеральных автодорог, улучшения инвестиционного климата и демографической ситуации в городе, должны быть положены действенные мероприятия территориального планирования и социально-экономического развития, приоритетного развития их обеспечивающей сферы – транспортной инфраструктуры Кудымкарского муниципального округа.

## **1.2 Социально-экономическая характеристика и характеристика градостроительной деятельности на территории муниципального образования, включая деятельность в сфере транспорта**

Социально-экономическая и градостроительная деятельность на территории Кудымкарского муниципального округа направлена на улучшение качества жизни населения, жизнедеятельности учреждений бюджетной сферы, эффективной работы всего хозяйственного комплекса и



опирается на выполнение мероприятий, спланированных основными документами территориального и стратегического планирования:

– Схема территориального планирования Кудымкарского муниципального района Пермского края выполнена ЗАО «Дубль-Гео» по муниципальному контракту № 36 от 04.09.2007 г. по заказу администрации района и размещена в Федеральной государственной информационной системе территориального планирования;

– Муниципальные программы Кудымкарского муниципального округа Пермского края, перечень которых утверждён постановлением администрации Кудымкарского муниципального района от 17.12.2019 г. № 1270-260-01-06.

Состояние социально-экономической и градостроительной деятельности не стабильное и находит отражение в демографической ситуации. Численность населения муниципального округа сокращается на фоне миграционного оттока и естественной убыли населения.

По состоянию на 1 января 2019 года численность постоянного населения Кудымкарского муниципального округа составила 22319 чел., или 98,6% к уровню предыдущего года (Росстат). Это значительно меньше прогнозного значения по пессимистическому варианту демографического развития – прогноз СТП муниципального образования по численности населения на 2019 год – 23760 чел., на 2020 г. – 23530 чел.

Одним из факторов снижения численности населения – естественная убыль населения и снижение рождаемости, а также за счёт снижения числа женщин детородного возраста – в детородный возраст вошли женщины, периода спада рождаемости в 90-е годы.

Также снижению численности населения способствует и миграционный отток, который значительно изменяет возрастную структуру населения. – чаще уезжают молодые, в местах убытия происходит «старение» населения, усиливающееся естественным падением рождаемости.



Кудымкарский муниципальный район, относительно других муниципальных образований Пермского края, имеет низкий уровень развития транспортного комплекса. Автодорожная сеть мобильная сеть района имеет преимущественно территориальное значение.

В виду недостаточного финансирования большинство автодорог не соответствуют нормативному состоянию для автодорог общего пользования местного значения.

По территории района проходят меридионально направленные автодороги федерального значения 00 ОП ФЗ А-153 Нытва – Кудымкар и регионального значения 57 ОП РЗ 57К-0073 Кудымкар–Гайны, вдоль которых сформировалась главная планировочно-коммуникационная ось, вдоль которой расположилось большинство населенных пунктов округа. Эта ось является связующей нитью с северными районами Коми-Пермяцкого округа, а также с Пермью и юго-западными образованиями Пермского края.

В широтном направлении выделяются второстепенные планировочные оси: направления Кудымкар – Верх-Иньва и Кудымкар – Ошиб.

Вдоль планировочных осей расположены основные планировочные центры округа – села Белоево, Пешнигорт, Ленинск, Егва, Ошиб, Верх-Иньва которые имеют наиболее удобное транспортное положение и обладают достаточно выраженным потенциалом для экономического развития.

Центральная часть территории округа представляет собой планировочную зону преимущественного развития сельского хозяйства.

В северо-восточной и западной части района выделяются зоны преимущественного лесохозяйственного использования и лесовосстановления.

В соответствии с положениями Стратегии устойчивого развития сельских территорий РФ до 2030 года, Кудымкарский муниципальный округ относится к третьему типу муниципальных образований субъектов РФ с различным характером освоения и сельскохозяйственного использования - регионы с неблагоприятными социальными условиями развития сельской

местности и обширными зонами социально-экономической депрессии. Район характеризуется низким уровнем экономического и социального развития. Экономика не использует всего многообразия положительных факторов, имеющегося ресурсного потенциала и характеризуется невысоким уровнем развития производственной и социальной инфраструктуры, жизненного уровня населения, удаленностью от магистральных транспортных путей.

Система целевых показателей и индикаторов, ключевые показатели, прогнозные показатели социально-экономического развития Кудымкарского муниципального района на 2019-2031 годы обоснованы и заложены Стратегией социально-экономического развития Кудымкарского муниципального района на период 2018-2030 годы.

Утверждён План и Перечень мероприятий по реализации Стратегии социально - экономического развития Кудымкарского муниципального района на 2019-2030 годы.

На основе анализа текущей ситуации социально-экономического развития составлен Прогноз социально-экономического развития муниципального образования Кудымкарский муниципальный округ Пермского края на 2020 год и основных параметров прогноза на 2021-2022 годы.

Среднесписочная численность работающих жителей, снижается.

Структура образовательной среды состоит из 18 юридических лиц – общеобразовательных организаций. Осуществляется укрупнение общеобразовательных организаций путем слияния.

К 2022 году количество мест в ДОО составит 1535, в связи со строительством детских садов в деревнях Малая Серва, Гурина и селе Верх-Иньва. Планируется строительство Гуринской средней общеобразовательной школы в д. Мижужева на 220 мест.

В период 2020-2022 годов планируется строительство нового здания Ёгвинского сельского культурно- информационного центра.



Всего в округе 57 спортивных сооружений. Планируется строительство межшкольного стадиона в с. Кува в 2020 году.

Потребительский рынок на территории округа представлен 224 объектами торговли, общественного питания и бытового обслуживания,

Динамика развития потребительского рынка характеризуется увеличением потребительского спроса. Обеспеченность торговыми площадями по состоянию на 1 января 2019 года превышает нормативы более чем на 30%.

Строительный комплекс в Кудымкарском районе характеризуется слабой материально-технической базой и неудовлетворительными размерами инвестиций.

Процент охвата газификацией населенных пунктов составляет 96,5%.

Строительство новых объектов электроэнергетики населенных пунктов до 2025 г. не предусматривается.

С учетом условий и факторов, определяющих развитие сектора экономики в 2020-2022 годах, ожидается рост объемов отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ, услуг на 2.2%.

Лесопромышленный комплекс представлен 78 хозяйствующими субъектами малого бизнеса. К 2022 году планируется снижение 7 хозяйствующих субъектов в лесопромышленном комплексе из-за увеличения стоимости сырья и энергоносителей.

Сельское хозяйство находится в стагнации. По климатическим условиям территорию округа относят к неблагоприятной для сельского хозяйства.

Основной объем сельскохозяйственной продукции и основная численность поголовья скота района сосредоточена в личных подсобных хозяйствах (ЛПХ) населения.

Посевные площади уменьшаются, за счет сокращения площадей, занимаемых зерновыми культурами.

Поголовье крупного рогатого скота к 2020 году сократилось за счет сокращения поголовья коров в ЛПХ. Вместе с тем в 2020-2022 годах



ежегодный прирост объема продукции сельского хозяйства прогнозируется на уровне 5%.

Основными направлениями в развитии АПК муниципального округа определены – растениеводство, животноводство, переработка и хранение сельхозпродукции.

От Федерального бюджета и бюджета Пермского края сельхозтоваропроизводители муниципального округа получают ежегодные субсидии, из бюджета округа на уровне 18 млн. руб. ежегодно.

В 2020 году стоимость запланированных инвестиционных проектов сельскохозяйственными предприятиями, составляет 117 млн. руб., в том числе реконструкция и модернизация животноводческого комплекса в д. Лопатина, создание молочной фермы в с. Пешнигорт, модернизация объекта по хранению зерна в СХПК «Россия», создание специализированной фермы по выращиванию молодняка КРС в д. Демина. На 2021 и 2022 годы запланированы инвестиционные проекты по созданию животноводческих комплексов в деревнях Мижужева и Алекова.

В структуре объема отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг субъектами малого и среднего предпринимательства составляют: 50,7% - товары лесопромышленного комплекса, 37,4% - пищевой промышленности, 11,9 % - сельского хозяйства.

Негативными факторами, осложняющими развитие района, являются:

- относительная удаленность района от основных хозяйственных центров Пермского края;
- низкая транспортная освоенность территории. Отсутствие железнодорожного транспорта;
- низкий удельный вес автодорог с твердым покрытием в общей протяженности дорог по району составляет 27%, что способствует увеличению расходов предприятий по транспортировке готовой продукции и снижению её конкурентоспособности;
- выраженная специализация на лесозэксплуатации;

- низкий уровень развития обрабатывающих отраслей;
- низкий уровень продуктивности сельского хозяйства;
- отсутствие мощностей по хранению, транспортировке и переработке сельскохозяйственной продукции;
- отсутствие предприятий переработки и применения отходов заготовки древесины;
- высокий уровень износа основных средств хозяйствующих субъектов.
- низкий уровень геологической изученности территории района;
- не проводится разработка рекреационного потенциала.

Транспортная система развита слабо. Хранение ведомственных автомобилей осуществляется на территориях ведомств, которым они принадлежат. Личный транспорт паркуется на территориях индивидуальной застройки или придомовых территориях.

Хранение и обслуживание грузовых автомобилей предусматривается на существующих и резервируемых на расчетный срок территориях, предназначенных для автотранспортных, промышленных и коммунально-складских предприятий.

Реестр муниципальных маршрутов регулярных перевозок Кудымкарского муниципального округа Пермского края, утверждён постановлением администрации Кудымкарского муниципального района от 12.12.2019 г. № 1249-260-01-06.

Муниципальная программа «Развитие транспортной системы Кудымкарского муниципального округа Пермского края» (утверждена постановлением администрации Кудымкарского муниципального района от 22.11.2019 № 1143-260-01-06) включает подпрограммы:

- Подпрограмма 1. «Совершенствование и развитие сети автомобильных дорог в Кудымкарском муниципальном округе Пермского края»;



- Подпрограмма 2. «Повышение безопасности дорожного движения»;
- Подпрограмма 3. «Организация транспортного обслуживания населения в Кудымкарском муниципальном округе Пермского края»;
- Подпрограмма 4. «Обеспечение реализации муниципальной программы».

Программа рассчитана на период реализации с 2020 по 2024 годы в один этап, и к концу 2024 г. предполагается достичь следующих результатов:

- увеличение доли автодорог местного значения, соответствующих нормативным и допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям по сети автодорог общего пользования местного значения, до 55%;
- реконструкция и ремонт:
  - а) автодорог протяженностью 85 км;
  - б) искусственных сооружений 600 п.м.
- сокращение числа лиц, погибших в ДТП на 20% по сравнению с уровнем 2019 года;
- - снижение количества ДТП на автомобильных дорогах местного уровня на 20% по сравнению с уровнем 2019 года.

Результаты анализа документов территориального и стратегического планирования, планов комплексного социально-экономического развития, Кудымкарского муниципального округа составляют основу для планирования и развития транспортной инфраструктуры.

Оценка транспортного спроса. Транспортный спрос или потребность населения и субъектов экономики в передвижении выражается в виде пассажиропотоков, грузопотоков, пешеходных потоков, объемов движения и перевозки, общей подвижности населения. Он зависит от уровня развития общества, социальной структуры, уклада жизни, характера расселения по территории муниципального образования, культурно-бытовых потребностей,



концентрации мест жительства и работы, градостроительного развития территории.

Существующие объекты социальной и транспортной инфраструктуры, подвижной состав и другие составляющие, их характеризующие определяет транспортное предложение.

В основе оценки транспортного спроса лежит анализ передвижения населения с определенными целями к объектам тяготения. Передвижение населения на территории Кудымкарского муниципального округа имеет сложную комбинированную структуру. Сочетается как пешеходные, так и транспортные передвижения, включающие в себя индивидуальный и общественный транспорт.

В Кудымкарском муниципальном округе выделяются следующие основные группы объектов тяготения:

1. Объекты социальной сферы. (поездки в учебные заведения и обратно, посещения объектов здравоохранения и муниципальных служб, Доля передвижений составляет 15–20%;

2. Трудовые поездки. Поездки на работу и обратно. Эти передвижения наиболее устойчивые и составляют 50–60%;

3. Другие сферы как культурно-бытовая (поездки по личным и бытовым нуждам), сфера служебных поездок (поездки между объектами трудовой деятельности в рабочее время при производственной необходимости или выполнении служебных обязанностей). Интенсивности движения в этих сферах, трудно учитываемые из-за наличия условий неопределённости и вариативности;

К узловым объектам транспортной инфраструктуры относятся остановочные пункты пассажирского транспорта, автозаправочные станции и предприятия, имеющие транспортные средства различного назначения.

Муниципальный округ характеризуется не высоким уровнем транспортного спроса.





Улично-дорожная сеть и сеть межселенных автодорог не удовлетворяет основным потребностям населения по качественному их состоянию.

Уровень автомобилизации населения ниже, чем средний по региону.

Градостроительная деятельность ориентирована на соблюдение уровня доступности социально-значимых объектов для населения.

Пешеходное движение организовано преимущественно по обочинам автодорог. Инфраструктура велосипедного движения отсутствует.

Сеть пригородных маршрутов общественного транспорта организована в соответствии с социальными потребностями населения. На территории муниципального округа функционируют 2 муниципальных автобусных маршрута, 35 межмуниципальных маршрутов обслуживают 11 перевозчиков. Маршруты соединяют населенные пункты округа между собой и с г. Кудымкар, интенсивность пассажиропотока не превышает 100-150 человек в сутки.

На территории Кудымкарского округа прогнозируется положительная динамика основных показателей социально-экономического развития и градостроительной деятельности. Предпринимаются действия по стабилизации демографической ситуации. Эти факторы требуют соответствующего развития транспортной инфраструктуры УДС и сети автодорог территории муниципального округа.

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

Одной из главных составляющих социально-экономического и градостроительного развития Кудымкарского муниципального округа является совершенствование внешнего транспортного комплекса, включающего в себя автомобильный транспорт.

Наличием и состоянием сети автомобильных дорог определяется территориальная целостность и единство экономического пространства.



Недооценка проблемы несоответствия состояния дорог и инфраструктуры местного значения социально-экономическим потребностям общества является одной из причин экономических трудностей и негативных социальных процессов.

Основными структурными элементами транспортной инфраструктуры муниципального образования являются сеть улиц и дорог и сопряженная с ней сеть пассажирского транспорта. Кудымкарский муниципальный округ имеет слаборазвитую дорожную сеть. Внешние транспортно-экономические связи с другими населенными пунктами и регионами осуществляются только автомобильным транспортом. Наиболее крупными автомобильными дорогами, участки которых проходят в границах округа, являются:

- А-138 «Кудымкар – Нытва» – федеральная дорога общего пользования;
- 57К-0075 «Кудымкар – Пожва» – автомобильная дорога общего пользования регионального значения;
- 57К-0073 «Кудымкар – Гайны» – автомобильная дорога общего пользования регионального значения.

Общее количество дорог с усовершенствованным покрытием на территории округа составляет 18%, с покрытием переходного типа - 82%.

Дороги, проходящие по населенным пунктам, составляют 1091 км.

На муниципальных автомобильных дорогах общего пользования имеется 803 пог. метра мостов. Из общего количества мостов капитальные - 46,3 %, остальные деревянные.

Железнодорожный транспорт в округе отсутствует. Ближайшая железная дорога «Свердловская», расположена в, граничащим с юга, Карагайском районе, на расстоянии 52 км от границы Кудымкарского муниципального округа.

Водный транспорт на территории муниципального образования не используется, т.к. нет крупных водных объектов.

Воздушные перевозки не осуществляются.



#### **1.4 Характеристика сети дорог, параметры дорожного движения и оценка качества содержания дорог**

Автомобильные дороги являются важнейшей составной частью транспортной инфраструктуры. Они связывают территорию муниципального образования с соседними территориями, обеспечивают жизнедеятельность удаленных населенных пунктов, во многом определяют возможности развития муниципального образования.

Кудымкарский муниципальный округ имеет слабо развитую транспортную инфраструктуру. Согласно Постановления Администрации Кудымкарского муниципального района Пермского края №1143-260-01-06 от 22.11.2019 г., на 01.01.2019 г. протяженность учтенных автомобильных дорог общего пользования на территории Кудымкарского округа составляет 649,261 километров, местного значения (муниципальных дорог общего пользования) – 348,228 километров, поселенческих – 301,033 километров, в состав которых входят 50 мостов. В настоящее время на территории Кудымкарского округа имеются достаточно крупные населенные пункты и сельскохозяйственные угодья, не обеспеченные круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог с твердым покрытием. Перечень автомобильных дорог муниципального значения приведен в таблице 1.4.1.

Также на территории Кудымкарского муниципального района Пермского края расположен участок км 80+584 – км 126+035 автомобильной дороги общего пользования федерального значения А-153 «Нытва – Кудымкар».

В границах Кудымкарского муниципального округа проходят участки автомобильных дорог регионального значения 57 ОП РЗ 57К-0075 «г. Кудымкар – п. Пожва» км 006+860 – км 013+851 и а/д 57 ОП РЗ 57К-0073 «г. Кудымкар - п. Гайны» км 001+800 – км 034+161.



Таблица 1.4.1 – Автомобильные дороги Кудымкарского муниципального округа

№ п/п	Наименование дороги	Протяженность, км
1	Кудымкар-Верх-Иньва	17,78
2	Верх-Иньва-Веселый Мыс	30,80
3	Подъезд к д. Москвино	8,20
4	Левина-Гурина	6,65
5	Березовка -Буждом	13,19
6	Внукова-Разино	3,91
7	Подъезд к д. Антонова	2,14
8	В-Иньва-Демино- Визяй	22,00
9	Подъезд к АБЗ	2,56
10	Юрино-Кекур	5,00
11	Кудымкар-Пожва	1,36
12	Подъезд к д.Почкино	1,20
13	Амоново-Борисово	2,10
14	Пешнигорт - Вырово	3,00
15	Подъезд к д. Перково	0,90
16	Белоево-Карбас	6,85
17	Белоево-Кува-Сидорова	23,10
18	Подъезд к д. Шадрино	1,24
19	Подъезд к с. Белоево	1,20
20	Шадрино-Сергеева	10,12
21	Ракшино-Полва-Калинина	24,61
22	Сидоршор-В.Юсьва-Бормотова	12,03
23	Ленинск-Подгора	6,48
24	Ленинск-Пятино	9,17
25	Подъезд к д.Сылвож	2,18
26	Подъезд к с.Ленинск	0,59
27	Кудымкар-Ошиб	26,57
28	Ошиб-Эрна	36,65
29	Ошиб-Съюз-Позья	5,11
30	Плешкова-Егорова	8,05
31	Подъезд к п.Велва-База	2,89



32	Кудымкар-Лопатино	7,00
----	-------------------	------

Продолжение таблицы 1.4.1

33	Подъезд к д. Учхоз	3,10
34	Подъезд к с. Отево	1,40
35	Егва-Гурина-Малова	15,47
36	Подъезд к д. Алекова	2,00
37	Егва-Ваганова	11,49
38	Корчевня -Поносова	4,44
39	Подъезд к д. Батино	0,90
ВСЕГО:		343,40

В результате обследования сети автомобильных дорог Кудымкарского МО выявлено наличие участков имеющих карты заделанных выбоин, продольные и поперечные одиночные трещины, сетки трещин, выбоины и просадки, также отсутствие разметки.

Доля протяженности автодорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения в 2019 году составила 69,51%.

Анализируя параметры движения на основных наиболее загруженных магистралях интенсивность движения ТС не превышает 9% от максимальной расчётной по СП 34.13330.2012 «Автомобильные дороги». При этом плотность потока составляет 2,14 авт/км, средняя плотность потока по муниципального образования – 0,9 авт/км, что свидетельствует о свободных условиях движения.

Пропускная способность автомобильных дорог муниципального образования находится значительно ниже допустимых значений. На отдельных участках графа существует острая необходимость в проведении мероприятий по развитию и реконструкции дорожных объектов с целью повышения пропускной способности УДС, а также создания комфортных условий для передвижения жителей муниципального округа.

## **1.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации муниципального образования, обеспеченность парковками (парковочными местами)**

Согласно «Стратегии социально-экономического развития Пермского края до 2026 года», утвержденной Законодательным Собранием Пермского края Постановлением от 1 декабря 2011 года №3046, значительного повышения уровня обеспеченности транспортными средствами населения не ожидается. В 2019 году уровень автомобилизации Пермского края составил 320 авт/тыс. жителей, при том, что средний показатель по РФ составляет 313,0 авт/тыс. жителей. В связи с отсутствием актуальных данных на 01.01.2020 г., уровень автомобилизации на территории Кудымкарского муниципального округа принят согласно среднему показателю по Пермскому краю.

Состав движения – качественный показатель транспортного потока, характеризующий наличие в нем различных типов транспортных средств.

Состав движения существенно влияет на пропускную способность и выбор мероприятий по повышению пропускной способности. Его необходимо учитывать при оценке уровней удобства и пропускной способности. Состав движения на дороге определяют на основе непосредственного учета движения, анализа народнохозяйственного значения района проложения дороги и перспектив его развития, анализа парка автопредприятий, расположенных в зоне влияния дороги. Усредненный состав движения потоков транспортных средств в Кудымкарском муниципальном округе приведен в таблице 1.5.1.



Таблица 1.5.1 – Состав движения потоков транспортных средств

Вид транспортного средства	Доля в транспортном потоке, %
Индивидуальный	96,6
Микроавтобусы	0,2
Автобус средней вместимости	0,1
Малый грузовой	2,2
Средний грузовой	0,5
Большой грузовой	0,4

Полученные результаты позволяют сделать заключение о гармоничном развитии автомобильного парка. Данные таблицы свидетельствуют о значительном преобладании индивидуального транспорта в исследуемом потоке транспортных средств, что соответствует общероссийской тенденции.

Анализ парковочного пространства на территории Кудымкарского муниципального округа показал, что по причине низкого спроса, уличное парковочное пространство слабо организовано. В подавляющей части района отсутствие организованного парковочного пространства объясняется преимущественно индивидуальной жилой застройкой. Хранение транспортных средств осуществляется на придомовых территориях, на территориях приусадебных участков или в непосредственной близости от них. Платное парковочное пространство в муниципальном округе на УДС местного значения общего пользования отсутствует.

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

В настоящее время в Кудымкарском муниципальном округе пассажиро-обслуживание осуществляется только автомобильным транспортом выполняемое автобусами среднего и малого класса. Все остальные виды пассажирских сообщений отсутствуют.

В настоящее время на территории округа пассажироперевозки обеспечивают 10 транспортных компаний - перевозчиков. Осуществляя 32



автобусных маршрута, которые обеспечивают пассажироперевозки на территории Кудымкарского округа. Общая протяжённость маршрутов, действующих в пределах округа – 1080,7 км.

На территории Кудымкарского муниципального округа действует один объект транспортной инфраструктуры, включающих в себя размещённый на специально отведённой территории комплекс зданий и сооружений, предназначенных для оказания услуг пассажирам и перевозчикам.

Автовокзал Кудымкар находится по адресу ул. Калинина, 65 А, с которого ежедневно отправляются множество рейсов как в границах Кудымкарского муниципального округа, так и в границах Пермского края, так, например вне границ округа можно отправиться в г. Пермь, г. Березники, пос. Майкор, пос. Гайны, с. Юрла, с. Юсьва.

Маршрутное сообщение на территории муниципального округа имеет достаточно разветвленную маршрутную сеть, позволяющую обеспечить регулярную связь между ключевыми населёнными пунктами района. Характерной особенностью схем маршрутов общественного транспорта является связанность большинства конечных точек маршрута с районным центром. Данные натурного обследования позволяют сделать вывод о том, что движение МТС по территории Кудымкарского муниципального округа производится строго по описанным маршрутам, согласно расписанию. Схема задействованных дорог и населённых пунктов маршрутами ОТ представлена на рисунке 1.6.1.





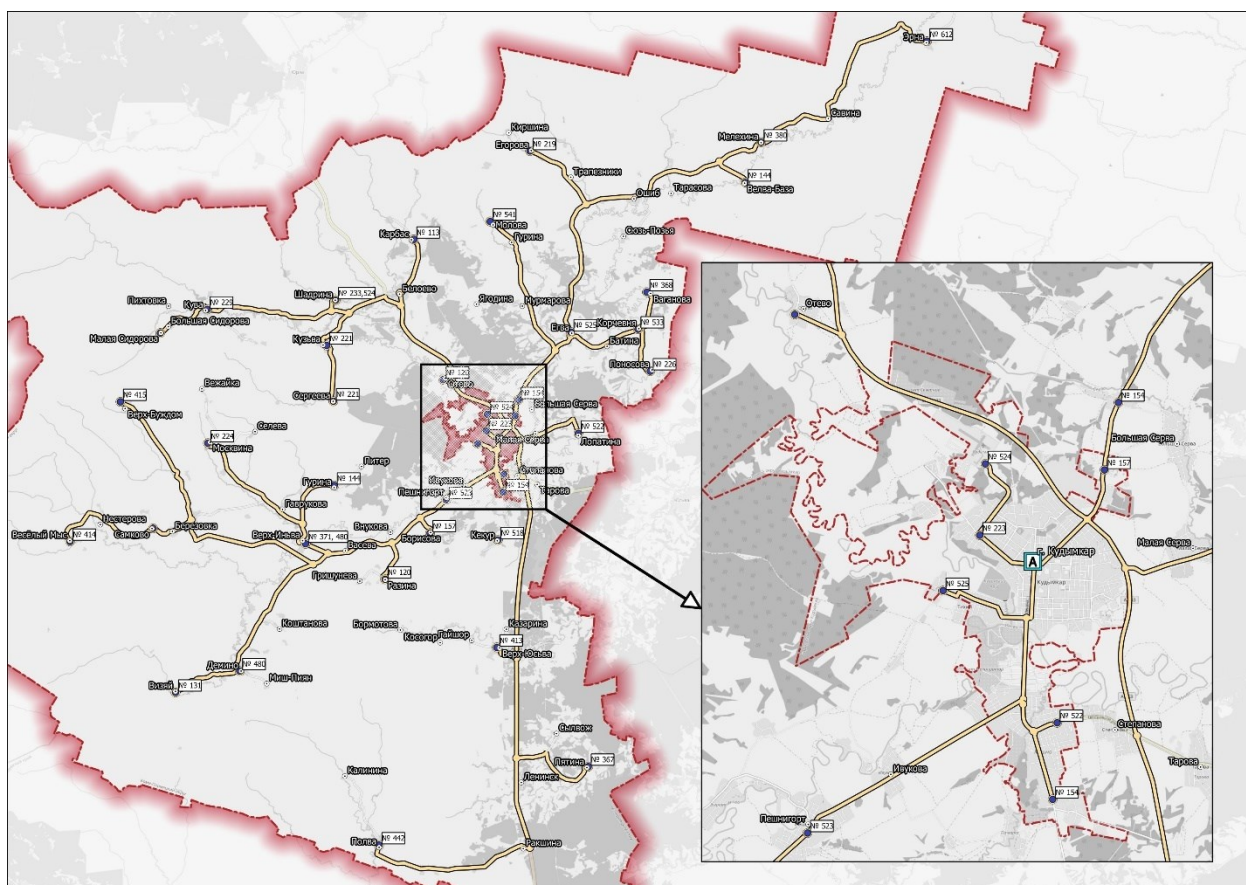


Рисунок-1.6.1 Схема путей сообщения автомобильного транспорта

В ходе разработки ПКРТИ в геоинформационную систему были внесены все схемы движения маршрутов общественного транспорта. Рассчитаны эксплуатационные показатели МТС, представленные в таблице 1.6.1.

Таблица 1.6.1 –Эксплуатационные показатели

№ п/п	Наименование показателя	Численное значение
1	Разветвленность маршрутной системы	1,66км
2	Средняя длина маршрута	33,7 км
3	Среднее количество ТС, работающих на маршруте	1,09 ТС



Также для обслуживания пассажиров на территории округа существуют 133 остановочных пункта. По результатам обследования, необходимо обустройство мест остановок общественного транспорта в соответствии с ГОСТ, полученные по результатам обследования сводные объемы представлены в таблице 1.6.2.

Таблица 1.6.2 – Сводные мероприятия по обустройству остановочных пунктов

Установка знака 5.16	Строительство посадочной площадки	Строительство остановочной площадки	Установка автобусного павильона
40	36	30	52

В округе подвижность населения в будний день характеризуется как умеренно интенсивная. Транспортные средства движутся с установленной периодичностью, средняя наполняемость салона составляет 60%.

Основные мероприятия по повышению уровня качества обслуживания населения должны быть направлены на увеличение количества транспортных средств экологических классов ЕВРО-4 и выше, предназначенных для транспортного обслуживания по маршрутам регулярных перевозок, обустройства новых остановочных пунктов в местах их необходимости. А также на выполнение следующих требований:

- пунктов 8.4.9 - 8.4.14 «СП 59.13330.2016 «Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения». Актуализированная редакция СНиП 35-01-2001»;

- приказа Минтранса России от 1 декабря 2015 г. N 347 Об утверждении Порядка обеспечения условий доступности для пассажиров из числа инвалидов транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, автовокзалов, автостанций и предоставляемых услуг, а также оказания им при этом необходимой помощи;



- пунктов 7.3.1 - 7.3.16 ОДМ 218.2.007-2011 «Методические рекомендации по проектированию мероприятий по обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства»;
- пункта 3.1.9 ГОСТ Р 51090-2017 «Средства общественного пассажирского транспорта. Общие технические требования доступности и безопасности для инвалидов».

## **1.7 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения**

Одним из основных средств организации движения пешеходов на территории округа являются обустройство наземных переходов соответствующими техническими средствами (дорожными знаками и горизонтальной разметкой). На территории муниципального образования расположено порядка 70 обозначенных наземных пешеходных переходов. На нерегулируемых пешеходных переходах используются знаки 5.19.1. и 5.19.2 на щитах со световозвращающей флуоресцентной пленкой желто-зеленого цвета, для повышения видимости пешеходного перехода водителями транспортных средств.

Выделяются следующие типичные недочёты в организации движения пешеходов: отсутствие обеспечение самостоятельных путей для передвижения людей вдоль улиц и дорог; недостаточное оборудование пешеходных переходов (отсутствие разметки); отсутствие ограждений предотвращающих внезапный для водителей выход пешеходов на проезжую часть, малое количество пешеходных (бестранспортных) зон; отсутствие выделенных жилых зон и комплексной организация движения на специфических постоянных пешеходных маршрутах. Наконец, исключительно важным является недостаточный учет наличия средств информирования незрячих людей, для которых обычные средства организации, резко теряют свою эффективность.

Вместе с тем, рациональная организация движения пешеходов является решающим фактором повышения пропускной способности дорог и обеспечения более дисциплинированного поведения людей в дорожном движении, а эффективная организация пешеходного движения и развитие пешеходной инфраструктуры способствует повышению спроса на пешие перемещения и обеспечивает безопасность пешеходов.

Следует отметить, что обеспечение удобства и безопасности движения пешеходов является одним из наиболее ответственных разделов организации движения, однако на практике часто не уделяется достаточного внимания условиям пешеходного движения. Усилия организаторов движения направляются главным образом на обеспечение движения транспортных средств. Сложность этой задачи, обусловлена тем, что поведение пешеходов труднее поддается регламентации, чем поведение водителей, а в расчетах режимов регулирования трудно учесть психофизиологические факторы со всеми отклонениями, присущими отдельным группам пешеходов. Такое положение в значительной мере объясняется тем, что при анализе ДТП в качестве основных причин наездов на пешеходов, как правило, выделяют нарушения правил со стороны пешеходов и водителей, а влияние, которое оказывают недостатки в организации движения, остается недостаточно изученным и учтенным.

Всё перечисленное приводит к тому, что ДТП, связанные с наездом на пешехода, занимают первое место по количеству происшествий за 2017 – 2019 года (см. п. 1.11 данной работы).

Несмотря на то, что велосипедное движение является наиболее эффективными и перспективным видом транспорта в виду его мало затратности, полезности для здоровья, отсутствия вредного влияния на окружающую среду в муниципальном образовании уделяется мало внимания организации велосипедных маршрутов и созданию безопасной среды для велосипедных передвижений, что делает данный способ передвижения менее удобным и комфортным для жителей. Движение велосипедистов осуществляется в большей части по обочинам и тротуарам, что зачастую



создает аварийные ситуации, ведет к затруднению движения участников дорожного движения.

## **1.8 Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств**

В границах Кудымкарского муниципального округа движение грузовых транспортных средств (ГТС) осуществляется по автодорогам общего пользования федерального, регионального и местного значения.

Доля ГТС в общем транспортном потоке на разных участках автодорожной сети округа составляет от 20 до 40%.

Особенностью Кудымкарского муниципального округа является то, что наибольший удельный вес в объеме отгружаемых товаров собственного производства преимущественно занимает продукция сельского хозяйства, лесопереработки и разработчиков месторождений стройматериалов и нефти.

Основными зонами притяжения ГТС являются определяющие спрос на ГТС сельскохозяйственные предприятия, лесозаготовительные и деревообрабатывающие предприятия различных форм собственности, нефтедобывающие предприятия, предприятия разработки месторождений, пищевой промышленности и транспортные предприятия сфер потребительского рынка.

Доставка товаров повседневного спроса в населённые пункты на объекты потребительского рынка осуществляется ГТС с разрешённой массой до 3,5 тонн.

Из общего числа ГТС выделяются тяжеловесные, крупногабаритные ТС и ТС перевозящие опасные грузы. Движение этих категорий ГТС осуществляется по межселенным дорогам. Вместе с тем их маршруты движения проходят и через УДС ряда населённых пунктов.



ГТС оказывают не только разрушительное воздействие на дорожную одежду УДС, но и влияют на неравномерность транспортного потока, снижение средней скорости дорожного движения по автодорогам округа УДС населённых пунктов, образованию заторов, являются источниками повышенных уровней шума, загазованности воздушного бассейна, увеличивают риски ДТП.

Регуляторами движения ГТС по отдельным участкам УДС населённых пунктов и автодорогам являются дорожные знаки и Правила дорожного движения РФ, а также ряд правовых актов и организационно-распорядительных документов, в части касающейся организации движения тяжеловесных, крупногабаритных и ТС перевозящие опасные грузы.

Так, движение тяжеловесных, крупногабаритных и ТС перевозящих опасные грузы допускается при наличии специального разрешения, предусматривающего маршрут движения (Федеральный закон РФ от 8 ноября 2007 г. №257-ФЗ, статьи 13, 15, 30, 31, 31.1).

Постановлением администрации Кудымкарского муниципального района Пермского края от 09.02.2016 №45-01-06 утверждён административный регламент предоставления муниципальной услуги «Выдача специального разрешения на движение по автомобильной дороге транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов».

Постановлением Правительства Российской Федерации от 15.04.2011 г. N 272 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом» запрещена перевозка делимых грузов автомобилями с разрешенной максимальной массой более 25 тонн. Запрещена выдача специальных разрешений на движение таких ГТС.

Распоряжением Министерства транспорта Пермского края от 04.03.2020 № СЭД-44-01-03-23 определены мероприятия по введению временных ограничений движения ТС, в том числе грузовых ТС, по автомобильным дорогам Пермского края в 2020 году.



Движение ГТС осуществляется по всей территории муниципального округа. Из ограничивающих движение тяжеловесных ТС на автодорогах округа используются дорожные знаки 3.11 Ограничение массы, для ограничения движения крупногабаритных ТС – дорожные знаки 3.13 Ограничение высоты.

В перспективе необходимо разработать схемы организации движения ГТС различного назначения с целью сбережения дорожного покрытия УДС населённых пунктов, ограничения движения ГТС в направлении социальных организаций и жилых зон, предупреждения случайного съезда ГТС в указанных направлениях и отклонения от маршрута, указанного в специальном разрешении для движения специальных ГТС.

Работа транспортных средств коммунальных и дорожных служб осуществляется в штатном режиме и в соответствии с существующей схемой организации ДД.

Таким образом, характеризуя движения ГТС, следует отметить необходимость уточнения существующей схемы организации движения ГТС для различных категорий ГТС по УДС населённых пунктов и межселенным автодорогам, проработки дополнительных мероприятий по совершенствованию дорожной инфраструктуры в интересах регулирования движения ГТС.

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

В условиях непрерывно повышения интенсивности дорожного движения с вовлечением больших масс людей, транспортных и материальных ресурсов анализ уровня безопасности дорожного движения является неотъемлемой частью эффективной управленческой деятельности. Разработка программ комплексного развития и обеспечения безопасности дорожного движения (БДД) может осуществляться только на основе



регулярного анализа статистических данных по основным показателям состояния безопасности дорожного движения.

Учитывая многоплановость данного процесса и потребность в комплексном научном подходе при проведении анализа используются положения и требования Федерального закона от 29 декабря 2017 года №443-ФЗ «Об организации дорожного движения в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ», Федерального закона от 10.12.1995 N 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» и ОДМ 218.6.015-2015 «Рекомендации по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации».

В рамках разработки настоящей программы использовались данные аварийности, начиная с 2015 года. В качестве исходных данных для анализа использованы статистические сведения о дорожно-транспортных происшествиях, учёт которых осуществляется в рамках деятельности подразделений Госавтоинспекции МВД России.

### **1.9.1 Оценка общего состояния аварийности и тенденция ее изменения**

За период с 2015 по 2019 гг. в границах территории Кудымкарского муниципального округа зафиксировано 270 ДТП, в которых пострадал 385 человек (337 раненых и 48 погибших). Сводные данные аварийности приведены в таблице 1.9.1 и отображены на рисунке 1.9.1 соответственно.

Таблица 1.9.1 – Обобщённые показатели аварийности по годам

Сводные данные	Год совершения ДТП				
	2015	2016	2017	2018	2019
Всего учётных ДТП	57	53	45	63	52
Всего раненых	57	64	57	72	87
Всего погибло	15	6	7	15	5
Количество участников	119	112	107	143	135
Степень тяжести	20,8%	8,6%	10,9%	17,2%	5,4%





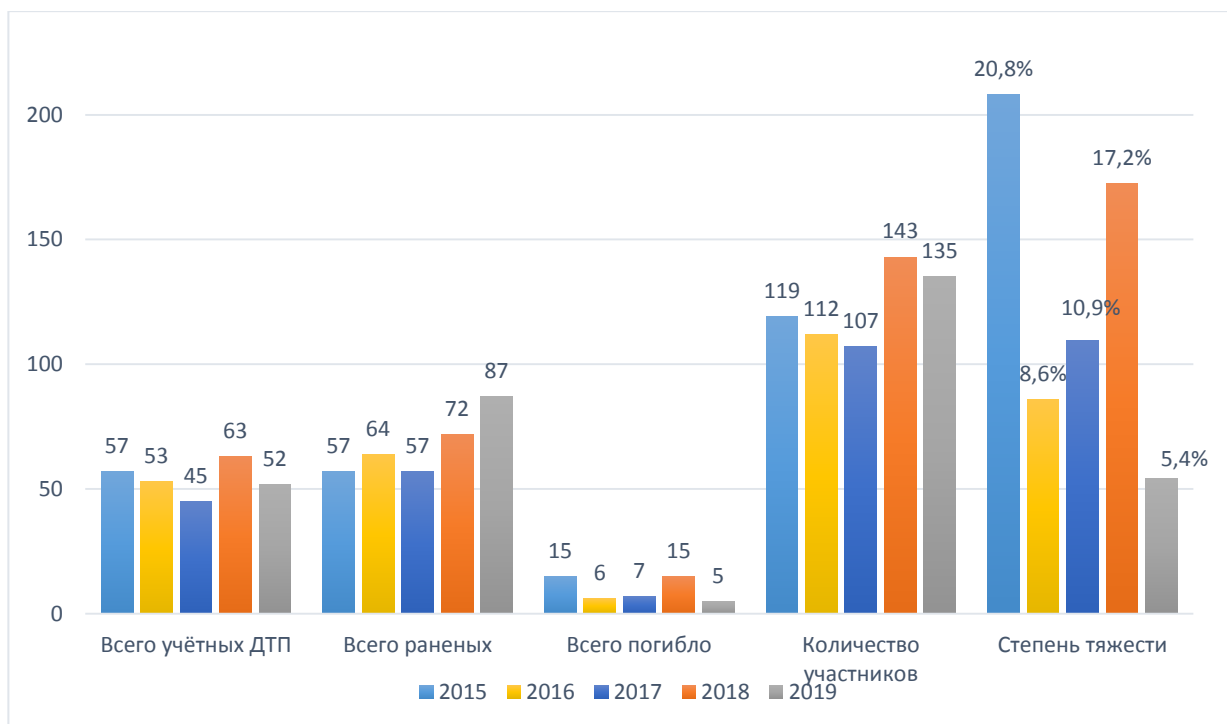


Рисунок 1.9.1 – Диаграмма распределения показателей аварийности за 2015 – 2019 года

Анализ приведенных статистических данных позволяет сделать заключение о том, что несмотря на зафиксированное по итогам 2019 года рекордно-низкое значение степени тяжести последствий выражающая отношение количества погибших к общему числу пострадавших, составившее 5,4% (за АППГ 17,2%), в рассматриваемом периоде произошло ухудшение ситуации в целом. Как факт, по итогам 2019 года зафиксировано 52 ДТП, в которых погибли или пострадали люди (за АППГ 63, – 17,5%), в результате происшествий 5 человек получили телесные повреждения несовместимые с жизнью (за АППГ 15, – 66,7%), 87 человек получили телесные повреждения различной степени тяжести (за АППГ 72, + 20,8%), Из диаграммы на рисунке 1.9.1 явно прослеживается нестабильность ситуации практически по всем ключевым показателям, что свидетельствует о низкой эффективности проводимых в этот период мероприятий.

Более детальный анализ консолидированной информации за период с 01.01.2017 года по 31.12.2019 года позволяет отметить, что в целом



состояние дорожно-транспортной аварийности в муниципальном образовании характеризуется следующими параметрами:

- 1) типичными видами учётных ДТП в рассматриваемом периоде стали:
  - наезд на пешехода;
  - столкновение;
  - опрокидывание;
  - наезд на препятствие.

В среднем, наибольшее число происшествий, происходит в категории – «Столкновение» (33,13%) и в категории «Наезд на пешехода» (37,50%). Количественные данные за 2017 – 2019 годы приведены в таблице 1.9.2, диаграмма долевого распределения пострадавших по видам ДТП за 2019 г. представлена на рисунке 1.9.2.

Таблица 1.9.2 – Количество учётных ДТП по видам за 2017 – 2019 гг.

Вид ДТП	2017		2018		2019	
	Кол-во	Доля, %	Кол-во	Доля, %	Кол-во	Доля, %
Наезд на велосипедиста	-	0,00%	5	7,94%	-	0,00%
Наезд на пешехода	15	33,33%	26	41,27%	19	36,54%
Наезд на препятствие	4	8,89%	3	4,76%	5	9,62%
Наезд на стоящее ТС	2	4,44%	-	0,00%	-	0,00%
Опрокидывание	6	13,33%	5	7,94%	8	15,38%
Столкновение	15	33,33%	22	34,92%	16	30,77%
Съезд с дороги	3	6,67%	-	0,00%	4	7,69%
Иные виды	-	0,00%	2	3,17%	-	0,00%



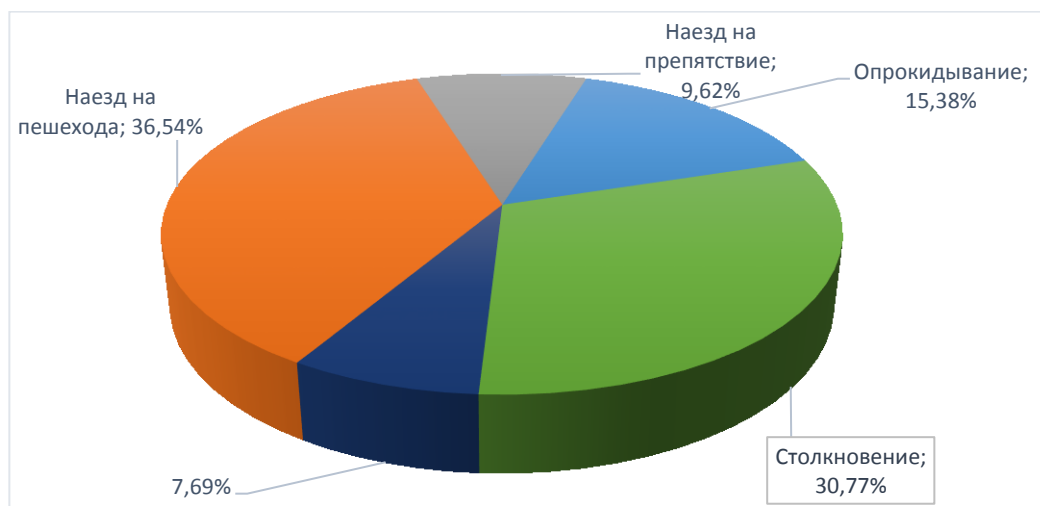


Рисунок 1.9.2 – Распределение учётных ДТП по видам за 2019 г.

2) наезд на пешехода, наряду со столкновением, по-прежнему остаётся одним из наиболее значимых видов дорожно-транспортных происшествий, в таких ДТП погибают и получают ранения порядка 25,92% от общего числа пострадавших. Положительным моментом, является тот факт, что по итогам 2019 г отмечено уменьшение количества пострадавших в ДТП данного вида. Так в 2019 году, численное отношение ДТП, связанных с наездом на пешехода, составило 36,54% от всех ДТП (за АППГ 41,27%), доля раненых составила 21,84% (за АППГ 29,17%) от общего числа пострадавших, доля погибших 20,00% (за АППГ 46,67%).

Сводные показатели в разрезе видов ДТП представлены в таблицах 1.9.4 – 1.9.5

Таблица 1.9.3 – Распределение количества погибших по видам ДТП

Вид ДТП	2017		2018		2019	
	Погибло	Доля, %	Погибло	Доля, %	Погибло	Доля, %
Наезд на велосипедиста	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
Наезд на пешехода	2	28,57%	7	46,67%	1	36,54%
Наезд на препятствие	1	14,29%	0	0,00%	1	9,62%
Наезд на стоящее ТС	1	14,29%	0	0,00%	0	0,00%
Опрокидывание	0	0,00%	1	6,67%	2	15,38%
Столкновение	3	42,86%	7	46,67%	1	30,77%
Съезд с дороги	0	0,00%	0	0,00%	0	7,69%
Иные виды	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%

Таблица 1.9.4 – Распределение количества раненых по видам ДТП

Вид ДТП	2017		2018		2019	
	Ранено	Доля, %	Ранено	Доля, %	Ранено	Доля, %
Наезд на велосипедиста	0	0,00%	5	6,94%	0	0,00%
Наезд на пешехода	13	28,89%	21	29,17%	19	21,84%
Наезд на препятствие	9	20,00%	4	5,56%	5	5,75%
Наезд на стоящее ТС	2	4,44%	0	0,00%	0	0,00%
Опрокидывание	9	20,00%	4	5,56%	14	16,09%
Столкновение	21	46,67%	33	45,83%	38	43,68%
Съезд с дороги	3	6,67%	0	0,00%	11	12,64%
Иные виды	0	0,00%	5	6,94%	0	0,00%

3) удельный вес ДТП, совершенных по вине водителей ТС, составляет 86,25% от общего числа ДТП, зарегистрированных за отчетный период на территории муниципального округа. Более двух третей всех дорожно-транспортных происшествий (67,5%), причина которых нарушение Правил дорожного движения, связаны с водителями легковых автомобилей.

4) в 2019 году на рассматриваемой территории было зарегистрировано 5 происшествий в которых установлена вина пешехода (за АППГ 13, – 61,5%), в результате которых погиб 1 человек (за АППГ 4, – 80,0%), получили ранения 4 человека (за АППГ 9, – 55,5%), удельный вес данных ДТП составляет 9,6% от общего числа происшествий, зарегистрированных за отчетный период на территории района (за АППГ 20,6%).

5) около 40% ДТП регистрируется на территории административного центра, в г. Кудымкар, так в 2019 года там произошло 20 ДТП (АППГ 28, – 28,5%), ранено 26 человек (АППГ 34, – 23,5%), погибло 0 человек (АППГ 1). На автомобильных дорогах общего пользования федерального и регионального значений регистрируется 29,38% ДТП. В частности за отчетный период 2019 года на данных дорогах совершено 17 ДТП (АППГ 17), в которых погибло 4 человека (АППГ 7, – 42,8%), ранено 33 человека (АППГ 23, + 43,5%), из них, на участках дорог, проходящих через населенные пункты, зарегистрировано 2 ДТП (за АППГ 0).



Сводные данные по муниципальному округу, без учёта дорожно-транспортных происшествий, произошедших в г. Кудымкар, на федеральной дороге и региональных дорогах представлены в таблице 1.9.5 и рисунке 1.9.3.

Таблица 1.9.5 – Обобщённые показатели аварийности в разрезе территории сельских поселений и дорог местного значения

Сводные данные	Год совершения ДТП				
	2015	2016	2017	2018	2019
Всего учётных ДТП	24	13	10	18	16
Всего раненых	24	18	9	15	29
Всего погибло	8	0	2	7	1
Количество участников	51	23	18	37	40
Степень тяжести	25,0	0,0	18,2	31,8	3,3

При сравнении рисунков 1.9.3 и 1.9.1 видно, что в целом характер изменения показателей совпадает, но при этом представлен значительно меньшими значениями, особенно по показателю смертности.

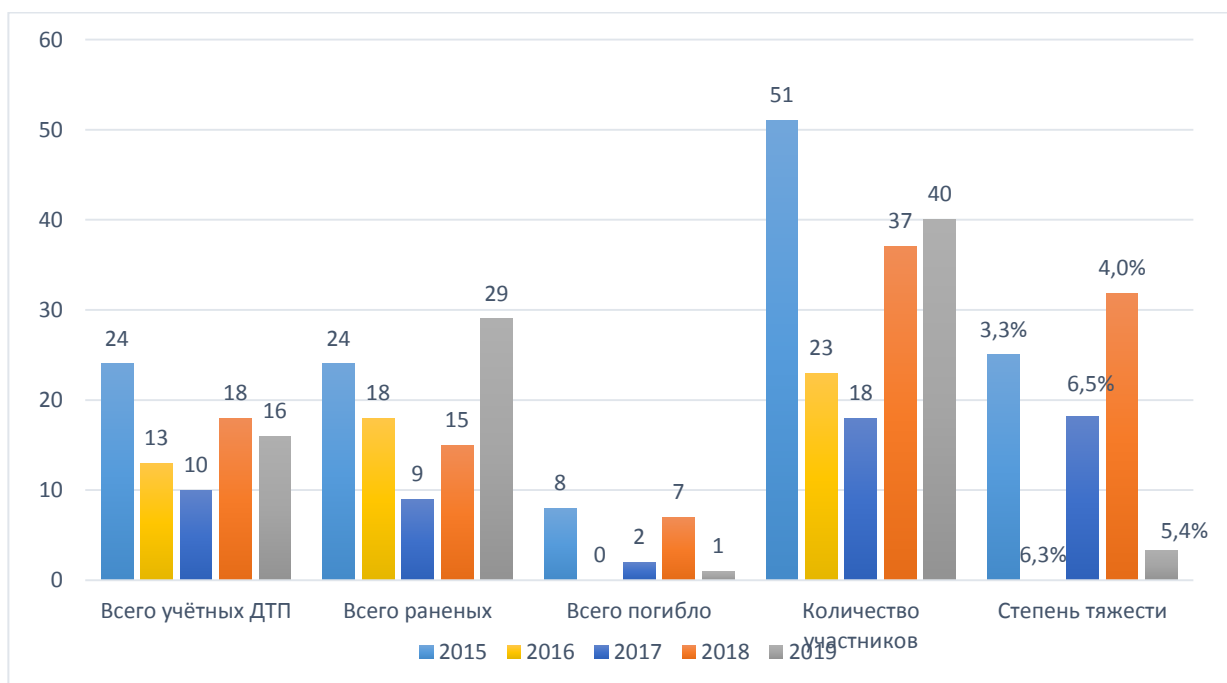


Рисунок 1.9.3 – Диаграмма распределения показателей аварийности в разрезе территории сельских поселений и дорог местного значения



б) основная масса происшествий происходит в период суток с 08:00 до 21:00, при этом пик по количеству ДТП зафиксирован в период с 18:00 до 19:00. Наибольшее количество пострадавших приходится на вечерние часы.

Детальная гистограмма распределения ДТП за 2019 г. по часам суток представлена на рисунке 1.9.3. Распределение ДТП по месяцам отображено в таблице 1.9.5.

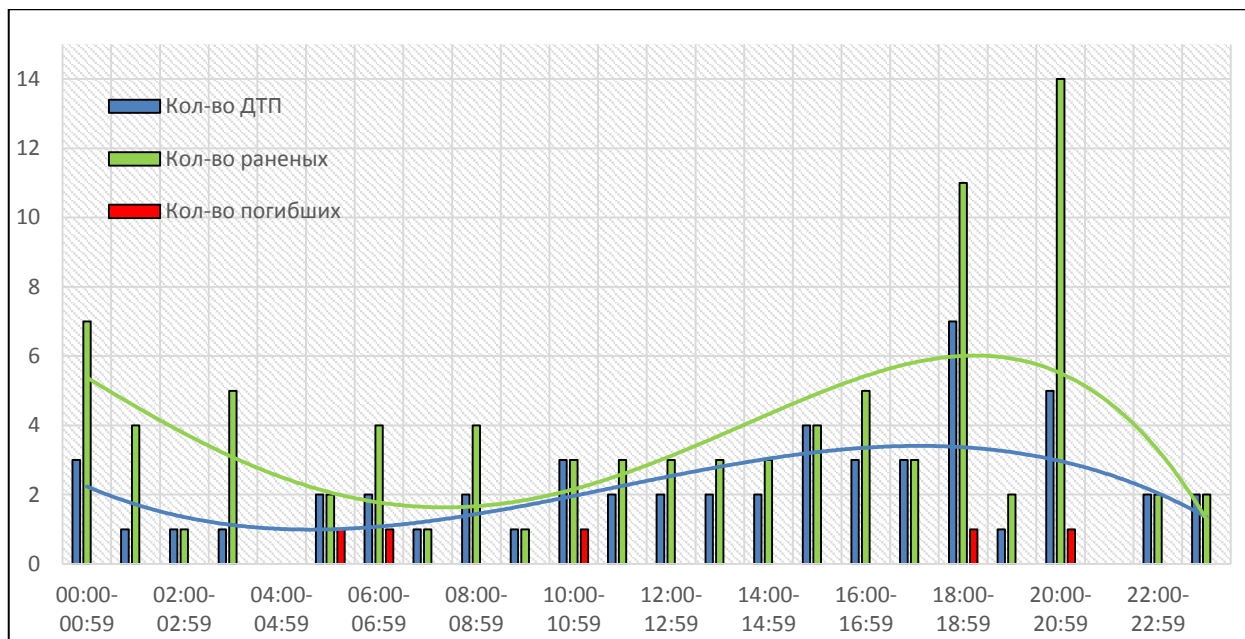


Рисунок 1.9.3 – Распределение учётных ДТП по часам суток за 2019 г

Таблица 1.9.5 – Распределение ДТП по месяцам года

Янв	Фев	Март	Апр	Май	Июнь	Июль	Авг	Сент	Окт	Ноя	Дек
2017 год											
2	4	4	2	2	2	5	3	9	4	5	3
2018 год											
1	3	7	5	4	5	4	6	8	8	7	5
2019 год											
11	3	3	5	4	5	1	4	5	5	4	2

7) с участием детей в возрасте до 16-ти лет в 2019 г. на территории округа зарегистрировано 4 происшествия (за АППГ 80, – 50,0%) в результате которых, 4 несовершеннолетних получили ранения (за АППГ 10, – 60,0%), погибших нет (за АППГ 0, без изменений). Удельный вес данных ДТП составляет 7,69% от общего числа происшествий (за АППГ 12,70%).



С целью выявления мест концентрации ДТП, изучения условий и причин их возникновения, а также назначения мероприятий по их ликвидации и профилактике был проведён анализ распределения ДТП по протяженности дорог и улиц. Согласно действующим нормативным документам, к аварийно-опасным участкам дороги (местам концентрации дорожно-транспортных происшествий) относятся - участки дороги, улицы, не превышающие 1000 метров вне населенного пункта или 200 метров в населенном пункте, либо пересечение дорог, улиц, где в течение отчетного года произошло три и более дорожно-транспортных происшествия одного вида или пять и более ДТП независимо от вида, в которых погибли или были ранены люди.

В результате топографического анализа ДТП за 2018, 2019 г., основывающегося на значениях географических координат указанных в карточках ДТП, на территории муниципального образования ярко выраженных мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (очаги аварийности) выявлено не было.

### **1.9.2 Исследование причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий**

Как уже отмечалось, в общей структуре аварийности наибольшее количество дорожно-транспортных происшествий на рассматриваемой территории происходит по причине нарушения ПДД водителями транспортных средств, в таких дорожно-транспортных происшествиях погибает и получает ранения подавляющее большинство пострадавших (81,48% от общего числа погибших и 92,12% общего числа раненых).

При этом в 2019 г., почти каждое третье (28,8%) дорожно-транспортное происшествие на территории муниципального образования совершается с участием водителей в состоянии опьянения (за АППГ 19,04%) (учитывались данные по алкогольному и наркотическому опьянению, а также случаи отказа от прохождения медицинского освидетельствования).

Детальный анализ обстоятельств ДТП на территории муниципального образования за 2019 г. показывает, что основными причинами ДТП являются: нарушение правил расположения ТС на проезжей части (18 ДТП, +157% к АППГ); несоблюдение условий, разрешающих движение транспорта задним ходом (7 ДТП, +250% к АППГ); выезд на полосу встречного движения (6 ДТП, +50% к АППГ); несоблюдение очередности проезда перекрёстков (5 ДТП, –44,4% к АППГ); неправильный выбор дистанции (4 ДТП, +33,33% к АППГ), нарушение правил проезда перекрёстков (2 ДТП, –71,42% к АППГ); превышение установленной скорости движения (2 ДТП, –50% к АППГ).

В части нарушения ПДД пешеходами, наибольшее количество происшествий происходит при переходе через проезжую часть вне пешеходного перехода в зоне его видимости, либо при наличии в непосредственной близости надземного пешеходного перехода или переходе через проезжую часть в неустановленном месте (при наличии в зоне видимости перекрёстка).

Недостатки транспортного-эксплуатационного содержания улично-дорожной сети традиционно входят в число основных дорожных факторов, способствующих возникновению ДТП. За 2018 г на месте совершения почти каждого второго ДТП (46,03%), а в 2019 г каждого третьего (32,69%) зафиксированы нарушения обязательных требований к эксплуатационному состоянию автомобильных дорог по условиям обеспечения БДД, в частности: отсутствие либо плохая различимость горизонтальной разметки проезжей части; недостатки зимнего содержания; отсутствие тротуаров (пешеходных дорожек); отсутствие дорожных знаков в необходимых местах; неправильное применение, плохая видимость дорожных знаков; отсутствующее либо неисправное освещение. Несмотря на отсутствие достаточных данных по степени их влияния в каждом конкретном происшествии, высоких процент сопутствия позволяет говорить о наличии определённой причинно-следственной связи, которая не может не оказывать воздействие на ситуацию





по аварийности в целом.

Таким образом, становится очевидным, что достижения целевых показателей по снижению количества ДТП и обнуления уровня смертности необходимо сформировать целый комплекс мероприятий, направленных на совершенствование сложившейся системы организации дорожного движения на территории муниципального округа.

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

Основное негативное влияние воздействие транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения связано с выбросами загрязняющих веществ от автомобильного транспорта в атмосферу. Общий состав отходящих газов (выбросов) от автомобильного транспорта и их влияние на организм человека:

- оксид углерод: кислородное голодание, слабость, утомляемость, головокружение, тошнота;
- оксиды азота: кашель, затрудненное дыхание, бронхит;
- углеводороды (талуол, ксилол, бензол и др.): поражение центральной нервной системы;
- полициклические ароматические углеводороды (бензприен и др.): повышение риска возникновения злокачественных опухолей (канцероген);
- альдегиды (формальдегид, ацетальдегид, акролеин и др.): поражение центральной нервной системы, общетоксическое действие, аллергическая реакция, возможно повышение риска возникновения злокачественных опухолей (канцероген);
- диоксид серы (токсичен): затрудненное дыхание, обострение хронических заболеваний и возникновение болезней органов дыхания и

системы кровообращения;

– сажа: повышение риска возникновения злокачественных опухолей (канцероген);

Влияние транспорта на окружающую среду – одна из самых актуальных проблем современности. Автомобильный транспорт занимает лидирующие позиции с точки зрения ущерба, наносимого окружающей среде, это основной источник загрязнения атмосферы. На его долю приходится более 90% загрязнения воздуха, чуть меньше 50% шумового воздействия.

Процесс работы двигателя автомобильного транспорта очень сложен и включает массу различных реакций. В ходе последних образуются многочисленные вещества, одним из самых опасных из них являются оксиды углерода. Оксиды углерода играют основную роль в прозрачности воздуха. Они свободно пропускают ультрафиолетовое излучение, но являются экраном для инфракрасного излучения. Это приводит к повышению температуры приземного слоя атмосферы.

Среднесуточная предельно допустимая концентрация (ПДК<sub>сс</sub>)  $CO_x$  в жилом массиве не должна превышать – 3 мг/м<sup>3</sup>, а ПДК<sub>мр</sub> (максимально разовая) – 5 мг/м<sup>3</sup>, расчеты выполненные посредством транспортного моделирования показывают, что концентрация выбросов  $CO_x$  на участках автомобильных дорог Кудымкарского муниципального округа не превышает нормативные показатели. В связи с этим необходимость в проведении мероприятий по уменьшению вредного воздействия выбросов автотранспорта на окружающую среду отсутствует.

Шумом называются любые нежелательные для человека звуки, мешающие труду или отдыху, создающие акустический дискомфорт.

На уровень шума влияет ряд факторов:

– интенсивность транспортного потока (наибольшие уровни шума регистрируются на магистральных улицах больших городов при интенсивности движения 2000 – 3000 авт/ч. Автотранспорт как основной источник шума в городах вызывает у 60 % населения различные болезненные



реакции);

– скорость транспортного потока (при увеличении скорости транспортных средств происходит возрастание шума двигателей, шума от качения колес по дороге и преодоления сопротивления воздуха);

– состав транспортного потока (грузовой транспорт создает большее шумовое воздействие по сравнению с пассажирским, поэтому возрастание доли грузового подвижного состава в транспортном потоке приводит к общему возрастанию шума);

– тип двигателя (сравнение двигателей соизмеримой мощности позволяет провести их ранжирование по возрастанию уровня шума – электродвигатель, карбюраторный двигатель, дизель, паровой, газотурбинный двигатель);

– тип и качество дорожного покрытия (наименьший шум создает асфальтобетонное покрытие, затем по возрастающей – брусчатое, каменное и гравийное. Неисправное дорожное покрытие любого типа, имеющее выбоины, раскрытые швы и нестыковки поверхностей, а также ямы и проседания создает повышенный шум);

– наличие зеленых насаждений (Вдоль магистралей с обеих сторон предусматривают санитарно-защитные зоны, в которых высаживают деревья. Лесопосадки препятствуют распространению шума на близлежащие территории).

Шумы вызывают функциональные расстройства сердечно-сосудистой системы, оказывают вредное влияние на зрительный и вестибулярный анализаторы, снижают рефлекторную деятельность, что часто становится причиной несчастных случаев и травм. По результатам анализа по автомобильным дорогам Кудымкарского муниципального округа значения уровня шума не значительно превышают нормативные показатели. Острая необходимость в устройстве противошумовой защиты отсутствует.

## **1.11 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры**

Развитие и размещение основных объектов транспортной инфраструктуры Кудымкарского муниципального округа предполагается осуществлять в соответствии муниципальной программой «Развитие транспортной системы Кудымкарского муниципального округа Пермского края», схемой территориального планирования «Кудымкарский муниципальный район Пермского края» и генеральными планами поселений, на которых указано перспективное размещение транспортных искусственных сооружений.

Основные направления развития улично-дорожной сети на ближайшую перспективу и расчетный срок:

- повышение уровня безопасности дорожного движения и сокращение уровня смертности и травматизма участников дорожного движения за счёт улучшения условий движения на основных транспортных магистралях и ключевых перекрёстках, совершенствования организации дорожного движения пешеходов;

- поэтапное развитие автомобильных дорог общего пользования муниципального значения;

- обеспечение транспортного сообщения между населёнными пунктами муниципального округа;

- развитие местной сети улиц и дорог в населённых пунктах;

- капитальный ремонт и реконструкция улиц поселений с целью приведения основных параметров к нормативным требованиям;

- развитие объектов обслуживания пассажирского транспорта;

Действующими программами предусмотрены мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры, позволяющие создать законченную улично-дорожную сеть, обеспечивающую удобную и надежную



транспортную связь жилой застройки с общественным центром и местами приложения труда.

### **1.12 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры муниципального образования**

Законодательной базой для разработки Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры являются федеральное, региональное, местное законодательство, а также иные правовые акты, относящиеся к сфере деятельности транспортного комплекса.

В соответствии с Федеральным законом «Об общих принципах местного самоуправления в РФ» №131-ФЗ от 6 октября 2003 года и пункта 8 статьи 8 «Градостроительного кодекса РФ» разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры входит в состав полномочий органов местного самоуправления.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Кудымкарского МО призвана обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры поселения в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.

Базовыми правовыми актами, распорядительными и нормативными документами, определяющими порядок функционирования и развития транспортной инфраструктуры, являются:

1. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ. Принят Государственной Думой 22 декабря 2004 года (в ред. от 27.12.2019);
2. Федеральный закон от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;



3. Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;
4. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ»;
5. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (с изм. и доп.);
6. Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (ред. от 03.08.018 г.);
7. Федеральный закон от 24 ноября 1995 года № 181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации» (с изм. от 29.07.18);
8. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения»;
9. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
10. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года» (с изм. от 12.05.18 г.). Распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 года № 1734-р;
11. Приказ Министерства транспорта РФ от 12 января 2018 г. № 10 «Об утверждении Требований к организации движения по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства».
12. ГОСТ 32965-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Методы учета интенсивности движения транспортного потока;
13. ВСН 45-68 «Инструкция по учету движения транспортных средств на автомобильных дорогах»;
14. ГОСТ Р 50597-2017 «Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля»;



15. ГОСТ Р 52398-2005 «Классификация автомобильных дорог. Основные параметры и требования»;
16. ГОСТ Р 52399-2005 «Геометрические элементы автомобильных дорог»;
17. ГОСТ Р 52765-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация»;
18. ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования»;
19. ГОСТ Р 52767-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Методы определения параметров»;
20. ГОСТ Р 51256-2018 «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования»;
21. ГОСТ 33127-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Ограждения дорожные. Классификация»;
22. ГОСТ Р 52607-2006 «Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей»;
23. ГОСТ 32758-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Временные технические средства организации дорожного движения. Технические требования и правила применения»;
24. ГОСТ Р 52282-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы, основные параметры, общие технические требования»;
25. ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств»;
26. ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования»;
27. СП 42.13330.2016 Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений;



28. СП 59.13330.2016 Свод правил. Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения;

29. ОДМ 218.2.007-2011 Методические рекомендации по проектированию мероприятий по обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства. Распоряжение Федерального дорожного агентства от 05.06.2013 N 758-р;

30. Закон Пермского края от 14 сентября 2011 года №805-ПК О градостроительной деятельности в Пермском крае (с изм. на 02.07.19 г.);

31. Схема территориального планирования Кудымкарского муниципального района Пермского края выполнена ЗАО «Дубль-Гео» по муниципальному контракту от 04.09.2007 № 36;

32. Местные нормативы градостроительного проектирования Кудымкарского муниципального района от 26.10. 2017г. №99.

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Кудымкарского муниципального округа:

- применение экономических мер стимулирования инвестиций в объекты транспортной инфраструктуры;

- координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;

- координация усилий органов исполнительной власти Пермского края, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в реализации мероприятий (инвестпроектов) развития транспортной инфраструктуры, прежде всего населённых пунктов муниципального округа;

- разработка стандартов и регламентов использования объектов транспортной инфраструктуры, рационализации в использовании и сбережении автодорог УДС.







### **1.13 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры**

Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту, и зависит напрямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов в условиях их ограниченных объемов.

Сохранность существующих дорог и искусственных сооружений на них во многом зависит от нормативного круглогодичного содержания, что включает в себя комплекс мероприятий по предупреждению преждевременного разрушения и износа конструктивных элементов автодорог, а также по сохранению их текущего транспортно-эксплуатационного состояния. Выполнение необходимых установленных сезонных нормативов работ позволяет поддерживать дороги в состоянии, отвечающем нормативным требованиям, стандартам, обеспечивающим безопасность дорожного движения.

Недостаточные объемы ремонта и содержания автомобильных дорог не только отрицательно влияют на технико-эксплуатационные показатели дорог, но и увеличивают транспортные издержки в экономике, ограничивают транспортную доступность межпоселенческих и сельских территорий, тем самым усугубляя положение в социальной сфере, вызывая недовольство населения отсутствием комфортной среды проживания, несвоевременным оказанием срочной и профилактической медицинской помощи, нерегулярным движением школьных автобусов, рейсовых маршрутов.

При проведении планирования и формирования бюджетов МО на содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог руководствуются методическими рекомендациями предназначенными для органов местного самоуправления, осуществляющих планирование и обеспечение дорожной деятельности в муниципальном образовании, в рамках реализации Федерального закона N 257-ФЗ от 08.11.2007 «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Федерации».

Планирование дорожной деятельности осуществляется уполномоченными органами местного самоуправления на основании документов территориального планирования, нормативов финансовых затрат на капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог и оценки транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог, долгосрочных целевых программ.

Планирование дорожной деятельности муниципальных образований может осуществляться по двум направлениям:

– установление требований к качеству содержания и ремонта автомобильных дорог и искусственных сооружений на них, определяющих номенклатуру выполняемых работ по содержанию и ремонту, периодичность выполняемых работ и нормативы финансовых затрат, на основании которых рассчитывается размер ассигнований бюджета муниципального образования на содержание и ремонт автомобильных дорог и искусственных сооружений на них;

– установление предельных расходов бюджета муниципального образования на финансирование дорожной деятельности, определяющих нормативы финансовых затрат и соответствующие им требования к качеству содержания и ремонта автомобильных дорог и искусственных сооружений, номенклатуру выполняемых работ по содержанию и ремонту и периодичности выполняемых работ.

Кроме того, планирование дорожной деятельности должно основываться на принципе сбалансированности, при котором требования к качеству содержания и ремонта автомобильных дорог и искусственных сооружений на них должны учитывать возможности бюджета муниципального образования и одновременно обеспечивать нормативные значения транспортно-эксплуатационных показателей автомобильных дорог: скорость, пропускная способность, уровень загрузки ее движением, непрерывность, комфортность и безопасность движения, способность



пропускать автомобили и автопоезда с осевой нагрузкой и грузоподъемностью (или общей массой) соответствующими категориями дороги.

Бюджетная политика Кудымкарского муниципального округа на 2019 год и на плановый период 2020 и 2021 годов направлена на обеспечение сбалансированности и устойчивости бюджетной системы Кудымкарского муниципального округа, повышение уровня и качества жизни граждан, повышение эффективности и прозрачности муниципального управления.

В очередном финансовом году и плановом периоде предполагается планирование бюджета без дефицита. Администрацией Кудымкарского муниципального района принимаются меры по привлечению средств из федерального и регионального бюджетов на софинансирование расходных обязательств Кудымкарского муниципального округа.

Всего на расходы дорожного фонда Кудымкарского муниципального округа в бюджете на 2020-2022 годы предусмотрено порядка 470,4 млн. руб., в т.ч. на 2020 год – 165,6 млн. руб., в том числе будет привлечено около 222,0 млн. руб. краевого бюджета (в 2020 году 81,0 млн. руб.).

На текущий момент требуется проведение ремонтных работ на автомобильных дорогах местного значения, а также проведения капитального ремонта с изменением типа покрытия, что позволит улучшить транспортно-эксплуатационные показатели УДС и создать комфортные условия на передвижения жителей муниципального округа.

Указанные в настоящей Программе средства, необходимые на реализацию мероприятий Программы, рассчитаны для ремонта автомобильных дорог общего пользования местного значения и улично-дорожной сети, уровень состояния которых требует дополнительных финансовых вложений к возможностям местного бюджета для изготовления проектной документации и строительства дорог улично-дорожной сети.



## **2 Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории муниципального образования**

### **2.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития муниципального образования**

Состояние социально-экономической и градостроительной деятельности на территории Кудымкарского муниципального округа (округа) характеризуется динамикой развития основных секторов экономики, стабильностью функционирования основных организаций и уровнем жизни населения округа. Важным для развития территории является не только её экономический потенциал, но и демографическая ситуация.

При базовом сценарии развития округа, и прогнозе СТП округа, расчётная численность населения округа снижается. Смертность превосходит рождаемость. Растет уровень миграционного оттока жителей для получения высшего и профессионального образования, улучшением условий жизни в другие муниципальные образования с более развитой культурно-бытовой средой.

Малочисленность населенных пунктов муниципального округа в своем большинстве является долгосрочным фактором проблемного социально-экономического и градостроительного развития округа. Ведение малого бизнеса в большинстве сфер не эффективно. Основными направлениями развития предпринимательства – промыслы, ремесла, надомный труд.

Для стабилизации демографической ситуации администрацией муниципального округа ведется работа над созданием комфортной среды проживания путём развития социальной, транспортной и инженерной инфраструктуры.

Прилагаются усилия по обеспечению жильем молодых семей. Ликвидирована очередь детей, получающих дошкольную образовательную

услугу. Обучение в МОУ организовано в одну в одну смену. Более 56% детей получают дополнительное образование. Образовательные организации соответствуют современным требованиям, обеспечены средствами инфокоммуникационных технологий.

Сфера здравоохранения характеризуется положительной динамикой развития. Регистрируется полная обеспеченность учреждениями клубного типа, библиотеками, объектами для занятий физкультурой и спортом.

Потребительский рынок на территории округа соответствует нормативным требованиям.

Для создания рабочих мест, в том числе для выпускников образовательных учреждений, реализуются мероприятия по созданию и развитию организаций и предприятий в рамках запущенных инвестиционных проектов. Однако высокотехнологичных и высокооплачиваемых рабочих мест не ожидается. До 2025 года инвестиционная активность не изменится, крупных инвестиций не планируется.

Самая низкая заработная плата у работников сельского хозяйства – 13302,0 руб., высокую – работники сфер здравоохранения и социальных услуг – 24071,7 руб.

Жилищное строительство в округе осуществляется преимущественно за счет средств индивидуальных застройщиков и в перспективе не претерпит изменений.

Бюджетные средства используются только на строительство объектов социальной инфраструктуры округа.

Регистрируется сокращение возможных к предоставлению земельных участков, генеральными планами населённых пунктов не предусмотрено расширение их территорий и увеличение зон промышленной застройки.

На территории округа число хозяйствующих субъектов снижается, что позволяет прогнозировать сохранение экономической не стабильности округа, сокращение рабочих мест, ухудшения социального настроения.



Объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ, услуг составил в 2018 году 107,3% к уровню 2017 года. Наибольший удельный вес в объеме отгруженных товаров собственного производства, работ, услуг занимает продукция сельского хозяйства – 39,2 и продукция лесопереработки – 31,4%.

Рост стоимости сырья и энергоносителей, не развитость автодорожной сети и удалённость от потребителей сказывается на убыточности субъектов лесопромышленного комплекса и в перспективе их закрытия.

В целях модернизации машинного парка в 2018 году хозяйствами округа приобретено 3 трактора, 3 единицы техники для уборки урожая, из них 1 зерноуборочный комбайн, 4 единицы сельскохозяйственного оборудования для обработки почвы, 1 грузовой автомобиль. Плана модернизации машинного парка на перспективу Схемой территориального планирования муниципального округа не предусматривается, изменения вносятся при необходимости.

Динамика улучшения жилищных условий в целом положительная. В 2018 году по федеральным, региональным и муниципальным программам 263 человек улучшили условия жизни (в 2017 году – 156 человек). Численность состоящих на учете нуждающихся в улучшении жилищных условий остаётся большой, по состоянию на 01.01.2019 г., составляла 4173 человека.

К основным планировочным центрам округа с перспективным развитием относятся села Белоево, Пешнигорт, Ленинск, Егва, Ошиб, Верх-Иньва.

Вблизи планировочных центров планируется разместить резервные площадки для промышленного и жилищного строительства, а также выделить рекреационных зон для отдыха населения.

К зонам перспективного рекреационного использования отнесены территории с благоприятными ландшафтными условиями, расположенные вблизи водоемов и транспортных коммуникаций. Такие территории



определены в районе с. Кува, район между селом Белоево и городом Кудымкар, у с. Верх-Иньва вдоль р. Иньва. Южнее г. Кудымкар планируется создание этнокультурного парка.

Прогнозируется, что реализация мероприятий СТП муниципального образования и муниципальных программ позволит стабилизировать показатели социального – экономического развитие территории и демографическую ситуацию, сократить отток работающих жителей, создать условия закрепления семей на территории округа.

Транспортное предложение и транспортный спрос взаимосвязаны. При модернизации транспортной инфраструктуры изменяются параметры транспортного предложения, обеспечивая в той или иной степени удовлетворение транспортного спроса.

Выбор способа передвижения, вида транспорта и степени их использования зависят от ряда факторов:

- социальные (социальный статус, семейное положение, принадлежность к некоторой референтной группе);
- личные (возраст, этап жизненного цикла, род занятий, экономическое положение, образ жизни, представление о себе);
- культурные (культура, субкультура, принадлежность к социальному классу);
- психологические (мотивация);
- состав и уровень развития транспортной системы;
- доступность субъектов транспортной системы;
- качество транспортного обслуживания территории;
- уровень автомобилизации населения;
- расстояния передвижения и др.

Учитывая демографическую ситуацию, уровень жизни населения, структуру социальных объектов и тенденции социально-экономического развития муниципального округа, ожидается, что на ближайшие 5 лет





транспортный спрос на пассажирские перевозки существенно не изменится и сохранит свои значения на уровне 150 человек в сутки.

Ожидается, что структура передвижения населения на территории Кудымкарского муниципального округа будет претерпевать ежегодные незначительные изменения. Численность населения, не имеющих автобусного сообщения составляет 1141 чел. при среднегодовой численности населения по хозяйственному учету 28251 чел. В перспективе ожидается снижение этой численности за счёт прогнозируемого сокращения численности населения округа.

Сеть пригородных маршрутов общественного транспорта будет претерпевать не значительные преобразования.

С вводом планируемых к строительству производственных объектов и разработок карьеров добавится ряд объектов тяготения транспорта, прежде всего грузового, корреспонденций в структуры грузоперевозок (см. СТП округа и планы стратегического развития муниципального округа).

Объёмы перевозок возрастут незначительно, на уровне роста экономических показателей лесопромышленных, сельскохозяйственных и новых добывающих предприятий по мере разработки новых месторождений стройматериалов, карбонатного сырья, агросырья, нефти и подземных вод.

Ожидается к 2022 году рост объемов отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ, услуг на 2.2%, а ежегодный прирост объема продукции сельского хозяйства прогнозируется на уровне 5%.

Существенное влияние на интенсивность движения окажет реализация проект по созданию новых транспортных коридоров, предусмотренных СТП Пермского края. По проекту Кудымкарский муниципальный округ рассматривается как Кудымкарская локальная территориально-планировочная система в зоне пересечения двух проектируемых региональных транспортных коридоров: Западного меридионального и 1-го Северного широтного, с сооружением необходимых путепроводов и транспортных развязок, объектов дорожной инфраструктуры.



Планируется, что это будет зона перспективного градостроительного и туристско-рекреационного развития с полюсом роста в городе Кудымкар.

В рамках этого проекта развитие получают автодороги местного значения Кудымкар – Гайны, Кудымкар – Визяй и Кудымкар – Ошиб. В этой связи СТП муниципального образования прогнозирует рост интенсивности движения в округе более, чем в 1,5 раза. Это повлияет на мобильность населения и субъектов экономики муниципального округа, которые связывают со стабилизацией и ростом социально-экономического развития округа.

В этих условиях дорожная деятельность направляется на выполнение реконструкционных мероприятий в отношении существующей автодорожной сети и её сохранности, принятие мер по повышению качества и категорийности автодорог местного значения, существенного роста доли автодорог соответствующих требуемым транспортно-эксплуатационным показателям.

В свою очередь изменения состояния автодорог повысит спрос на объекты инфраструктуры и их качество.

Таким образом, прогноз социально-экономического и градостроительного развития Кудымкарского муниципального округа в целом носит сдержанно позитивный характер. Анализ документов территориального и стратегического планирования округа составляет основу для планирования развития транспортной инфраструктуры, разработки комплексной схемы рациональной организации дорожного движения в Кудымкарском муниципальном округе.

## **2.2 Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории муниципального образования**

С учётом анализа мероприятий и их финансирования в СТП



муниципального образования, муниципальных программ Кудымкарского муниципального округа рассматривается сдержанно оптимистичный характер экономического развития.

Темпы естественной убыли и миграционного оттока несколько замедлились на фоне принимаемых усилий по социально-экономической стабильности. Ожидается продолжение тенденции незначительного сокращения численности населения в трудоспособном возрасте, увеличения демографической нагрузки на трудоспособное население и стабилизации численности населения.

Структура и параметры передвижения населения на прогнозный период до 2015 года значительно не изменятся.

Транспортно-экономические связи муниципального округа обслуживаются автомобильным транспортом.

Автодорожный каркас муниципального округа, сформированный автодорогами общего пользования федерального и регионального значения, реконструкционные мероприятия по которым предусматриваются в СТП Пермского края, обеспечивает устойчивые внешние транспортные пассажирские и грузооборотные связи.

Корреспонденции между населёнными пунктами округа и субъектами организаций экономической и социальной сферы также обеспечиваются и автодорогами местного значения, реконструкционные мероприятия по которым предусматриваются:

- СТП муниципального образования,
- муниципальной программой «Развитие транспортной системы Кудымкарского муниципального округа Пермского края» с указанными целевыми показателями по годам
- Планом мероприятий по реализации Стратегии социально-экономического развития Кудымкарского муниципального района на 2019-2030 годы.

В связи с определением основных планировочных центров округа (села Белоево, Пешнигорт, Ленинск, Егва, Ошиб, Верх-Иньва, Кува) и перспектив их развития спрос на пассажирские перевозки на период прогноза 2035 год возрастёт на 25-30%.

Пассажирский транспорт представлен автобусом. В перспективе муниципальной программой «Развитие транспортной системы Кудымкарского муниципального округа Пермского края» предусмотрены цели по созданию условий для круглогодичных пассажирских перевозок и созданию эффективной системы управления в сфере дорожного хозяйства.

Учитывая тенденцию роста парка личного транспорта, к расчётному сроку возможно снижение спроса на пассажирские перевозки транспортом общего пользования до 15-20%, что позволит перенаправить средства на повышение качества системы пассажирских перевозок.

С учётом прогноза социально-экономического и градостроительного прогноза развития муниципального образования, перспектив реализации инвестиционных программ ожидается ежегодное увеличение объемов отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ, услуг в пределах 2-5% (подраздел 2.1).

Наибольший удельный вес в объеме отгружаемых товаров собственного производства занимает продукция сельского хозяйства, лесопереработки и разработчиков месторождений стройматериалов, карбонатного сырья, агросырья, нефти. Ожидается, что общий рост объёмов перевозки продукции грузовым транспортом в этих секторах будет ежегодно возрастать в пределах 3%.

Доля грузовых тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств, а также транспортных средств с опасными грузами увеличится в составе общего потока транспорта.

С перспективами рекреационного использования связаны районы между селом Белоево и городом Кудымкар, у с. Верх-Иньва вдоль р. Иньва, добавится ряд объектов тяготения транспорта различного назначения.



Число корреспонденций в структурах пассажиро- и грузоперевозок возрастёт с 1804 в 2020 году до 2183 в 2035 году (по результатам макро моделирования в системе PTV).

Таким образом, основными направлениями совершенствования транспортной инфраструктуры в перспективе 2035 года являются: существенное улучшение качества автодорог, создание объектов дорожной инфраструктуры, совершенствование системы сбережения дорожной одежды УДС населённых пунктов и организации рационального дорожного движения на основе результатов систематического мониторинга дорожного движения на автодорогах местного значения Кудымкарского муниципального округа.

### **2.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта**

Проблемная ситуация, характеризующая состояние транспорта на территории Кудымкарского муниципального района, требует кардинального пересмотра места и роли района в системе транспортных потоков. Принятие подобных мер может оказать существенное влияние на увеличение занятости населения за счет обслуживания транспорта. Серьезность данного вопроса неоднократно подчеркивалась в программах развития района, Пермского края, а также на федеральном уровне.

Схемой территориального планирования Пермского края предложена принципиальная планировочная модель организации новых транспортных коридоров на территории Пермского края. По территории Коми-Пермяцкого автономного округа должен пройти 1-ый Северный широтный коридор, который проектируется в целях создания дополнительных широтных связей Запад – Восток, в частности, с Кировской областью, республикой Коми, севером Свердловской и Тюменской областей, Ханты-Мансийским автономным округом. Благодаря этому коридору получит дальнейшее



развитие транспортная структура крупнейшей промзоны Березники – Соликамск и Коми-Пермяцкого округа. Для проложения трассы планируется использовать существующую дорогу Кудымкар – Пожва. Участки Кудымкар – Киров и Пожва – Усолье – Березники и далее в сторону Ханты-Мансийска должны быть выстроены заново. По данным ГУ «Дорожный комитет КПО» участок Кудымкар – Киров планируется строить с использованием действующей автодороги Кудымкар – Визяй, с выходом на населенный пункт Самозванка в Сивинском районе Пермского края или село Афанасьевское Кировской области.

Западный меридиональный коридор представлен проектируемой железнодорожной линией Архангельск – Сыктывкар – Кудымкар – Григорьевская (Верещагино) – Кукуштан и автомобильной дорогой Архангельск – Сыктывкар – Кудымкар – Нытва – Барда – Куеда – Уфа с ответвлением на Киров в районе п. Карагай.

Сооружение автомагистрали Архангельск – Сыктывкар – Гайны – Кудымкар – Оханск – Барда – Чернушка – Уфа предусматривается в основном по существующим дорогам с реконструкцией участков Кудымкар – Гайны, Нытва – Оханск – Новый – Крылово, Барда – Чернушка. Новое строительство потребуется на участках Гайны – Сыктывкар и частично в районе Нытвы. Для обеспечения выезда на автомагистраль из Перми в сторону Уфы предложена реконструкция дороги Пермь – Барда на участке Пермь – Юго-Камский – Новый. Выход на Уфу через Чернушку увязан со Схемой территориального планирования, разработанной для Башкортостана.

Таким образом, на период до 2025г автодорожная сеть Кудымкарского муниципального округа может получить значительное развитие и загрузку за счет организации новых транспортных коридоров.

Программы развития автотранспортного комплекса Пермского края предусматривают реконструкцию существующей автодорожной сети с доведением её технико-эксплуатационных параметров в соответствии с



принятой технической категорией и сооружением необходимых путепроводов и транспортных развязок.

Размеры, структура и направления транспортных потоков на автодорогах общего пользования определяются объемами промышленного и сельскохозяйственного производства, хозяйственными связями, размещением и развитием на территории муниципального округа грузо- и пассажирообразующих узлов, зон отдыха, уровнем автомобилизации и рядом других факторов.

Расчет перспективной интенсивности движения базируется на данных о развитии и размещении производительных сил, прогнозе социально-экономического развития муниципального округа.

На перспективу до 2025 года на формирование транспортного спроса наибольшее влияние будут оказывать следующие факторы:

- развитие зон экономической активности, рост занятости и объемов производства в них;
- увеличение валового регионального продукта и доли сферы услуг в нем;
- рост международной торговли;
- изменение численности и структуры населения региона;
- рост уровня автомобилизации;
- развитие малых и средних предприятий и увеличение мелкопартионных перевозок;
- более быстрое развитие производств, тяготеющих к автомобильному транспорту;
- повышение требований грузоотправителей к скорости доставки грузов и их сохранности;
- развитие рекреации и туризма.

Прогноз интенсивности движения к 2025 году показал, что в целом размеры транспортных потоков могут увеличиться в 1,5 – 3,0 раза. На

формирование транспортных потоков по автомобильным дорогам, существенное влияние окажет создание новых транспортных коридоров.

В результате реализации сценариев, транспортные потоки будут реагировать следующим образом:

– при пессимистичном сценарии основной грузопоток будет формироваться теми же грузами, что и на сегодняшний день. Динамика роста грузопотоков будет совпадать с динамикой развития лесной промышленности и сельского хозяйства. При этом средняя дальность перевозок не будет меняться, соответственно грузооборот будет расти пропорционально объемам перевозок.

– оптимистичный сценарий развития подразумевает более активное и качественное развитие транспортной инфраструктуры, что является необходимым условием для развития региона в целом. При выполнении этих условий предполагается рост пассажиро- и грузооборота.

При условии выполнения оптимистичного сценария, предполагается завершение строительства Северного транспортного коридора к 2020 г., в результате чего в 2025 г. объем перевезенных грузов превышает показатель пессимистичного сценария в 4 раза, грузооборота – в 4 раза, пассажирооборота – в 20 раз, что, однако, только достигает показатели 2002г. Все это окажет влияние на возможное увеличение занятости в сфере транспорта и сервисного обслуживания, а также торговли и логистики по причине большей вовлеченности в мирохозяйственные потоки, хотя и транзитные. В случае пессимистичного прогноза, с учетом падения численности населения и снижения объемов сельскохозяйственной и лесной промышленности, оказание транспортных услуг не будет востребовано.

Таким образом, улучшение в сфере транспортной инфраструктуры, а также в развитии округа в целом, возможны лишь в случае резкого качественного изменения в экономике региона.





## 2.4 Прогноз развития дорожной сети муниципального образования

Сеть автомобильных дорог является важнейшим элементом в развитии экономики Кудымкарского округа. Ее эффективное функционирование и устойчивое развитие являются необходимыми условиями экономического роста, обеспечения целостности Кудымкарского округа, повышения уровня и улучшения условий жизни населения.

В соответствии с приоритетными направлениями социально-экономического развития Пермского края по улучшению качественного состояния дорожной инфраструктуры предусматривается уделять особое внимание опережающему развитию транспортного комплекса как фактора, играющего ключевую роль в снижении транспортных издержек в экономике, а также в обеспечении социальной стабильности и международной экономической интеграции.

Дорожная сеть Кудымкарского округа в настоящее время не в полной мере соответствует социально-экономическим потребностям общества, более 50 % автомобильных дорог не отвечают нормативным и допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию.

При составлении прогноза развития дорожной сети муниципального образования предусматривается решение следующих задач:

улучшение транспортно-эксплуатационного состояния сети автомобильных дорог;

увеличение пропускной способности опорной сети автомобильных дорог;

повышение качества содержания автомобильных дорог.

На период до 2025 года планируется проведение мероприятий по совершенствованию УДС, в частности:

1) восстановительный ремонт и качественное содержание муниципальных автомобильных дорог общего пользования и мостов между



населенными пунктами;

2) реконструкция существующей автодорожной сети с доведением её технико-эксплуатационных параметров в соответствии с принятой технической категорией и сооружением необходимых путепроводов и транспортных развязок;

3) увеличение общего количества муниципальных дорог с усовершенствованным покрытием:

- участок «Белоево–Кува» автодороги «Белоево–Кува–Сидорова»;
- участок «Кудымкар–Верх–Иньва–Самкова»;
- участок «Верх–Иньва–Демина» автодороги «Верх–Иньва–Демина–Визяй»;
- дорога «Егва–Гурина–Малова», протяженность 15,47 км;
- участок «Ракшина–Полва» дороги «Ракшина–Полва–Калинина»;
- участок автодороги Юрино–Кекур, протяженность 4,986 км;

4) создание подъездов к объектам в зонах перспективного рекреационного развития;

5) строительство объектов придорожного сервиса (в соответствии с проектами реконструкционных и строительных работ).

Основное развитие улично-дорожной сети запланировано на краткосрочный и среднесрочный периоды. Также, проектом прогнозируется проведение капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог местного значения. В результате реализации предусмотренных в выбранном варианте развития мероприятий будут достигнуты результаты, указанные в таблице 2.4.1.

Таблица 2.4.1 – Прогноз развития транспортной инфраструктуры

№ п/п	Наименования показателей и их групп	Ед. изм.	2020 г.	2021-2024 гг.	2025-2029 гг.	2030-2034 гг.
-------	-------------------------------------	----------	---------	---------------	---------------	---------------



1	Доля автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным и допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям	%	30,49	55,0	65,0	70,0
2	Совершенствование и развитие сети автомобильных дорог	км	22,45	64,4	59,3	10,9

Перечень мероприятий по развитию дорожной сети Кудымкарского муниципального округа приведен в пункте 4.6 настоящей Программы.

## 2.5 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории муниципального округа. Основной прирост этого показателя осуществляется за счёт увеличения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан.

В перспективе прогнозируется рост уровня автомобилизации, связанный с ростом уровня доходов населения. В среднем в рассматриваемом период прогнозируется прирост уровня автомобилизации на 0,6 процента в год. В связи с тем, что сводные данные по уровню автомобилизации и о составе транспортных средств в муниципальном округе отсутствуют, прогнозные значения рассчитаны исходя из средних показателей по Пермскому краю. Прогнозные параметры дорожного движения и уровня автомобилизации указаны в таблице 2.5.1.

Таблица 2.5.1 – Прогноз уровня автомобилизации и параметров дорожного движения

№ п/п	Наименование показателя	Ед. изм.	2019 год	2020-2024 гг.	2025-2029 гг.	2030-2035 гг.
1	Уровень автомобилизации	авт. / тыс. чел	320	329,6	339,5	349,7



№ п/п	Наименование показателя	Ед. изм.	2019 год	2020-2024 гг.	2025-2029 гг.	2030-2035 гг.
2	Средняя скорость движения на автомобильном транспорте	мин.	-	33,4	36,0	37,2
3	Среднее время поездки на автомобильном транспорте	мин.	-	29 мин 48 сек	28 мин 18 сек	28 мин 12 сек

Таким образом, даже при увеличении уровня автомобилизации в результате реализации мероприятий, назначенных Настоящей Программой, основные параметры дорожного движения будут улучшаться.

## 2.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Анализ статистических показателей, характеризующих уровень безопасности дорожного движения проведённый в п. 1.9 показал наличие небольшой тенденции сокращения количества дорожно-транспортных происшествий и числа пострадавших. Показатель социального риска по муниципальному округу в 2019 году составил 4,5 погибших на 100 тысяч жителей, что значительно ниже целевого значения (11,7) заложенного в паспорте безопасности национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (Указ Президента Российской Федерации «О национальных целях и стратегических задачах развития на период до 2024 г.»).

Приводя расчёт прогнозных значений, следует отметить, что показатели безопасности дорожного движения имеют преимущественно стохастическую природу, в связи с чем, очень сложно достоверно прогнозировать их изменение на отдаленные периоды. Особенно это касается данных по количеству погибших, содержащих относительно малые объемы выборки.

Учитывая краткосрочность периода анализа, а также нестабильность отслеживаемых значений, с целью прогноза использовались

логарифмические уравнения линий тренда предполагающие, на основании усреднённых показателей за последние пять лет, замедления темпов снижения аварийности, а затем их стабилизацию на нижнем пороговом уровне.

При этом, предполагается, что все мероприятия по организации дорожного движения, проектированию, строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры будут выполняться в соответствии с требованиями действующих нормативов и в соответствии с графиком, предусмотренным настоящей программой

Таким образом, принимая во внимание прогноз развития транспортной инфраструктуры и прослеживаемую тенденцию изменений показателей безопасности дорожного движения, можно с высокой долей вероятности предположить, что к началу 2025 года количество ДТП сократится, более, чем на 22%. Как уже отмечалось, данные по количеству погибших не характеризуются стабильностью значений, за период с 2015 года по 2019 года регистрировалось, как полное отсутствие погибших (2016 г.), так и их резкий рост (2015 г., 2018 г.) (см. таблицу 1.9.1), однако общая тенденция намеченная в течении последних четырех лет позволяет спрогнозировать к 2025 году достижения нулевых значений показателя социального риска, либо его стабилизацию на уровне 4-5 погибших на 100 тысяч жителей, что соотносится с целевыми показателями в рамках национальных проектов. Сводные прогнозные показатели, с разбивкой по годам представлены в таблице 2.6.1 и на рисунках 2.6.1, 2.6.2.

Таблица 2.6.1 – Прогнозные показатели безопасности дорожного движения на территории городского округа

№ п/п	Наименование показателя	Ед. изм.	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год
1	Количество дорожно-транспортных происшествий	ед.	13	12	11	11	10
2	Социальный риск	погибших на 100 тыс чел.	0	9,4	4,8	4,9	0



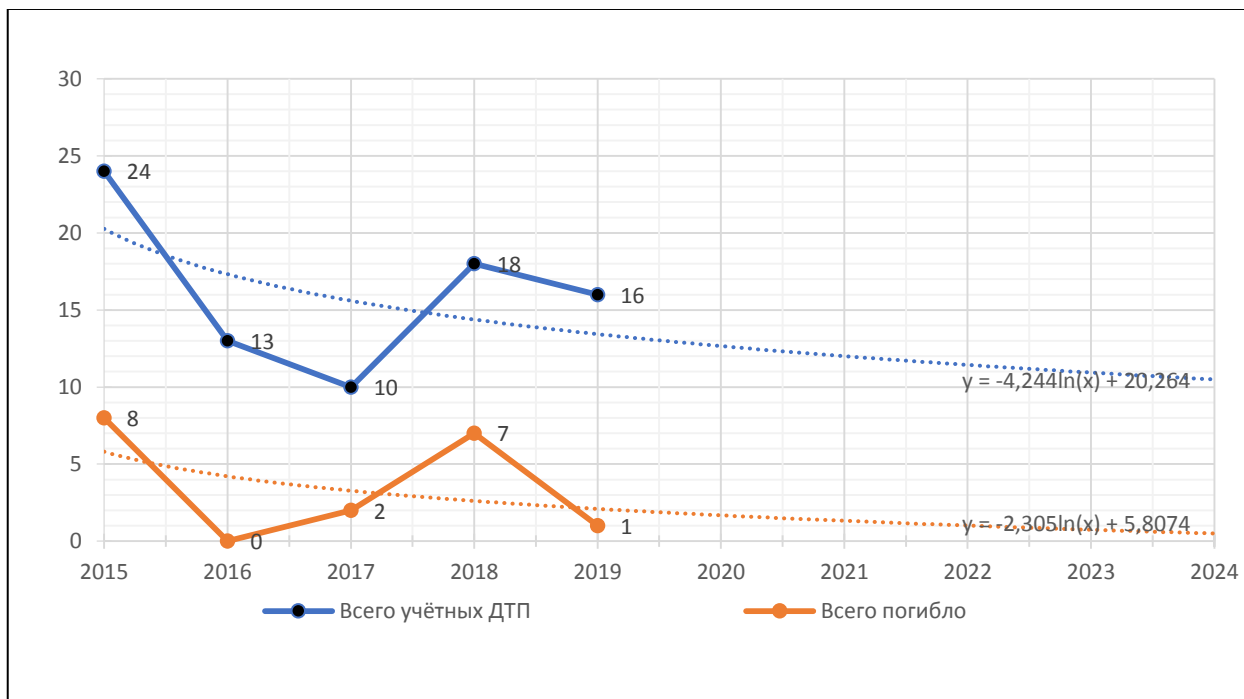


Рисунок 2.6.1 Диаграмма прогнозируемого снижения количества ДТП

Соотнесение данных по ДТП за первую половину 2020 года (см. таблицу 2.6.2) с прогнозируемыми значениями на данный период, свидетельствуют в пользу высокой степени достоверности сделанного прогноза.

Таблица 2.6.2 – Показателей аварийности за первые 6 месяцев 2020 г.

Период анализа	Общее количество			
	ДТП	Раненых	Погибших	Участников
2019 г. (6 месяцев)	7	11	1	16
2020 г. (6 месяцев)	5	6	0	10
Разница показателей	-28,6%	-45,5%	-100%	-37,5%

При расчёте показателя социального риска использовались прогнозные значения, полученные на основе статистических данных по оценке численности населения территориальным органом Федеральной службы государственной статистики по Пермскому краю в период с 2009 по 2019 год. Прогноз делался из наихудшего «инерционного» сценария развития, предполагающего сохранение текущих трендов естественного движения и миграционного оттока.

В тоже время, за счет реализации мероприятий по дополнительному техническому оснащению пересечений и примыканий автомобильных дорог, системному обустройству участков улично-дорожной сети пешеходными ограждениями, обустройству нерегулируемых пешеходных переходов освещением, искусственными дорожными неровностями, светофорами Т.7, системами светового оповещения, дорожными знаками с внутренним освещением и светодиодной индикацией, световозвращателями и индикаторами, а также устройствами дополнительного освещения, предполагается сокращение числа дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов более, чем в два раза уже к 2022 г.

Таким образом, в результате успешного выполнения разработанной стратегии предполагается достижение существенных результатов по повышению уровня безопасности дорожного движения.

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

Задачами транспортной инфраструктуры в области снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду являются:

- сокращение вредного воздействия транспорта на здоровье человека за счет снижения объемов воздействий, выбросов и сбросов, количества отходов на всех видах транспорта;
- мотивация перехода транспортных средств на экологические чистые виды топлива.

Для снижения негативного воздействия транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду в условиях увеличения количества автотранспортных средств и повышения интенсивности движения на автомобильных дорогах предусматривается реализация следующих мероприятий:

- разработка и внедрение новых способов содержания, особенно в

зимний период, автомобильных дорог общего пользования, позволяющих уменьшить отрицательное влияние противогололедных материалов;

– обустройство автомобильных дорог средствами защиты окружающей среды от вредных воздействий, включая применение искусственных и растительных барьеров вдоль автомагистралей для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий.

– стимулирование к использованию транспортных средств, работающих на альтернативных источниках (нефтяного происхождения) топливо-энергетических ресурсов.

Основной задачей в этой области является сокращение объемов выбросов автотранспортных средств, за счет капитального ремонта, ремонта и содержания автомобильных дорог. Реализация мероприятий Программы направлена на сокращение существующего уровня выбросов и предотвращения возможного их возрастания, а также минимизацию экологического ущерба от выброса вредных веществ автотранспорта. Усредненные существующие и прогнозные показатели выбросов вредных веществ приведены в таблице 2.7.1.

Таблица 2.7.1 – Прогноз изменения объемов выброса вредных веществ

Наименование показателя	Эмиссия CO (г)	Эмиссия Nox (г)	Эмиссия VOC (г)
2020 г.	298,53	58,08	69,18
Прогнозный период	344,8	67,19	79,9

Также, следует отметить, что по результатам анализа уровня шума на территории Кудымкарского муниципального округа, в районах жилой застройки отсутствует острая необходимость в установке противозумовой защиты. Однако, в случае возрастания уровня автомобилизации более чем на 3% в год, на прогнозный период рекомендуется предусмотреть устройство





противошумовой защиты в зонах наиболее плотной жилой застройки. В качестве противошумовой защиты рекомендуется применять мероприятия по высаживанию зелёных насаждений, а также установке противошумовых экранов.



### **3 Укрупнённая оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры и выбор предлагаемого к реализации варианта**

В зависимости от анализа существующих параметров и условий дорожного движения, включая данные исследования причин и условий возникновения ДТП и оценки эффективности используемых методов организации дорожного движения можно выделить перечень задач первоочередного и планового характера, требующих решения с использованием мероприятий по организации дорожного движения.

В основную группу мероприятий, которые требуются для улучшения существующей дорожной обстановки на территории муниципального округа и обеспечения устойчивости транспортной системы входят:

- работы по содержанию, ремонту, капитальному ремонту автомобильных дорог для доведения фактических параметров к их нормативному значению;
- мероприятия по развитию сети дорог, повышению плотности УДС и плотности маршрутной сети.
- реализация локальных реконструктивно-планировочных мероприятий на отдельных участках УДС для ликвидации «узких мест»;
- изменение действующих схем движения транспорта, разделение транспортных потоков и оснащение участков УДС современными ТСОДД;
- совершенствование систем информационного обеспечения участников дорожного движения;
- развитие системы общественного транспорта, направленное на упорядочивание графиков движения, снижение длительных задержек и повышение комфорта;
- обеспечение пропуски транзитных транспортных потоков;
- регулирование скоростного режима движения транспортных средств на отдельных участках (нанесение шумовых полос и установка дорожных



знаков в местах повышенной опасности и с высокой вероятностью совершения ДТП);

- формирование единого парковочного пространства;
- мероприятия по организации движения пешеходов и обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов;
- мероприятия по развитию велосипедного движения;
- мероприятия по контролю нарушений правил дорожного движения.

Очевидно, что реализация всего комплекса мероприятий требует значительных финансовых затрат, которые могут не совпасть с экономическими возможностями. Поэтому, для оценки возможности соотнесения эффекта от проведения мероприятий с объёмом финансирования дальнейшая работа по разработке Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры была рассмотрена с учётом нескольких вариантов проектирования.

1-й вариант (базовый или инерционный) основывается на принципах достаточности. Включает в себя наименее затратные мероприятия по развитию УДС Кудымкарского муниципального округа. Допускается, что существующая транспортная система достаточно устойчивая и способна обеспечивать требуемый уровень безопасности и обслуживания дорожного движения в условиях минимального финансирования с реализацией точечных мероприятий по устранению «узких» мест и локальных проблем на улично-дорожной сети. В первой очереди реализации по базовому варианту предполагается приведение транспортной инфраструктуры к нормативному состоянию. Общая транспортная ситуация остается на минимально возможном уровне эффективности. Возможно возникновение очередей и транспортных заторов в наиболее сложных местах. Планируемое увеличение максимального уровня загрузки на УДС муниципального округа при базовом варианте составляет 12 - 14%. Ответственность за выполнение мероприятий возлагается на Администрацию муниципального образования. Реализация



мероприятий варианта концепции происходит за счет сил местного и краевого бюджетов, в зависимости от принадлежности дорог.

2-й вариант (сбалансированный или целевой) предусматривает постепенное сбалансированное развитие объектов транспортной инфраструктуры по все видам транспорта и участникам дорожного движения для обеспечения бесперебойного функционирования УДС с учётом достижения целевых показателей. Сценарий предполагает: приведение транспортной инфраструктуры к нормативному состоянию, строительство новых участков автомобильных дорог, развитие сети тротуаров и велодорожек; оптимизацию организации движения; реконструкцию и капитальные ремонты дорог для повышения пропускной способности сети и ликвидации аварийно-опасных участков на территории муниципального округа. Учтены все локальные мероприятия, а также реализация проектов регионального значения. Запланированы мероприятия по развитию системы организации дорожного движения: рациональное распределение транспортных потоков. Данный вариант концепции отражает существующие тенденции экономического развития округа и призван ликвидировать существующие и прогнозируемые недостатки УДС в пределах рассматриваемых временных промежутков. В первой очереди реализуются мероприятия с наибольшим приоритетом, которые позволят обеспечить существующие потребности населения и планомерное развитие, в последующие периоды реализуются мероприятия, обеспечивающие транспортные связи планируемых объектов. Реализация мероприятий сбалансированного варианта развития происходит за счет средств местного и регионального бюджета, а также средств частных инвесторов.

Предлагаемая модель развития позволит не превышать загрузку УДС более 27–30% (самые сложные места), при которой не будут образовываться системные транспортные заторы и стабилизируется уровень обслуживания водителей. Средний уровень загрузки должен составить 6,3%.



3-й вариант (прогрессивный или опережающий) представляет собой комбинированный вариант, направленный на развитие всех систем транспорта при признании преимуществ, дающих для перевозок на территории, пассажирского транспорта. В рамках данного варианта предполагается реализация мероприятий сбалансированного варианта развития со сдвигом сроков их реализации. Данный вариант развития позволяет ликвидировать существующие и перспективные проблемы транспортной инфраструктуры с учетом значительного прироста населения и автомобилизации и наряду с мероприятиями, предусмотренными 2-м вариантом, концепция прогрессивного развития подразумевает активное внедрение систем мониторинга транспортных потоков, автоматизированного управления дорожным движением и расширенную реконструкцию существующей УДС с целью повышения ее пропускной способности, что требует значительных финансовых инвестиций. В ходе реализации прогрессивного варианта развития в первую очередь планируется реконструкция и строительство объектов транспортной инфраструктуры, в последующие периоды планируется создание транспортной инфраструктуры под будущие объекты и реконструкции объектов регионального значения.

Реализация проектов планируется за счет местного, регионального и федерального бюджетов, а также привлечения значительных объемов инвестиций, за счет предоставления льготных условий пользования земли. В рамках данного сценария средняя загрузка движением улично-дорожной сети муниципального образования составит не более 6,1%.

Для каждого из рассматриваемых вариантов, формирование принципиальных предложений и решений по основным мероприятиям ОДД базировалось с учётом вектора социально-экономического развития округа, которые отражены в документах территориального планирования.

Представленные варианты соответствуют техническому заданию на выполнение работы и содержат полный комплекс мероприятий, перечисленных в техническом задании.

## **4 Перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметров объектов транспорта, очередность реализации мероприятий**

### **4.1 Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта**

Транспорт играет важную роль в социально-экономическом развитии страны. В целом, транспортная система определяет условия экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения. Доступ к безопасным и качественным транспортным услугам определяет эффективность работы и развития производства, бизнеса и социальной сферы. В связи с этим, роль транспорта в социально-экономическом развитии Кудымкарского муниципального округа определяется рядом объемных, стоимостных и качественных характеристик уровня транспортного обслуживания.

«Схемой территориального развития Кудымкарского муниципального района» не предусматривается выделение площадей для размещения новых населенных пунктов и не планируется создания новых крупных мест приложения труда, вне сложившейся системы расселения. Соответственно, не требуется строительство новых дорог вне существующей автодорожной сети.

Одной из задач дорожной политики при совершенствовании и развитии сети территориальных автодорог является повышение уровня сервисного обслуживания пользователей дорог. Объекты придорожного сервиса и их размещение должны полностью обеспечивать удовлетворение нужд участников движения, не нарушая при этом требования безопасности дорожного движения и экологии.



Муниципальной программой «Развитие транспортной системы Кудымкарского муниципального округа Пермского края» разработан перечень основных мероприятий и сроки их реализации, представленный в Таблице 4.1.



Таблица 4.1 – Перечень основных мероприятий и сроки их реализации, утвержденных муниципальной программой «Развитие транспортной системы Кудымкарского муниципального округа Пермского края»

№ п/п	Номер и наименование муниципальной программы, подпрограммы, основного мероприятия	Срок		Ожидаемый непосредственный результат (краткое описание)
		начала	окончания	
1.	<i>Подпрограмма 1 «Совершенствование и развитие сети автомобильных дорог в Кудымкарском муниципальном округе Пермского края»</i>			
1.1	Основное мероприятие «Содержание автомобильных дорог местного значения в границах Кудымкарского муниципального округа Пермского края»			
1.1.1	Содержание автомобильных дорог местного значения вне границ населенных пунктов в границах Кудымкарского муниципального округа Пермского края	2020	2024	Поддержание дорог в нормативном состоянии; обеспечение безопасного и бесперебойного движения автотранспорта; протяженность автодорог, находящихся на содержании, 649,261 км
1.1.2	Содержание автодорог местного значения в границах населенных пунктов Кудымкарского муниципального округа Пермского края	2020	2024	Поддержание дорог в нормативном состоянии; обеспечение безопасного и бесперебойного движения автотранспорта; протяженность автомобильных дорог, находящихся на содержании, 588,830 км
1.2	Основное мероприятие «Ремонт автомобильных дорог и искусственных сооружений на них»			
1.2.1	Ремонт автомобильных дорог	2020	2024	Приведение в нормативное состояние автомобильных дорог; к 2024г. протяженность отремонтированных дорог составит 85 км, искусственных сооружений – 600 п.м.; увеличение доли автодорог, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, до 55% к концу 2024г.
1.2.2	Ремонт автомобильных дорог в границах населенных пунктов	2020	2024	Приведение в нормативное состояние автомобильных дорог





Продолжение таблицы 4.1

1.2.3	Проектирование строительство (реконструкция), капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения, находящихся на территории Пермского края	2020	2020	Приведение в нормативное состояние автомобильных дорог; к 2021г. протяженность отремонтированных дорог составит 28 км
1.2.4	Разработка проектной и рабочей документации по объекту «Ремонт автомобильной дороги Кудымкар-Верх-Иньва км 17+000 – 24+257	2020	2020	Обеспечение транспортного сообщения между населенными пунктами и уличной сети автодорог; оборудование искусственным освещением протяженностью 7,25 км
1.2.5	Искусственное освещение автомобильной дороги «Белоево-Карбас» ул.Кувинская и ул.Советская в с.Белоево	2020	2020	Обеспечение транспортного сообщения между населенными пунктами и уличной сети автодорог; оборудование искусственным освещением протяженностью 2,6 км
1.2.6	Искусственное освещение автомобильной дороги «Подъезд к с.Белоево» ул.Ленина	2020	2020	Обеспечение транспортного сообщения между населенными пунктами и уличной сети автодорог; оборудование искусственным освещением протяженностью 1,2 км
1.3	Основное мероприятие «Категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств Кудымкарского муниципального округа Пермского края»			
1.3.1	Изготовление технических паспортов и паспортов уязвимости объектов транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства в Кудымкарском муниципальном округе Пермского края	2020	2024	Планирование и оценка уязвимости обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры
2.	<i>Подпрограмма 2</i> <i>«Повышение безопасности дорожного движения»</i>			
2.1	Основное мероприятие «Улучшение безопасности движения»			



Продолжение таблицы 4.1

2.1.1	Установка аншлагов, дорожных знаков, в местах концентрации ДТП и вблизи дошкольных учреждений, школ и мест массового скопления людей, согласно акту комплексного обследования	2020	2024	Повышение безопасности движения; снижение числа ДТП и погибших в них на 20%
2.1.2	Организация нанесения дорожной разметки на автомобильных дорогах и в населенных пунктах. Обустройство пешеходных переходов	2020	2024	Повышение безопасности движения; снижение числа ДТП и погибших в них на 20%
2.1.3	Разработка программы комплексного развития транспортной инфраструктуры и комплексных схем организации дорожного движения	2020	2021	Повышение безопасности движения; снижение числа ДТП и погибших в них на 20%
2.2	Основное мероприятие «Формирование навыков безопасного поведения детей на дорогах»			
2.2.1	Изучение правил дорожного движения. Организация и проведение на территории муниципального образования конкурсов с участием детей «Безопасное колесо», «Внимание дети», «За безопасность дорожного движения всей семьей», «Зеленый огонек»	2020	2024	Повышение безопасности движения, сокращение уровня смертности от ДТП; формирование у детей навыков безопасного поведения на дорогах на 100%
2.2.2	Выполнение регламентных работ по содержанию, обустройству «Автогородка» и класса по ПДД	2020	2024	Повышение безопасности движения, сокращение уровня смертности от ДТП; формирование у детей навыков безопасного поведения на дорогах на 100%



Продолжение таблицы 4.1

3.	<i>Подпрограмма 3</i> <i>«Организация транспортного обслуживания населения в Кудымкарском муниципальном округе Пермского края»</i>			
3.1	Основное мероприятие «Организация транспортного обслуживания населения в Кудымкарском муниципальном округе Пермского края»			
3.1.1	Осуществление пассажирских перевозок по маршрутам регулярных перевозок по регулируемым в границах Кудымкарского муниципального округа Пермского края с последующим возмещением части затрат хозяйствующим субъектам по муниципальным маршрутам «Степанова-Полва». «Степанова-Пятина»	2020	2024	Организация и развитие перевозок пассажиров автомобильным транспортом по маршрутам регулярных перевозок; возмещение затрат хозяйствующим субъектам, осуществляющим пассажирские перевозки по маршрутам регулярных перевозок между поселениями, на 100%
3.1.2	Осуществление полномочий по регулированию тарифов на перевозки пассажиров и багажа автомобильным и городским электрическим транспортом на межмуниципальных маршрутах регулярных перевозок	2020	2024	Организация и развитие перевозок пассажиров автомобильным транспортом по маршрутам регулярных перевозок



В области строительства железнодорожной магистрали «Белкомур» и обхода Пермского железнодорожного узла в настоящее время (по данным Пермского отделения Свердловской железной дороги) окончательные результаты технико-экономического обоснования проекта, выполняемые Министерством градостроительства и развития инфраструктуры Пермского края в перспективе развития до 2025 г. не закончены, в связи с чем работы по проектированию данного объекта не начаты.

#### **4.2 Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов**

Развитие маршрутного пассажирского транспорта (МПТ) оказывает весьма существенное влияние на весь процесс дорожного движения. Четкая работа МПТ позволяет сократить пользование индивидуальными автомобилями в первую очередь для трудовых поездок.

Маршрутная система пассажирского транспорта должна отвечать следующим основным требованиям:

- соответствовать пассажиропотоку по направлениям и обеспечивать такое принудительное распределение его по сети, при котором наилучшим образом обеспечивалась бы прямолинейность поездок пассажиров;
- возможность работы с минимальным мешающим влиянием на жизнедеятельность обслуживаемой территории;
- обеспечивать реализацию максимальной расчётной технической и эксплуатационной скоростей подвижного состава.

Дорожные знаки, установленные на автобусных остановках, должны быть выполнены и установлены по п. 5 ГОСТ Р52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 15.12.2004 N 121-ст) (ред. от 01.04.2020), которые размещают по п. 5 ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации

дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» (утв. Приказом Ростехрегулирования от 20.12.2019 №1425-ст). Автобусные остановки, расположенные на территории Кудымкарского муниципального округа, должны соответствовать требованиям ОСТ 218.1.002-2003.

Существующая сеть внутрирайонного пассажирского транспорта, на текущий период справляется со своими функциями по обслуживанию пассажиропотоков. Внесение изменений в существующую схему нецелесообразно.

#### **4.3 Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства**

Анализ парковочного пространства в Кудымкарском муниципальном округе выявил, что острый дефицит парковочного пространства в населенных пунктах отсутствует.

Расчет мест для хранения автомобилей в районах индивидуальной застройки не осуществляется, поскольку хранение ТС осуществляется на индивидуальных земельных участках. Платное парковочное пространство отсутствует.

На сегодняшний день в округе существует необходимость в организации мест временного и постоянного хранения автотранспорта в районе социально значимых объектов. Повсеместно встречается хаотичная парковка, в том числе с нарушением правил дорожного движения, что в свою очередь отрицательно сказывается на безопасности движения.

Мероприятия по развитию парковочного пространства включают мероприятия по созданию внеуличных и уличных парковок.

В результате развития внеуличного парковочного пространства будет создано, реконструировано и оборудовано около 100 м.-мест. Объекты будут

включать внеуличные наземные открытые парковки общего пользования с функциями перехватывающих. Планируемые работы включают:

- строительство новых парковочных карманов,
- обустройство существующих парковок в соответствии с Федеральным законом от 29.12.2017 N 443-ФЗ.

С целью оптимизации транспортной доступности объектов массового притяжения населения в данных населенных пунктах и некоторых других, программой предлагается создание дополнительных парковочных мест:

- с. Верх-Иньва, ул. Старцева, 4 (6 м-мест);
- с. Верх-Иньва, ул. Старцева, д. 7 (10 м-мест);
- с. Верх-Иньва, ул. Старцева, д.15 (7 м-мест);
- с. Кува, ул. Абрамовой, участок №11 (15 м-мест);
- с. Белоево, ул. Советская, д. 18 (7 м-мест);;
- д. Малая Серва, ул.Зеленая, д.1 (10 м-мест);;
- с. Пешнигорт, ул. Голева, дом № 16/1(5 м-мест);;
- д. Кекур, ул. Н.В. Попова, 21а(10 м-мест);.

В настоящий момент на территории Кудымкарского муниципального округа действуют 3 автозаправочных станции. Конкретный Перечень АЗС представлен в Таблице 1.1

Таблица 1.1 – Перечень комплексов АЗС в Кудымкарском МО

Название	Адрес	Состояние
Лукойл №59067	д. Артамоново	действует
Ликом	д. Ракшина	действует
V&V	д. Степанова	действует

На территории Кудымкарского муниципального округа запланировано размещение АЗС, нормативные санитарно-защитные зоны которых составляют:

- 100 м – для автозаправочных станций для заправки транспортных средств жидким и газовым моторным топливом; для криогенных



автозаправочных станций, предназначенных только для заправки транспортных средств сжиженным природным газом и/или сжатым природным газом, с объемом хранения сжиженного природного газа от 50 до 100 м. куб.;

– 50 м – для автозаправочных станций, предназначенные только для заправки легковых транспортных средств жидким моторным топливом, с наличием не более 3-х топливораздаточных колонок, в том числе с объектами обслуживания водителей и пассажиров; криогенных автозаправочных станций, предназначенных только для заправки транспортных средств сжиженным природным газом и/или сжатым природным газом, с объемом хранения сжиженного природного газа не более 50 м<sup>3</sup>, в том числе с объектами обслуживания водителей и пассажиров .

Данных о планировании строительства новых АЗС нет.

#### **4.4 Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения**

Пешеходная и велосипедная инфраструктура представляет собой важный элемент транспортной системы муниципального округа и является показателем его социально-экономического состояния. Ее развитие способствует повышению показателей здравоохранения и снижению экологической нагрузки от моторизованного транспорта. Данная инфраструктура играет важную транспортную роль, обеспечивая связанность территорий для социально-незащищенных слоев населения, в частности, для детей и пожилых людей, которые не могут приобрести личный автомобиль. Пешеходная и велосипедная доступность также выступает критерием инвестиционной и потребительской привлекательности объектов недвижимости.

##### *Пешеходная инфраструктура*



Согласно методическим рекомендациям, посвященным развитию пешеходных пространств поселений, разработанным Минтрансом Российской Федерации, городские пешеходные пространства делятся на следующие виды:

- тротуары вдоль дорог;
- тротуары и переходы у магистралей с маршрутами транспортных средств общего пользования;
- улицы совместного использования;
- внутрирайонные и внутриквартальные пути сообщения;
- пешеходные площади;
- парковые пешеходные дорожки;
- проходы между домами;
- пешеходные пространства внутри дворов;
- пешеходные тротуары около проводимых ремонтных работ.

В методических рекомендациях приведена краткая характеристика и особенности проектирования каждого вида пешеходного пространства.

Пешеходные связи между территориями, очень часто весьма разрозненны, на пути движения пешеходов находится много проблемных участков, связанных с организацией тротуаров, расположение имеющихся пешеходных переходов не всегда соотносится с траекторией пешеходных потоков. Имеется много участков УДС, где тротуар отсутствует, либо находится в ненадлежащем состоянии. Очень часто движение пешеходов по тротуару может быть заблокировано припаркованными автомобилями. Из-за особенностей сложившейся застройки в некоторых местах тротуары имеют ненормативную ширину или на тротуарах размещаются опоры инженерных коммуникаций, произрастают деревья.

Перечисленные проблемы нарушают равномерный режим движения пешеходов, вынуждая иногда двигаться по проезжей части, в то время как,



качественная и безопасная пешеходная инфраструктура предполагает разделение автомобильных и пешеходных потоков и их максимальную изоляцию друг от друга.

С учётом вышеизложенного, руководствуясь основными положениями, которые содержат «Методические рекомендации по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения. Развитие пешеходных пространств поселений, городских округов в Российской Федерации» от 30.07.2018 г., а также требованиям ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» от 01.04.2020 г. и ГОСТ 33150-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Проектирование пешеходных и велосипедных дорожек» от 01.02.2016 г. на территории Кудымкарского муниципального округа необходимо проведение следующих видов мероприятий, направленных на повышение уровня безопасности и улучшение условий движения пешеходов:

1) приведение в нормативное состояние существующих тротуаров и пешеходных дорожек и других объектов пешеходной инфраструктуры. К смежным мероприятиям относятся также обустройство подходов от тротуаров до непосредственно пешеходных переходов;

2) строительство новых участков тротуаров и пешеходных дорожек (параметры проектируемых тротуаров следует выбирать исходя из нормативных требований и конкретных условий прохождения тротуара. При проектировании новых пешеходных дорожек и тротуаров следует учитывать обеспечение доступности использования их инвалидами и другими маломобильными группами населения);

3) повышение видимости переходов посредством оборудования пешеходных переходов современными техническими средствами ОДД. В целях реализации данного мероприятия рекомендуется повсеместное



постепенное переоборудование существующих пешеходных переходов в соответствии со следующими требованиями:

- использование разметки пешеходного перехода на желтом фоне;
- установка световой индикации, по краю лицевой поверхности дорожных знаков или щитов с изображениями дорожных знаков.
- обозначение разметки пешеходного перехода установкой световозвращающих катафотов на участках, не имеющих искусственного освещения, либо в дополнение к нему;
- использование систем с автономным искусственным освещением.

б) обустройство пешеходных зон, пешеходных переходов и подходов к ним техническими средствами для обеспечения доступности территории для маломобильных групп населения. В качестве основных технических средств, которыми должны быть оборудованы соответствующие участки УДС, рекомендуется использовать:

- тактильные дорожные указатели предназначены для предоставления инвалидам по зрению необходимой и достаточной информации, способствующей самостоятельной ориентации в инфраструктуре городов, микрорайонов, поселков и других населенных пунктов, в том числе и на дорогах. Тактильные дорожные указатели размещают на тротуарах, проезжей части дорог;
- оборудование регулируемых пешеходных переходов звуковой сигнализацией;

7) обустройство участков УДС на подходах к пешеходным переходам вблизи учебных заведений и в местах с высокой интенсивностью пешеходных потоков дополнительными техническими средствами (ограничивающими ограждениями, светофорами типа Т.7.). Применение методов успокоения движения. Учитывая тесную взаимосвязь этих задач с мероприятиями по обеспечению маршрутов детей к образовательным

учреждениям, мероприятиями по регулированию скоростного режима движения и работам, повышающим функционирование сети дорог в целом, их детальная проработка выполнялась в соответствующих подразделах;

8) устройство дополнительного освещения улично-дорожной сети. С целью обеспечения безопасности дорожного движения за счёт снижения количества аварийных ситуаций необходимо планомерное оснащение искусственным освещением всех пешеходных переходов.

Данной Программой на расчетный срок до 2035 года предусматривается приведение в нормативное состояние 650 м тротуаров и пешеходных дорожек.

Для достижения целевых показателей Программы, повышения уровня пешеходной связности территорий, а также создания комфортных условий для передвижения жителей муниципального округа, планируется расширение сети тротуаров на 4,103 км. На рисунках 4.4.1 – 4.4.2 приведена карта-схема назначенных мероприятий. Полный перечень мероприятий с указанием места дислокации и протяженности работ указан в таблице 4.4.1.



Таблица 4.4.1 – Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного движения

№ п/п	Наименование улицы (переулка)	Протяженность участка, км	Объем работ, м2	Вид мероприятия
1	д. Малая Серва ул. Дорожная (от д. 1 до ул. Весенняя)	0,25	375	Ремонт покрытия. Устройство/замена бортового камня (при наличие)
2	с. Белоево ул. Комсомольская	0,18	270	Ремонт покрытия. Устройство/замена бортового камня (при наличие)
3	с. Егва ул. Советская	0,22	330	Ремонт покрытия. Устройство/замена бортового камня (при наличие)
1	с. Верх-Иньва, ул. Октябрьская	0,13	195	Устройство покрытия и освещения
2	с. Пешнигорт ул. Хозяшева	0,13	195	Устройство покрытия и освещения
3	с. Пешнигорт ул. Молодежная	0,08	120	Устройство покрытия и освещения
4	д. Степанова ул. Сазонова	0,44	660	Устройство покрытия и освещения
5	д. Тарова от ОП по а/д регионального значения до ул. Молодежная	0,033	49,5	Устройство покрытия и освещения
6	с. Егва ул. Ленина	0,45	675	Устройство покрытия и освещения
7	д. Степанова ул. Полевая	0,31	465	Устройство покрытия и освещения
8	д. Степанова ул. Пермская	0,47	705	Устройство покрытия и освещения
9	д. Малая Серва ул. Дорожная (от ул. Весенняя до ул. Ударная)	0,13	195	Устройство покрытия и освещения
10	с. Кува ул. Комсомольская	0,74	1110	Устройство покрытия и освещения
11	с. Кува ул. Октября	0,1	150	Устройство покрытия и освещения
12	с. Верх-Иньва, ул. Молодежная	0,14	210	Устройство покрытия и освещения
13	д. Тарова ул. Молодежная	0,5	750	Устройство покрытия и освещения
14	с. Белоево ул. Молодежная	0,45	675	Устройство покрытия и освещения



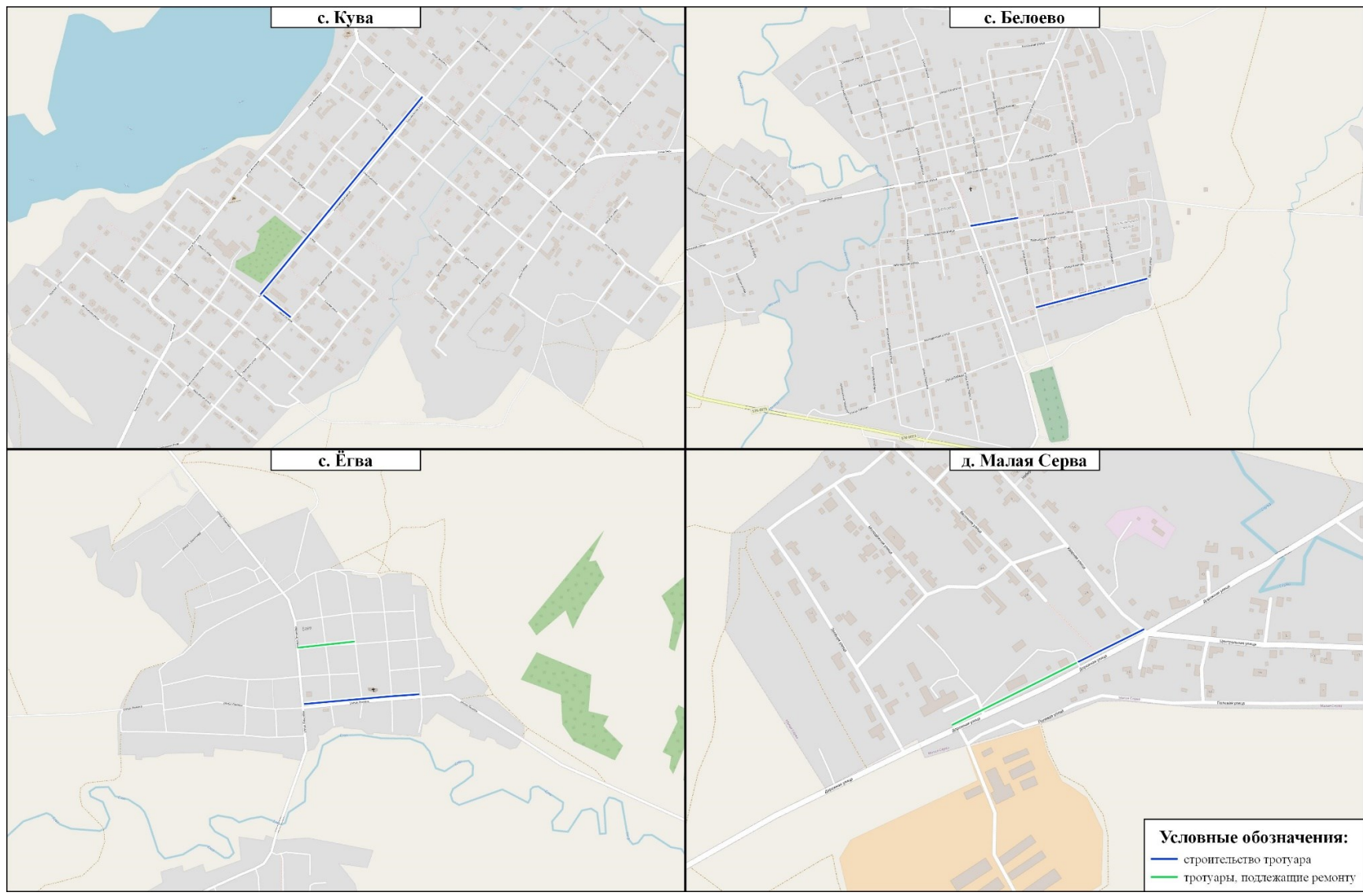


Рисунок 4.4.1 – Мероприятия по строительству и ремонту тротуаров и пешеходных дорожек





Рисунок 4.4.2 – Мероприятия по строительству и ремонту тротуаров и пешеходных дорожек



Реализация планов по увеличению пешеходной доступности напрямую связана с обустройством пешеходных переходов, а также остановок общественного транспорта. Так, дополнительно, к уже существующим мероприятиям, организованным органами местного самоуправления рекомендуется обустройство новых остановочных пунктов в д. Разина, д. Гурина, пос. Верх-Буждом, д. Большая Сидорова, д. Сергеева, д. Кузьва, д. Ваганова, д. Велва – База, д. Егорова, а также по а/д 00 ОП ФЗ А-153 «Нытва – Кудымкар» вблизи с пересечением ул. Братчиков в с. Ленинск (по направлению в г. Кудымкар) и по а/д «д. Ракшино – д. Полва – д. Калинина» вблизи поворота на д. Ключи.

#### *Велосипедная инфраструктура*

Согласно СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений.», велодорожки как отдельный вид транспортного проезда необходимо проектировать в виде системы, включающей в себя обособленное прохождение, или по УДС.

Проектирование велосипедных дорожек осуществляется в соответствии с требованиями ГОСТ 33150-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Проектирование пешеходных и велосипедных дорожек. Общие требования».

Создание велотранспортной инфраструктуры на территории населенных пунктов, входящих в состав Кудымкарского МО экономически не целесообразным, ввиду низкой интенсивности движения ТС и велосипедистов на территории населенных пунктов.

#### **4.5 Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб**

Основными объектами притяжения грузовых транспортных средств (ГТС) на территории Кудымкарского муниципального округа являются



сельскохозяйственные предприятия, лесозаготовительные и деревообрабатывающие предприятия различных форм собственности, нефтедобывающие предприятия, предприятия пищевой промышленности и транспортные предприятия сфер потребительского рынка.

Перемещения ГТС осуществляются между предприятиями и складскими комплексами по основным магистральным автодорогам местного назначения муниципального округа и УДС населённых пунктов.

Рост интенсивности движения ГТС и массы перевозимых грузов приводит к ускоренному износу и преждевременному разрушению автодорог и искусственных сооружений на них. В результате этого сокращаются межремонтные сроки и увеличиваются объемы восстановительного ремонта существующих автодорог, увеличивается дефицит финансирования мероприятий по улучшению дорожного покрытия и строительства новых автодорог в новых застройках и в структуре межселенных связей.

Требуется предусмотреть мероприятия по ограничению движения ГТС в границах населённых пунктах по участкам УДС жилой зоны, в направлении социальных объектов (учреждений образования и здравоохранения и т.п.), рекреационных зон).

С целью повышения эффективности движения грузового транспорта планируются следующие мероприятия:

1. Введение ограничения движения ГТС, прежде всего на участках УДС населённых пунктов с целью снижения транспортной нагрузки, сбережения дорожной одежды, снижения рисков ДТП;

2. Разработка маршрутов движения грузовых ТС на УДС города с установлением (корректировкой) режимов движения, ограничений по массе (в т.ч. максимально разрешённой и приходящейся на ось). Оборудование перекрёстков улиц дорожными знаками, регулирующими движение ГТС, в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52289:





3. Разработка маршрутов тяжеловесных и крупногабаритных ГТС, а также ТС перевозящих опасные грузы по автодорогам УДС муниципального образования, приводящие к наименьшему ущербу дорожного покрытия, с учётом размещения промышленных предприятий и складов. Базовым правовым актом по организации регулирования движением ГТС этих категорий является Федеральный закон от 08 ноября 2007 года №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ» (статьи 13, 15, 30, 31).

4. Обеспечение выполнения административного регламента по предоставлению муниципальной услуги «Выдача специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов», утверждённого постановлением администрации Кудымкарского муниципального района Пермского края от 09.02.2016 №45-01-06;

5. Введение временных ограничений или прекращения движения ТС по автодорогам местного значения в порядке, установленном постановлением Правительства Пермского края от 10 января 2012 года №9-п;

6. Оснащение специализированных автотранспортных средств предприятий коммунального хозяйства и содержания автодорог тахографами, в соответствии требованиям приказа Минтранса РФ от 13.02.2013г. № 36. В соответствии с ГОСТ 31544 в состав специализированных автотранспортных средств городского коммунального хозяйства и содержания дорог входят: машины для санитарной очистки, зимней очистки, летней очистки, круглогодичного использования для уборки, коммунального разного назначения и снегоочистители.



#### **4.6 Мероприятия по развитию сети дорог поселений, городских округов**

На расчетный срок до 2035 года сформирован и утвержден перечень мероприятий по развитию сети дорог Кудымкарского муниципального округа. Мероприятия, предусмотренные к реализации, представлены в таблице 4.6.1.

Основные направления развития транспортной инфраструктуры, согласно Схемы территориального планирования, Прогноза социально-экономического развития, а также принятых муниципальных программ, приведены в разделе 2.4 настоящей Программы.

Кроме того, согласно сведениям, предоставленным ФКУ Упрдор «Прикамье», на автомобильной дороге федерального значения А-153 «Нытва – Кудымкар» запланирован капитальный ремонт на следующих участках:

- км 89+000 – км 98+000 в 2022 – 2023 годах;
- км 98+000 – км 107+000 в 2022 – 2023 годах;
- км 107+000 – км 126+035 в 2020 году.

Также, КГБУ «УАДиТ», подготовлена конкурсная документация на разработку проектной и рабочей документации устройства недостающего электрического освещения и тротуаров на автомобильных дорогах общего пользования регионального значения Пермского края, в частности на а/д «Кудымкар – Пожва» на участке км 7+895 – км 9+080 (д. Тарова). Заданием на проектирование также предусматривается ремонт покрытия проезжей части. Работы запланированы в рамках капитального ремонта. Согласно календарному графику, завершение работ по проектированию планируется в июне 2021 г.

Основное развитие улично-дорожной сети запланировано на краткосрочный и среднесрочный периоды.



Таблица 4.6.1 – Мероприятия по повышению пропускной способности дорог на территории Кудымкарского муниципального округа

№ п/п	Наименование улицы (переулка)	Протяженность участка, км	Вид мероприятия	Период реализации
1	а/д г. Кудымкар - с. Верх-Иньва км 20+801 - км 24+257	3,456	капитальный ремонт	2020
2	а/д с. Белоево - с. Кува - д. Сидорова км 12+000 - 17+576	5,756	ремонт	2020
3	а/д г. Кудымкар - с. Верх-Иньва км 4+925 - км 17+000	12,075	ремонт	2020
4	а/д Юрино - д. Степанова км 0+000 - км 1+177	1,177	ремонт	2020
5	а/д г. Кудымкар - с. Верх-Иньва км 17+000 - км 20+801	3,801	капитальный ремонт	2021
6	а/д г. Кудымкар - с. Ошиб - п. Эрна	2,0	ремонт	2021
7	а/д д. Артамонова - Мирный км 0+000 - км 2+560	2,56	ремонт	2021
8	а/д с. Белоево - с. Кува - д. Сидорова км 0+000 - км 8+000	8,0	ремонт	2022
9	а/д Подъезд к с. Белоево км 0+000 - км 1+200	1,2	ремонт	2022
10	а/д г. Кудымкар - д. Лопатина км 0+000 - км 1+993	1,933	ремонт	2022
11	а/д с. Егва - д. Ваганова км 0+000 - км 7+800	7,8	ремонт	2022
12	а/д с. Ленинск - д. Подгора км 0+000 - км 1+380	1,38	ремонт	2022
13	а/д с. Белоево - д. Карбас км 0+000 - км 6+850	6,85	капитальный ремонт	2022
14	а/д д. Ракшина - с. Полва - д. Калинина км 0+000 - км 3+144	3,144	ремонт	2023
15	а/д Подъезд к с. Ленинск км 0+000 - км 0+592	0,592	ремонт	2023
16	а/д г. Кудымкар - с. Верх-Иньва км 4+925 - км 17+000	12,075	капитальный ремонт	2023
17	а/д г. Кудымкар - с. Ошиб - п. Эрна км 1+700 - км 13+925	12,225	капитальный ремонт	2024
18	с. Егва, ул. Советская (от ул. Лихачева до ул. Кирова)	0,22	капитальный ремонт	2020-2024
19	с. Пешнигорт ул. Хозяшева	0,15	капитальный ремонт	2020-2024
20	д. Степанова ул. Сазонова (от ул. Центральная)	0,45	капитальный ремонт	2020-2024



Продолжение таблицы 4.6.1

21	а/д г. Кудымкар - с. Ошиб - п. Эрна км 13+925 - км 29+550	15,625	капитальный ремонт	2025- 2029
22	а/д с. Белоево - с. Кува - д. Сидорова км 8+000 - км 23+100	15,1	капитальный ремонт	2025- 2029
23	а/д с. Верх-Иньва - п. Веселый Мыс км 25+348 - км 34+399	9,051	капитальный ремонт	2025- 2029
24	а/д с. Верх-Иньва - п. Веселый Мыс км 34+399 - км 43+450	9,051	капитальный ремонт	2025- 2029
25	а/д д. Малая Серва - д. Большая Серва км 0+000 - км 2+182	2,182	капитальный ремонт	2025- 2029
26	а/д г. Кудымкар - с. Верх-Иньва км 0+000 - км 4+925	4,925	ремонт	2025- 2029
27	с. Егва, ул. Петрова (от ул. Советской до ул. Ленина)	0,22	капитальный ремонт	2025- 2029
28	д. Тарова ул. Речная	0,1	капитальный ремонт	2025- 2029
29	д. Степанова ул. Полевая	0,32	капитальный ремонт	2025- 2029
30	д. Степанова ул. Пермская	0,48	капитальный ремонт	2025- 2029
31	с. Белоево ул. Школьная	0,6	капитальный ремонт	2025- 2029
32	с. Кува ул. Октября	0,35	капитальный ремонт	2025- 2029
33	с. Верх-Иньва ул. Старцева (от пер. Школьный)	0,28	капитальный ремонт	2025- 2029
34	с. Верх-Юсьва ул. Центральная (от д. 14)	0,48	капитальный ремонт	2025- 2029
35	с. Ленинск ул. Ленина (от ул. Братчикова)	0,42	ремонт	2025- 2029
36	с. Ленинск а/д от ул. Ленина до ул. Набережная	0,11	капитальный ремонт	2025- 2029
37	с. Кува ул. Комсомольская	0,75	капитальный ремонт	2025- 2029
38	а/д Подъезд к д. Алекова км 0+000 - км 2+000	2,0	капитальный ремонт	2030- 2034
39	д. Гурина ул. Центральная	1,6	капитальный ремонт	2030- 2034
40	д. Большая Серва ул. Центральная	1,1	капитальный ремонт	2030- 2034
41	д. Тарова ул. Молодежная	0,5	капитальный ремонт	2030- 2034
42	с. Белоево ул. Молодежная (от д. 40)	0,52	капитальный ремонт	2030- 2034
43	с. Белоево ул. Димитрова	0,59	капитальный ремонт	2030- 2034



Продолжение таблицы 4.6.1

44	с. Кува ул. Пермская	0,76	капитальный ремонт	2030-2034
45	с. Верх-Иньва ул. Ленина (до ул. Пролетарская)	0,22	капитальный ремонт	2030-2034
46	с. Верх-Иньва ул. Октябрьская	0,16	капитальный ремонт	2030-2034
47	с. Верх-Иньва ул. Советская	0,3	капитальный ремонт	2030-2034
48	с. Верх-Иньва ул. Молодежная	0,17	капитальный ремонт	2030-2034
49	с. Самково ул. Центральная	0,22	капитальный ремонт	2030-2034
50	с. Верх-Юсьва ул. Липовая	0,9	капитальный ремонт	2030-2034
51	с. Верх-Юсьва ул. Парковая	0,33	капитальный ремонт	2030-2034
52	с. Верх-Юсьва ул. Центральная	0,76	ремонт	2030-2034
53	с. Ленинск ул. Молодежная	0,38	капитальный ремонт	2030-2034
54	с. Ленинск пер. Школьный	0,36	капитальный ремонт	2030-2034
Итого		157,758		

На рисунках 4.6.1 – 4.6.2 приведены карта-схемы мероприятий, назначенных на автомобильных дорогах местного значения общего пользования, с целью улучшения состояния улично-дорожной сети, повышения безопасности дорожного движения, а также повышения транспортно-эксплуатационных показателей.

Общая протяженность автомобильных дорог планируемых к проведению ремонтных работ на первые пять лет Программы составила 86,8 км.



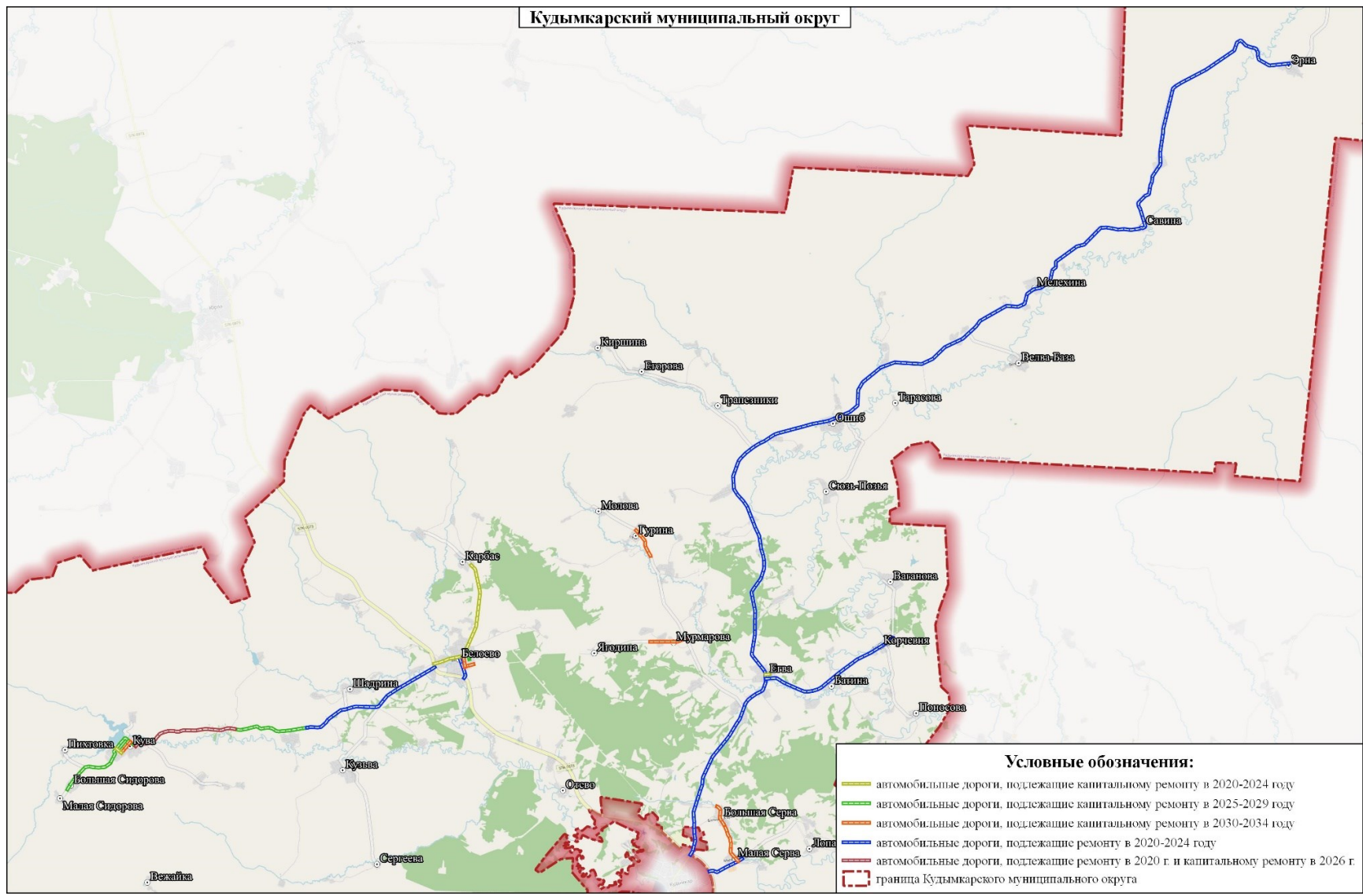


Рисунок 4.6.1 – Мероприятия по развитию сети дорог Кудымкарского муниципального округа



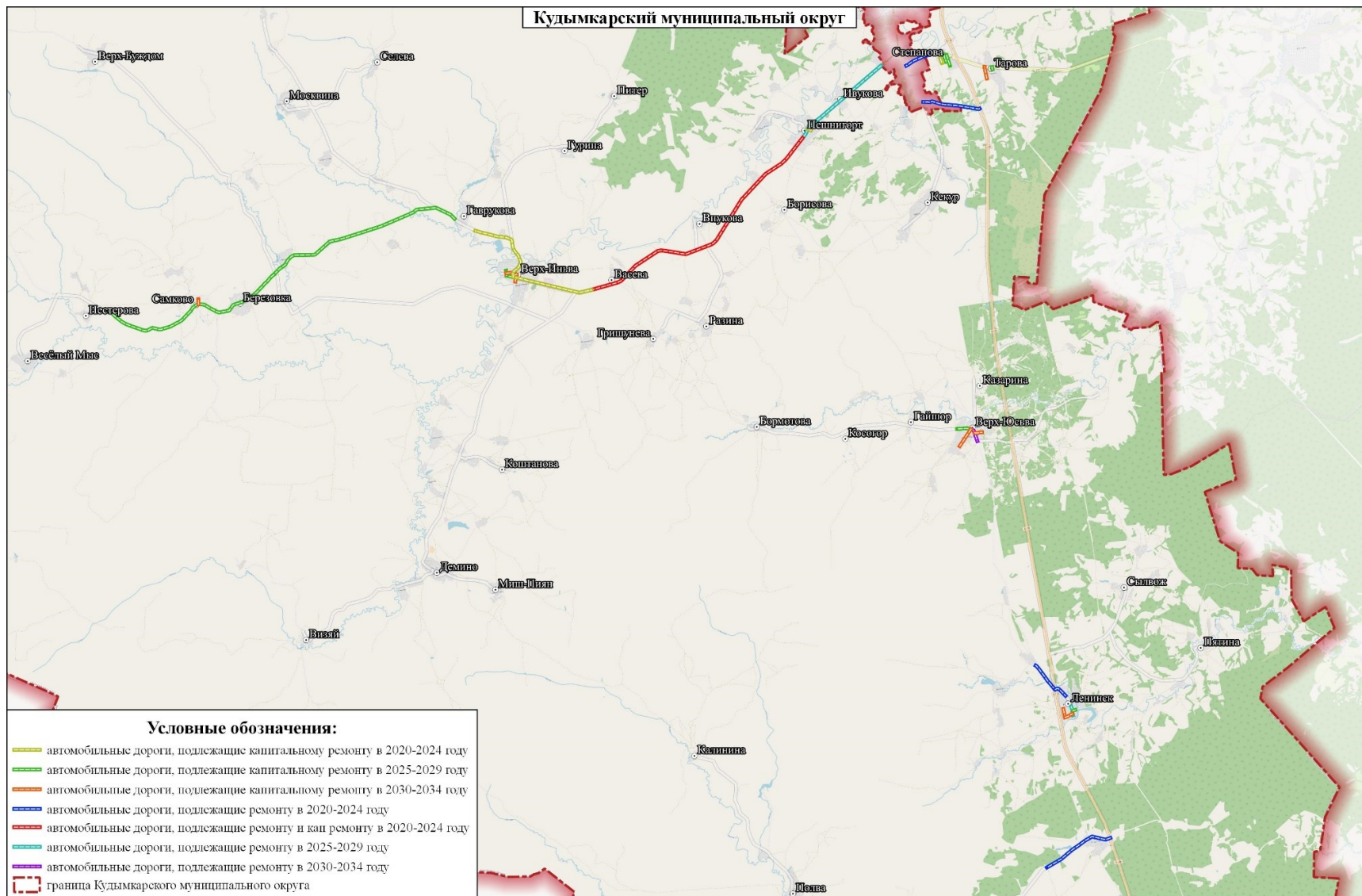


Рисунок 4.6.2 – Мероприятия по развитию сети дорог Кудымкарского муниципального округа



## **5 Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры**

Достижение целей и решение поставленных задач обеспечивается путем реализации мероприятий, которые разрабатываются исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры муниципального образования. Разработанные мероприятия систематизируются по степени их актуальности и сопоставляются с ожидаемым эффектом от внедрения. Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации.

Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по развитию транспортной инфраструктуры, обеспечению безопасности дорожного движения и качественного функционирования дорожно-транспортной инфраструктуры Кудымкарского муниципального округа проводилась укрупненно. Полный расчет приведен в таблице 5.1.

Стоимость мероприятий приведена исходя из расчета показателей приведенных в «Докладе о стоимости строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания 1 км автомобильных дорог общего пользования Российской Федерации» подготовленного во исполнение подпункта «ж» пункта 1 перечня поручений Президента Российской Федерации по итогам заседания президиума Государственного совета Российской Федерации 8 октября 2014 г. (от 12 ноября 2014 г. № Пр-2651ГС) и пункта 8 поручения Председателя Правительства Российской Федерации Д.А. Медведева от 25 ноября 2014 г. № ДМ-П9-8751 и размещенного 26 февраля 2020 года на официальном сайте Министерства транспорта Российской Федерации.



Таблица 5.1 – Укрупненная оценка объемов финансирования мероприятий по источникам финансирования

№	Наименование мероприятия	Источники финансирования	В ценах соответствующих лет, тыс. рублей							
			Всего	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025-2029 гг.	2030-2035 гг.
	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Кудымкарского МО на 2020 - 2035 годы	Всего, в том числе:	4558921,1	281798,5	173205,7	409399,1	451241,5	445665,0	2360734,9	436876,4
		Местный бюджет	276415,7	16609,4	11340,5	22942,4	25007,7	24709,8	130115,3	45690,6
		Краевой бюджет	4282458,2	265184,4	161854,4	386441,9	426223,6	420948,4	2230619,6	391185,9
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	47,3	4,7	10,8	14,9	10,1	6,8	0,0	0,0
<b>Развитие улично-дорожной сети Кудымкарского муниципального округа</b>										
1	Капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения	Всего, в том числе:	4492451,8	277497,2	169008,2	405356,1	447333,9	442573,9	2342857,8	407824,4
		Местный бюджет	224622,6	13874,9	8450,4	20267,8	22366,7	22128,7	117142,9	20391,2
		Краевой бюджет	4267829,2	263622,4	160557,8	385088,3	424967,3	420445,3	2225715,0	387433,2
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2	Ремонт и содержание тротуаров	Всего, в том числе:	1727,5	35,0	830,5	35,0	35,00	35,00	582,0	175,0
		Местный бюджет	587,4	11,9	282,4	11,9	11,9	11,9	197,9	59,5
		Краевой бюджет	1140,2	23,1	548,1	23,1	23,1	23,1	384,1	115,5
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
3	Строительство тротуаров	Всего, в том числе:	10925,6	72,6	462,0	968,0	990,0	286,0	4550,0	3597,0
		Местный бюджет	546,3	3,6	23,1	48,4	49,5	14,3	227,5	179,9
		Краевой бюджет	10379,3	69,0	438,9	919,6	940,5	271,7	4322,5	3417,2
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0



Продолжение таблицы 5.1

Обеспечение безопасности дорожного движения и функционирования дорожно-транспортной инфраструктуры											
1	Зимнее содержание дорог	Всего, в том числе:	50050,0	2500,0	2500,0	2500,0	2500,0	2500,0	12520,0	25030,0	
		Местный бюджет	50050,0	2500,0	2500,0	2500,0	2500,0	2500,0	2500,0	12520,0	25030,0
		Краевой бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2	Внедрение и содержание средств регулирования дорожного движения	Всего, в том числе:	2191,2	1536,2	45,0	45,0	45,0	45,0	225,0	250,0	
		Местный бюджет	262,9	184,3	5,4	5,4	5,4	5,4	27,0	30,0	
		Краевой бюджет	1928,3	1351,9	39,6	39,6	39,6	39,6	198,0	220,0	
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
3	Строительство стоянок временного хранения автомобилей	Всего, в том числе:	1575,0	157,5	360,0	495,0	337,5	225,0	0,0	0,0	
		Местный бюджет	346,5	34,7	79,2	108,9	74,3	49,5	0,0	0,0	
		Краевой бюджет	1181,3	118,1	270,0	371,3	253,1	168,8	0,0	0,0	
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
		Внебюджетные источники	47,3	4,7	10,8	14,9	10,1	6,8	0,0	0,0	



## **6 Оценка эффективности мероприятий по проектированию объектов транспортной инфраструктуры**

Оценка, предлагаемых к реализации мероприятий осуществляется на основании результатов прогнозирования параметров дорожного движения, в том числе с использованием программных средств и математического моделирования. Ключевыми показателями эффективности предлагаемого мероприятия служат количественные данные существующего и прогнозируемого уровней безопасности дорожного движения, уровня загрузки дорог движением, затрат времени на передвижение транспортных средств.

Для проведения расчётов оценки эффективности мероприятий использовалась среда современного программного комплекса транспортного планирования PTV Vision® VISUM, где была разработана транспортная макроскопическая модель.

Структурная схема транспортной модели представляет собой совокупность элементарных звеньев объекта и связей между ними и является графическим изображением процесса моделирования ТП. Моделирование ТП состоит из двух основополагающих моделей – модели транспортного предложения и модели транспортного спроса. Модель транспортного предложения – это транспортная сеть, состоящая из узлов (перекрестков, развязок и т.д.) и соединяющих их ребер (улиц, дорог и т.д.), предоставляющая возможность перемещения участников транспортного движения и учитывающая затраты на данные перемещения.

Модели спроса на транспорт описывают качественно и количественно перемещения и учитывают: причины возникновения ТП, выбор цели ТП, выбор ТС и выбор пути. Конечной целью разработки транспортной модели является возможность построения качественных обоснованных прогнозов развития транспортной ситуации с учетом внесения различных факторов,

влияющих на транспортную инфраструктуру и изменение социально-экономического развития региона.

На момент разработки плана мероприятий текущая транспортная ситуация характеризовалась следующими обобщёнными данными, см. таблицу 4.1.

Таблица 4.1 – Текущая транспортная ситуация по Кудымкарскому муниципальному округу на начало 2020 г.

Общее количество корреспонденций	Средние значения				Максимальная загрузка УДС
	Скорость поездки	длина корреспонденции	время поездки	Загрузка УДС	
1804	33,4 км/ч	16,6 км	29 мин 48 сек	7,3%	33,4%

С целью определения перспективного увеличения и перераспределения потока легкового транспорта по сети учитывались мероприятия по строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на расчетные сроки. Обработка информации осуществлялась посредством создания в модели дополнительных сценариев с вводом вариантов развития перспективной сети.

В качестве основных атрибутов, характеризующих транспортную модель на расчётный период до 2035 года, учитываются следующие пункты развития:

- повышение уровня автомобилизации;
- развитие жилой застройки;
- создание рабочих мест;
- строительство и реорганизация производств, сопровождающиеся увеличением рабочих мест.

Следует учитывать, что на данном этапе итоговые целевые показатели представлены усредненными значениями, определёнными исходя из обобщённых результатов транспортного моделирования в рамках частной

концепции ПКРТИ, результаты анализа прогнозного состояния приведены в таблице 4.2.

Таблица 4.2 – Прогноз состояния транспортной ситуации по Кудымкарскому муниципальному округу на 2035 г. при реализации проектных решений

Общее количество корреспонденций	Средние значения				Максимальная загрузка УДС
	Скорость поездки	длина корреспонденции	время поездки	Загрузка УДС	
2183	37,2 км/ч	17,5 км	28 мин 12 сек	6,1%	25,9%

При реализации предлагаемого плана развития, ожидаемо происходит улучшение основных показателей транспортной работы. В результате анализа прогнозируемых величин можно видеть, что к 2035 году, несмотря на прогнозируемый рост транспортной подвижности населения выражающийся в увеличении количества корреспонденций, одновременно, за счёт минимизации роста уровня загрузки возрастёт скорость сообщения, сохранятся требуемые уровни обслуживания и безопасности дорожного движения. Предлагаемая модель развития будет иметь загрузку УДС 25,9% (самые сложные места), средний уровень загрузки должен составить 6,1%. Среднее время, затрачиваемое на совершение корреспонденций, сократится на 1 мин 36 сек.

Таким образом предлагаемый вариант концепции отражает существующие тенденции экономического развития муниципального образования и способен ликвидировать существующие и прогнозируемые недостатки УДС в пределах рассматриваемых временных промежутков.

Картограммы существующего и прогнозируемого распределения транспортной нагрузки и уровней загрузки представлены на рисунках 6.1 - 6.4.



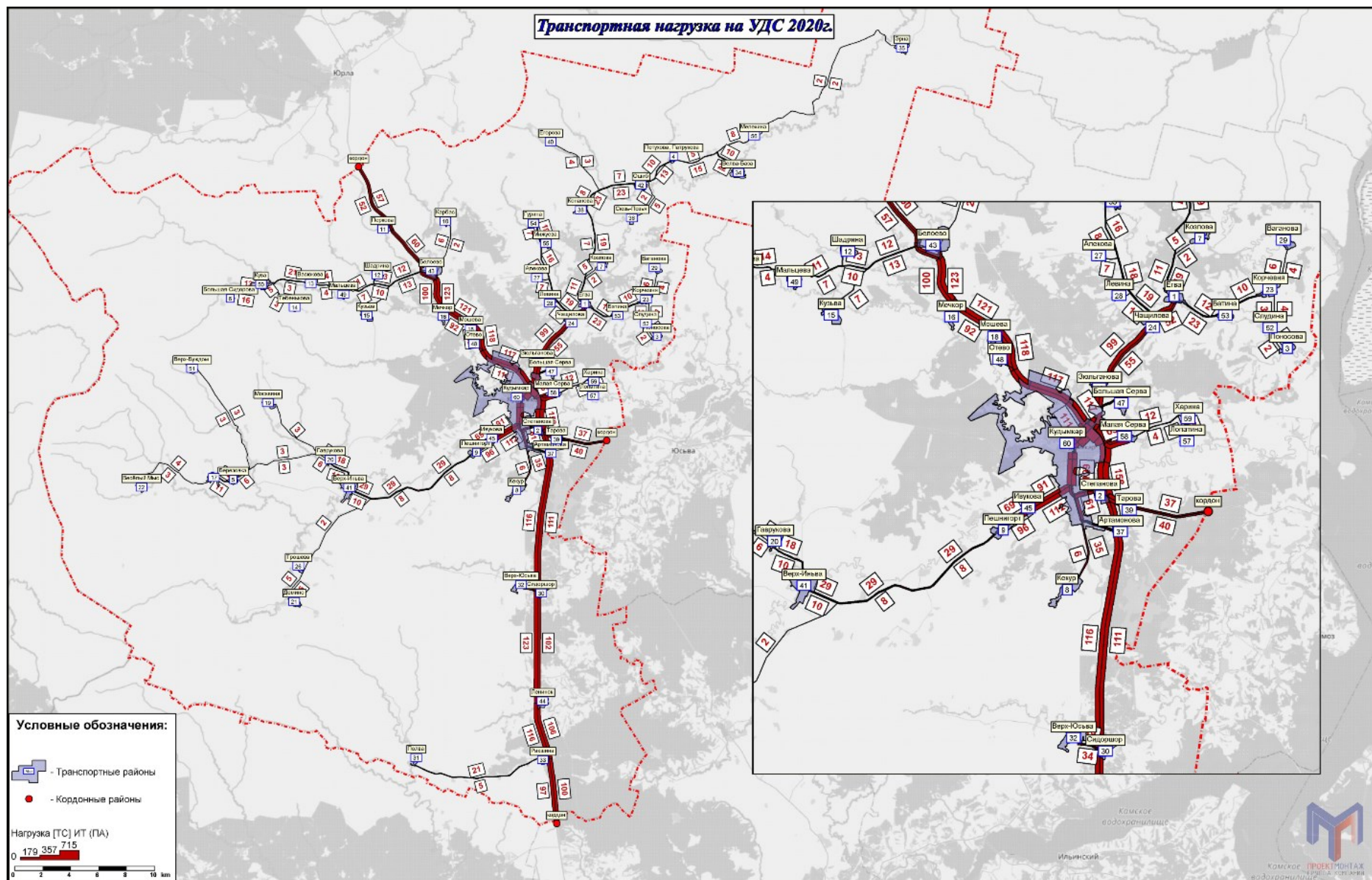


Рисунок 6.1 – Картограмма прогнозируемого распределения транспортной нагрузки 2020 год



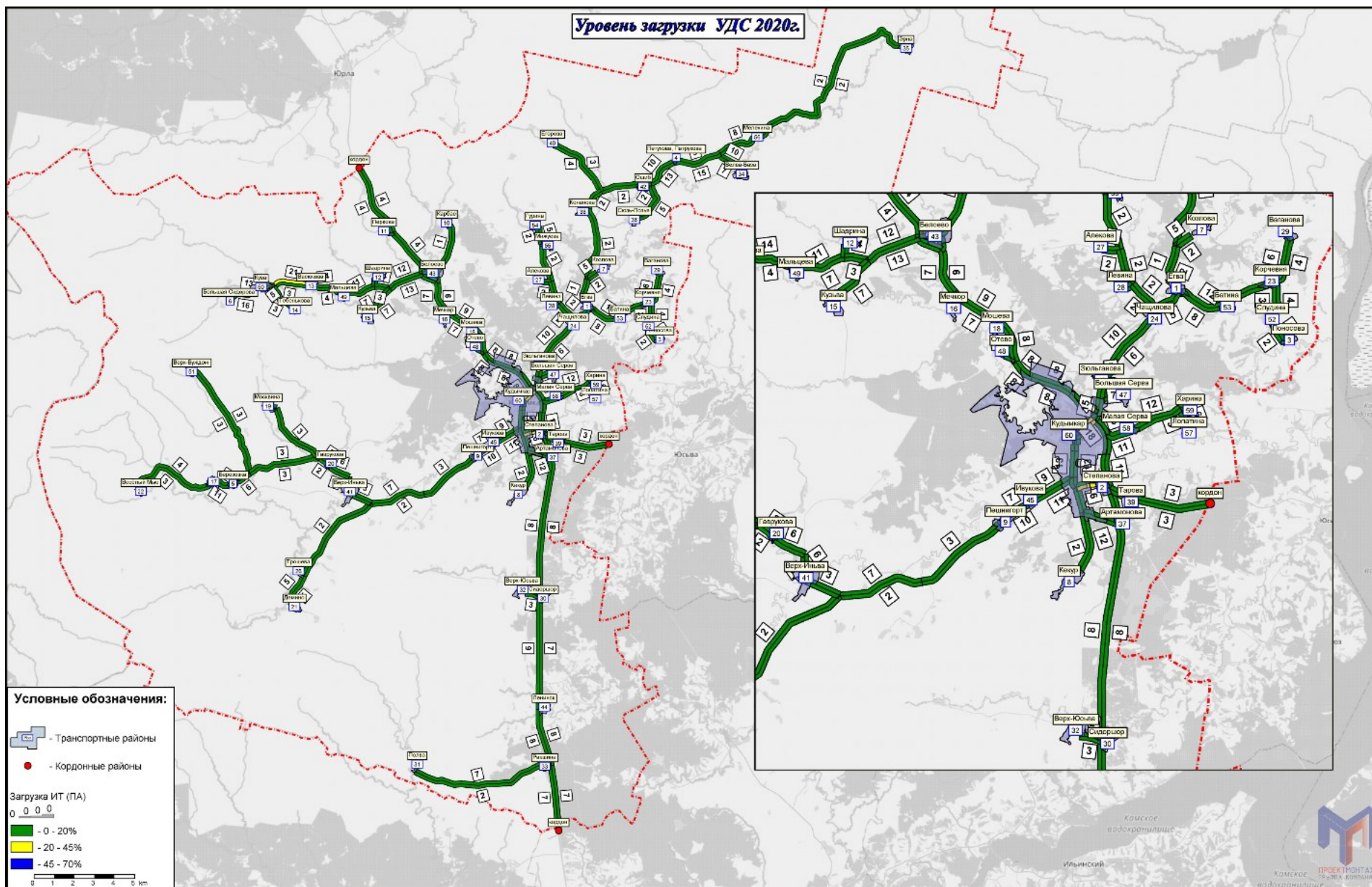


Рисунок 6.2 – Картограмма прогнозируемого распределения уровня транспортной загрузки УДС 2020 год



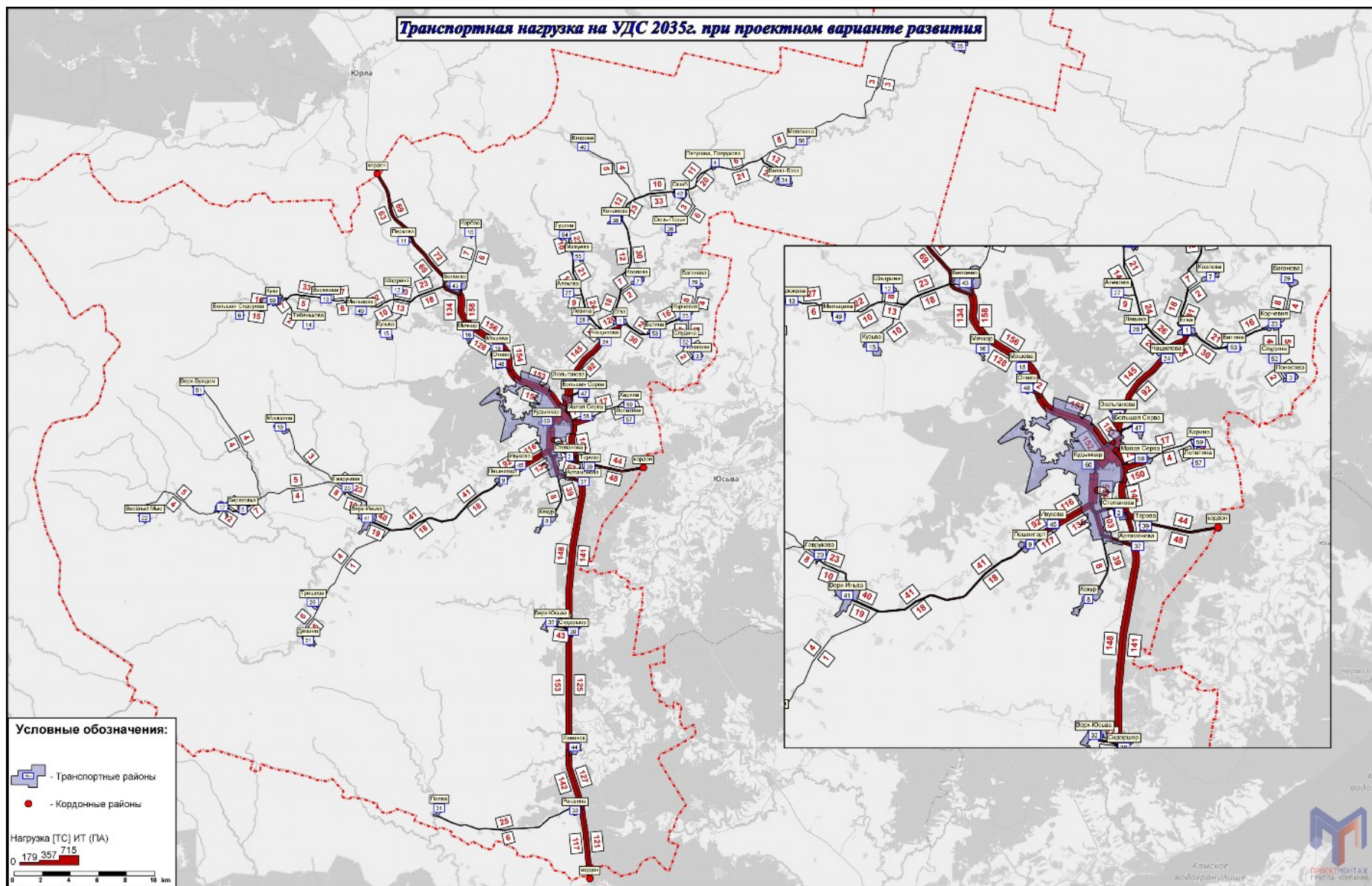


Рисунок 6.3 – Картограмма распределения прогнозируемой транспортной нагрузки на УДС на 2035 при реализации проектных решений





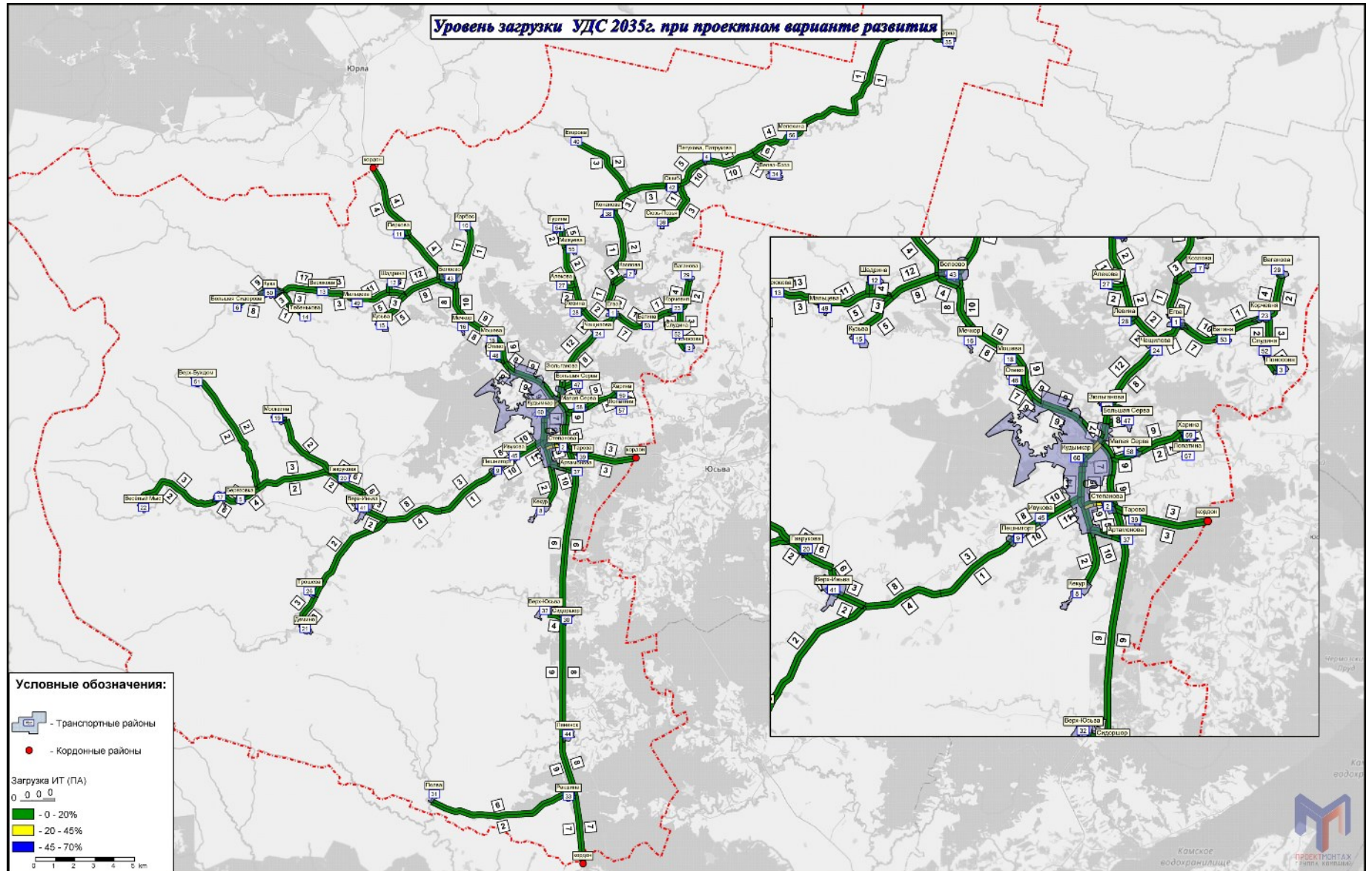


Рисунок 6.4 – Картограмма распределения прогнозируемого уровня транспортной загрузки на 2035 год при реализации проектных решений



## **7 Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры Кудымкарского муниципального округа**

Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории Кудымкарского муниципального округа отсутствуют.

Для улучшения информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД предлагается создать систему транспортной статистики, включая разработку процедур сбора и хранения информации, а также обеспечение общественного доступа к ней. Данная система обеспечит информационную поддержку деятельности муниципальных органов власти в части транспорта, а также повысит эффективность и снизит стоимость разработки и актуализации программной документации и документов стратегического планирования в сфере транспорта на территории муниципального округа. Ведущая роль в информировании населения, общественности и бизнес-сообщества отводится средствам массовой информации и Интернет-ресурсам.

При информационном сопровождении деятельности органов местного самоуправления, осуществляемом в рамках реализации Программы, подчеркиваются преимущества реализуемых проектов для территории, публичность и открытость проведения конкурсных процедур, учет общественного мнения, освещаются достигнутые результаты реализации проектов и мероприятий, их социальная и экономическая эффективность.

