



**ПЕРМСКИЙ КРАЙ  
КУДЫМКАРСКАЯ ГОРОДСКАЯ ДУМА**

**РЕШЕНИЕ**

**27 ноября 2020 года**

**№ 61**

**Об утверждении муниципальной программы  
«Комплексного развития транспортной  
инфраструктуры муниципального образования  
«Городской округ – город Кудымкар» на  
2021-2032 годы**

В соответствии с пп.9 п.3 ст.8 Градостроительного кодекса Российской Федерации, постановлением Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», Уставом муниципального образования «Городской округ – город Кудымкар», Кудымкарская городская Дума РЕШАЕТ:

1. Утвердить муниципальную программу комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Городской округ – город Кудымкар» на 2021-2032 годы.

2. Опубликовать настоящее решение в средстве массовой информации «Официальный сайт муниципального образования «Городской округ – город Кудымкар».

3. Настоящее решение вступает в силу по истечении 10 дней после официального опубликования.

4. Контроль за исполнением настоящего решения возложить на постоянную комиссию по городскому хозяйству и муниципальной собственности.

Председатель  
Кудымкарской городской Думы

Ю.А. Мехоношина

Глава города Кудымкара –  
глава администрации города Кудымкара

Н.А. Стоянова

**МУНИЦИПАЛЬНАЯ ПРОГРАММА  
КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ  
ИНФРАСТРУКТУРЫ МУНИЦИПАЛЬНОГО  
ОБРАЗОВАНИЯ «ГОРОДСКОЙ ОКРУГ – ГОРОД  
КУДЫМКАР» НА 2021-2032 ГОДЫ**

## ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

<p>Наименование программы</p>	<p>Муниципальная программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Городской округ – город Кудымкар» на 2021-2032 годы (далее – Программа)</p>
<p>Основания для разработки программы</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Градостроительный кодекс Российской Федерации;</li> <li>– Федеральный закон от 06.10.2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;</li> <li>– Постановление Правительства Российской Федерации 25.12.2015 года № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;</li> <li>– Устав муниципального образования «Городской округ – город Кудымкар»;</li> <li>– Генеральный план муниципального образования «Городской округ – город Кудымкар».</li> </ul>
<p>Заказчик программы и его местонахождение</p>	<p>Администрация города Кудымкара Юридический/Фактический адрес: 619000, Пермский край, город Кудымкар, улица Лихачева, 54</p>
<p>Разработчик программы и его местонахождения</p>	<p>Администрация города Кудымкара; ООО «Проектно-Исследовательский Центр» Юридический/Фактический адрес: 355000, Россия, Ставропольский край, г. Ставрополь, ул. Ленина, 458</p>
<p>Ответственный исполнитель Программы</p>	<p>Управление строительства, гражданской защиты и развития инфраструктуры администрации города Кудымкара</p>
<p>Исполнитель и соисполнители Программы</p>	<p>Управление строительства, гражданской защиты и развития инфраструктуры администрации города Кудымкара; МКУ «Отдел капитального строительства города Кудымкара»; Подрядные организации.</p>
<p>Цели и задачи программы</p>	<p>Цели:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– выявление перспективных направлений развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Городской округ – город Кудымкар»;</li> <li>– формирование комплексных решений по обеспечению безопасности дорожного движения;</li> </ul>

	<p>– планирование мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры.</p> <p>Задачи:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– формирование условий для социально-экономического развития городского округа;</li> <li>– разработка перечня мероприятий, обеспечивающих безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения;</li> <li>– обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;</li> <li>– развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении;</li> <li>– создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;</li> <li>– создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения;</li> <li>– обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры;</li> <li>– снижение негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду городского округа.</li> </ul>
<p>Целевые показатели (индикаторы) обеспеченности населения объектами транспортной инфраструктуры</p>	<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 и тротуаров;</li> <li>– снижение количества дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий на сети дорог местного значения;</li> <li>– сокращение среднего времени поездки на личном автомобильном транспорте;</li> <li>– снижение негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду.</li> </ul>
<p>Сроки и этапы реализации программы</p>	<p>Программа разрабатывается на срок до 2032 года. При этом мероприятия и целевые показатели (индикаторы), предусмотренные программой на первые пять лет указываются с разбивкой по годам</p>

Объемы и источники финансирования	<p>Общий объем финансирования Программы составляет в 2021-2032 гг. – 587 716,8 тыс. рублей, в том числе:</p> <p>2021 г. – 49 020,5 тыс. рублей;  2022 г. – 48 846,9 тыс. рублей;  2023 г. – 48 849,4 тыс. рублей;  2024 г. – 49 000,0 тыс. рублей;  2025 г. – 49 000,0 тыс. рублей;  2026-2032 гг. – 343 000,0 тыс.руб.</p> <p>Объемы и источники финансирования ежегодно уточняются при формировании бюджета муниципального образования «Городской округ – город Кудымкар» 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**

**Анализ положения Пермского края в структуре пространственной организации Российской Федерации.** Пермский край располагается в восточной части Восточно-Европейской равнины, на западных склонах Среднего и Северного Урала, в бассейне реки Кама (рисунок 1.1.1). Край 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. Административный центр края – город Пермь.

Площадь Пермского края составляет 160,24 кв. км (24-е место среди субъектов РФ). Численность населения края – 2 599 260 человек (18-е место среди субъектов РФ), плотность – 16 чел./кв.км. (Росстат: Оценка численности постоянного населения на 1 января 2020 года и в среднем за 2019 год).

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 долю края приходится 100 % производства калийных удобрений в России. Крупнейшее в мире месторождение калийных солей – Верхнекамское (городские округа Березники и Соликамск).

По водным ресурсам Пермский край занимает первое место на Урале – около 30 тысяч рек и других водных объектов. В 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.

Каркас автодорожной сети общего пользования Пермского края формируют автодороги:

1. В широтном направлении: автодороги общего пользования федерального значения:

- подъезд к г. Перми от автодороги М-7 «Волга»;
- Р-242 Пермь-Екатеринбург;

2. В меридиональном направлении автодорога федерального значения А-153 Нытва – Кудымкар;

3. В северо-восточной части края автодороги общего пользования регионального или межмуниципального значения, образующие коридоры:

- Пермь-Полазна-Березники;
- Полазна-Чусовой-Горнозаводск-Качканар (Свердловская обл.);
- Кунгур-Чусовой-Губаха-Кизел-Березники-Соликамск.

### **Анализ положения муниципального образования «Городской округ – город Кудымкар».**

Законом Коми-Пермяцкого автономного округа от 4 июля 2005 г. № 54 муниципальное образование «Город Кудымкар» наделено статусом городского округа. Официальное наименование муниципального образования – «Городской округ – город Кудымкар» (далее по тексту – городской округ, город, муниципальное образование). Также этим законом установлены административно-территориальные границы городского округа смежные с границей Кудымкарского муниципального округа общей протяженностью 76 км. Площадь городского округа – 32,24 кв.км.

В городе Кудымкар преобладает умеренно-континентальный климат. Зима длительная и суровая. Лето прохладное и короткое.

Территория характеризуется дерново-сильно- и среднеподзолистыми тяжелосуглинистыми почвами. Лесистость городского округа составляет 16,3% (0,5 тыс. га, при общей площади лесов – 7533 га).

Численность населения городского округа на 1 января 2019 года составляет 30904 человек (1,2 % от численности населения края). Плотность населения – 958 чел./кв. км. По численности населения город Кудымкар занимает 489 место из 1115 городов РФ (Росстат. Численность населения РФ по муниципальным образованиям на 1 января 2019 года, Таблица 21).

В соответствии с Уставом муниципального образования «Городской округ – город Кудымкар» (принят решением Кудымкарской городской Думы от 11 октября 2005 г. № 60), структуру органов местного самоуправления городского округа составляют:

- 1) Кудымкарская городская Дума;
- 2) глава города Кудымкара;
- 3) администрация города Кудымкара;
- 4) контрольно-ревизионная комиссия городского округа.

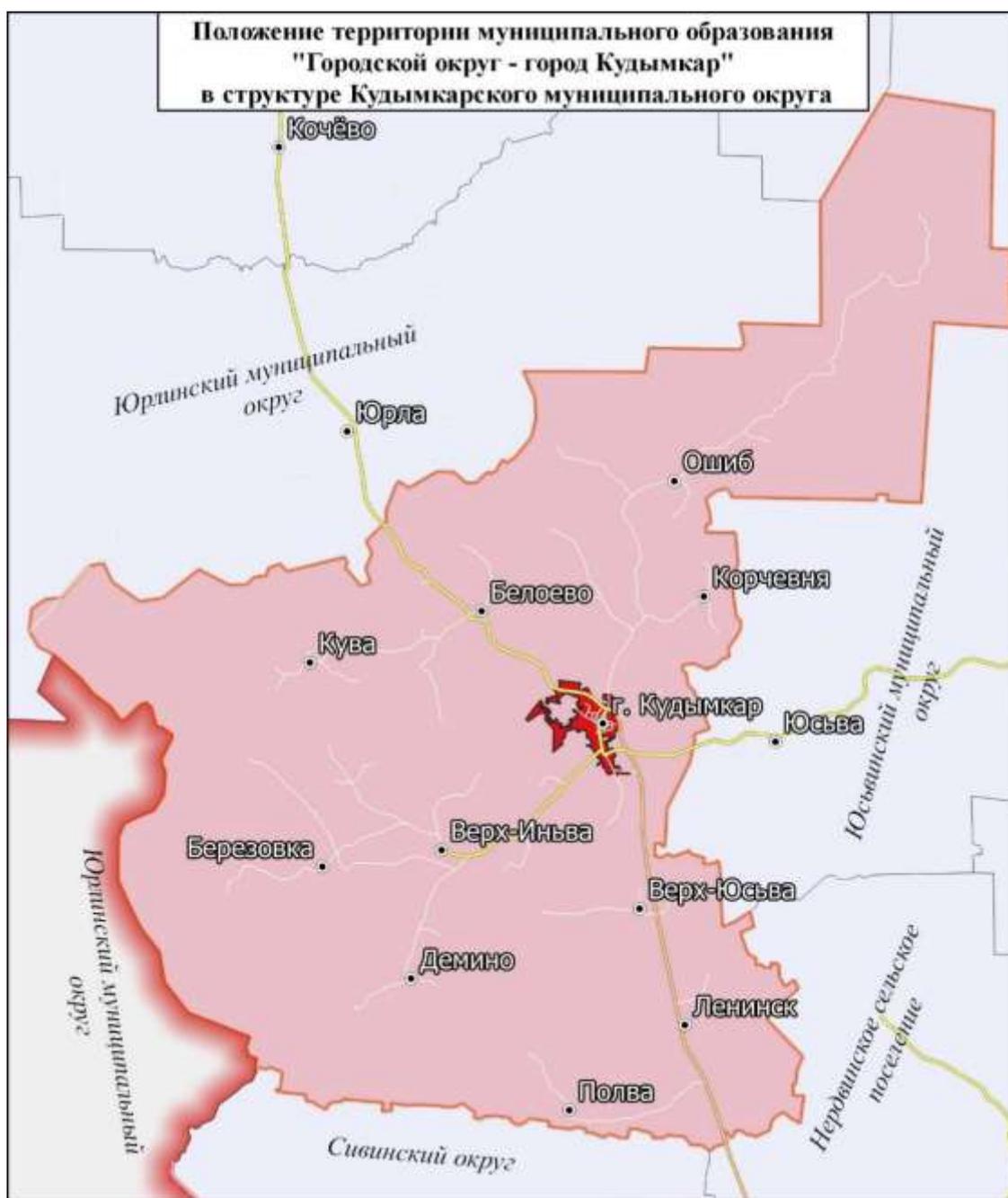


Рисунок 1.1.2 Положение муниципального образования «Городской округ – город Кудымкар» в структуре пространственной организации Кудымкарского муниципального округа

Основу экономики городского округа составляют предприятия пищевой промышленности – производство кондитерской продукции, колбасных изделий, мясных и овощных полуфабрикатов. Основными производителями хлебобулочных, кондитерских изделий являются потребительские общества и индивидуальные предприниматели.

Город Кудымкар является узлом распределения электроэнергии, поступающей по двум ЛЭП-110 из Перми в населённые пункты Кудымкарского муниципального округа.

Транспортная система и инфраструктура городского округа предоставлена автомобильным транспортом. Улично-дорожную сеть (далее – УДС) составляют автодороги общего пользования местного значения. Автодорогами магистральных улиц улично-дорожная сеть городского округа связана с региональным автодорожным каркасом – автодорогами федерального и регионального значения

- 00 ОП ФЗ А-153 Нытва – Кудымкар;
- 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 расположена в 100 км в посёлке Менделеево, соседнего Карагайского муниципального округа. С этой станции доступен транспортный выход на Москву и на Транссиб.

Междугородние автобусные сообщения обслуживаются автовокзалом в городе Кудымкар.

Внутренние сообщения обеспечиваются муниципальными маршрутами регулярных перевозок муниципального образования «Городской округ – город Кудымкар», реестр которых размещён на официальном сайте городского округа ([adm kud.ru](http://adm kud.ru)).

В основу повышения комплексной безопасности дорожного движения, доступности федеральных автодорог, улучшения инвестиционного климата и демографической ситуации в городском округе, должны быть положены действенные мероприятия территориального планирования и социально-экономического развития, приоритетного развития их обеспечивающей сферы – транспортной инфраструктуры муниципального образования «Городской округ-город Кудымкар».

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

Город Кудымкар – административный, исторический и культурный центр Коми-Пермяцкого округа.

Социально-экономическая и градостроительная деятельность на территории городского округа направлена на улучшение качества жизни населения, жизнедеятельности учреждений бюджетной сферы, эффективной работы всего хозяйственного комплекса и опирается на выполнение мероприятий основных документов планирования и управления:

- Генеральный план муниципального образования «Городской округ – город Кудымкар», утвержденный решением Кудымкарской городской Думы от 21.12.2012 № 89 (ред. от 27.12.2013 № 95, от 23.08.2019 № 59);
- решения Кудымкарской городской Думы;

- постановления администрации города Кудымкара;
- муниципальные программы городского округа.

Ситуация с социально-экономическим и градостроительным развитием городского округа нестабильна и неоднозначна. Низкий уровень благоустройства и состояние транспортной инфраструктуры, особенно в зимне-весенний период, вызывают социальную напряженность. Сложившаяся ситуация находит отражение и в демографической ситуации, численности и составе работоспособного населения городского округа.

Существующий уровень благоустройства и состояние транспортной инфраструктуры недостаточно отвечают нормативным требованиям. Следствием этого являются следующие факторы:

- негативное восприятие жителями и гостями территории города;
- невысокая транспортная доступность социальных объектов;
- повышенные эксплуатационные затраты населения и предприятий на деятельность;
- низкий уровень безопасности движения;
- повышенный уровень эксплуатационных нагрузок на автодороги;
- увеличение уровня концентрации выхлопных газов в атмосфере;
- снижение уровня комфортности проживания и временного пребывания на территории города.

В соответствии с системой территориального планирования (далее – СТП) Пермского края, городской округ входит в Северо-Западную зональную систему расселения региона и является ее центром.

По состоянию на 01.01.2019 года численность населения городского округа составляла 30 904 человека. На 01.01.2020 года численность постоянного населения сократилось на 1,4% и составила 30 425 человек. Сокращение происходит за счёт естественной убыли населения, сокращения рождаемости и миграционного оттока.

Снижение рождаемости происходит по социальным причинам и за счёт снижения числа женщин детородного возраста (в детородный возраст вошли женщины, периода спада рождаемости в 90-е годы).

Другим фактором является миграционный отток населения, в том числе молодых людей, вследствие низких темпов экономического, социального и градостроительного развития города.

Решение проблем развития городского округа осуществляется по направлениям, отражённым в Стратегии социально-экономического развития муниципального образования «Городской округ – город Кудымкар» на 2011-2020 годы. Также разработаны и реализуются 23 муниципальные программы, мероприятия которых сориентированы в рамках полномочий органов местного самоуправления, определенных Федеральным законом от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации».

Экономика города Кудымкара представлена предприятиями и организациями пищевой промышленности, лесопереработки, производства

строительных материалов, производства и перераспределения электроэнергии, газа и воды, оптовой и розничной торговли, транспорта и связи, социальной сферы и коммунальных услуг.

Оборот крупных и средних организаций города в 2019 году увеличился на 18,7% к уровню 2018 года. Экономически значимыми и входящими в перечень переработчиков и производителей сельскохозяйственной продукции Пермского края являются предприятия:

– АО «Молоко», г. Кудымкар (производство молока, сметаны, кефира, масла сливочного, молока топленого, творожной массы);

– ИП Петров М.А. «Петровский мясной дом», г. Кудымкар (производство колбасных изделий, мясных деликатесов);

– ИП Гуляев И.Е. (производство колбасных изделий, мясных деликатесов).

На территории муниципального образования сельскохозяйственные организации отсутствуют. Основные производители сельхоз продукции и сырья расположены в сельской местности Кудымкарского муниципального округа. Для транспортной связи фермерских хозяйств Кудымкарского муниципального округа с городом Кудымкаром, где сосредоточены основные объекты пищевой и перерабатывающей промышленности, требуется повышение связности дорожной сети и качества дорожной инфраструктуры. Это позволит снизить себестоимость продукции.

Город Кудымкар является одним из нескольких сложившихся в Пермском крае центров традиционных промыслов и ремесел, переживающих сложный период, связанный с закрытием ремесленных производств и потерей преемственности. В городе находится музей льна, где представлены одежда и предметы домашнего обихода из льна.

В основе развития экономики городского округа состоят субъекты малого и среднего предпринимательства, количество которых на 10000 человек населения составляет 332,5 единиц, и остаётся без изменений с 2018 года.

Распределение индивидуальных предпринимателей по видам деятельности по состоянию на 01.01.2020 года выглядит следующим образом: оптовая и розничная торговля – 39,4%; транспортировка и хранение – 14,7%; обрабатывающие производства – 8,7 %; строительство – 8,3%.

В целях развития предпринимательства в городском округе принимаются следующие меры:

– функционирует муниципальный фонд поддержки малого предпринимательства. Ведётся Реестр субъектов малого и среднего предпринимательства - получателей поддержки малого предпринимательства города Кудымкара;

– постановлением администрации города Кудымкара от 15.03.2019 № 253-01-04 утверждён порядок формирования, ведения, ежегодного дополнения и опубликования перечня муниципального имущества муниципального образования, предназначенного для предоставления во владение и (или) в пользование субъектам малого и среднего предпринимательства и организациям,

образующим инфраструктуру поддержки субъектов малого и среднего предпринимательства;

- распоряжением администрации города Кудымкара от 12.02.2019 № 6-01-06 создана рабочая группа по выявлению неиспользуемого муниципального имущества;

- создан актуализированный во времени Перечень муниципального имущества, арендуемого субъектами малого и среднего бизнеса и возможного к выкупу;

- действует информационно-консультационный Центр поддержки предпринимательства;

- функционирует Координационный Совет в области развития малого и среднего предпринимательства при администрации города Кудымкара;

- определен общественный помощник Уполномоченного по защите прав предпринимателей Пермского края в городе Кудымкар.

С 2019 года наблюдается рост объемов инвестиций в основной капитал и введенных площадей (торговых, СТО, производственных, бытового обслуживания, административных зданий).

Через городской округ проходит магистральный газопровод-отвод Очер-Кудымкар-Купрос. Крупнейшим региональным инвестиционным проектом Пермского края является проектирование и строительство распределительных сетей газоснабжения для частного сектора застройки, строительства и развития промышленных предприятий городского округа.

Транспортная система городского округа развита слабо. Уровень автомобилизации населения ниже, чем средний по региону.

Ввиду недостаточного финансирования большая часть автодорог общего пользования местного значения не соответствуют нормативным требованиям. Только около трети автодорог имеют твёрдое покрытие. Тротуарами оборудованы основные улицы центральной части города. Инфраструктура велосипедного движения отсутствует.

Администрацией города Кудымкара предпринимаются меры для повышения эффективности транспортной системы. В соответствии с муниципальной программой «Транспортная система муниципального образования «Городской округ – город Кудымкар», утверждённой постановлением администрации города Кудымкара от 01.02.2018 №113-01-02 (с изм.), отрабатываются мероприятия по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту и ремонту УДС города в асфальтобетонном исполнении на условиях софинансирования из краевого бюджета автодороги по улицам К. Маркса, Конституции, Центральная, Братчикова, В. Онькова, М. Сторожевой.

В 2018 году проведены работы по ремонту части УДС города в гравийном (щебёночном) исполнении, в т. ч. автодорог к городскому кладбищу, по улицам Щорса, Гоголя, Дачная, Прудовая, Чехова, Белинского, Фрунзе, Пирогова, П. Морозова, Овражная, Ленина, Советская и переулков Западный и Сосновый.

В 2019 году выполнен ремонт автодорог местного значения по улицам Энгельса, Ломоносова, Молодёжная, Крупской, Строганова, Снегирёва,

Проведён ремонт тротуаров в асфальтовом исполнении по улицам 50 лет Октября, К. Маркса, Плеханова.

Выделены средства на ремонт и содержание автодорог, остановок и тротуаров города, приобретение дорожно-эксплуатационной техники.

Доля протяженности автодорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности составляют 20,82% (по итогам 2019 года).

Требуется инвестиции и средства для планов капитального ремонта моста через реку Иньва по ул. Свердлова, ремонта автодорог в гравийном исполнении к земельным участкам, предоставленным многодетным семьям, ремонта водопропускных сооружений.

Решением Кудымкарской городской Думы от 23.03.2018 № 18 утверждена муниципальная программа комплексного развития социальной инфраструктуры муниципального образования «Городской округ – город Кудымкар» на 2018-2032 годы.

Дошкольное образование города Кудымкара представлено 4 муниципальными организациями. По состоянию на 01.01.2020 года очередность детей в дошкольные учреждения составила 330 чел. Доля детей в возрасте до 6 лет, получающих дошкольную образовательную услугу в 2019 году, составила 80,2%.

Общее образование представлено 5 муниципальными общеобразовательными организациями, из которых 3 школы, 1 гимназия и 1 коррекционная школа. В 2019 году общее образование получало более 4373 человек. Все общеобразовательные учреждения города соответствуют современным требованиям обучения.

Численность учащихся, занимающихся во вторую смену в 2019 году, составила 1484 чел. (2018 год – 1370 чел.). Увеличение показателя обусловлено ростом общего количества контингента учащихся за счет учащихся первых классов.

Сеть учреждений культурно-досуговой направленности в городе Кудымкаре представлена следующими учреждениями: МБУК «Культурно-Деловой Центр» г. Кудымкара, ГКБУК «Коми-Пермяцкий национальный ордена «Знак Почета» драматический театр им. М.Горького», ГКБУК «Коми-Пермяцкий краеведческий музей им. П.И. Субботина-Пермяка», ГКБУК «Коми-Пермяцкий этнокультурный центр»; ГКБУК «Коми-Пермяцкая центральная национальная библиотека им. М.П. Лихачева», что отвечает нормативным требованиям.

Общая площадь жилых помещений, приходящаяся в среднем на одного жителя, сохраняется на уровне 2018 года – 18,5 кв.м/чел. В 2019 году свои жилищные условия улучшили 488 человек. По состоянию на 01.01.2020 года количество населения, состоящего на учете в качестве нуждающегося в жилых помещениях, составила 2226 семей или 6508 человек.

На территории города Кудымкара насчитывается 450 многоквартирных домов, из которых 5 МКД находятся на управлении ТСЖ и ЖСК, 214 МКД – на управлении Управляющих компаний (ООО «Кудымкарское коммунальное предприятие», ООО «УК «Служба быта Кудымкара») и 233 МКД реализуют непосредственный способ управления.

Предоставлением жилищно-коммунальных услуг занимается 6 организаций: ООО «Кудымкарский водоканал» (водоотведение и водоснабжение), ООО «Кудымкарские тепловые сети» (теплоснабжение и предоставление горячей воды), ООО «Кудымкарское коммунальное предприятие» (обслуживание внутридомовых сетей), ООО «Теплоэнерго» (вывоз ТКО), ПАО «Пермэнергосбыт» (электроснабжение), ООО «Газпром межрегионгаз Пермь» (газоснабжение).

Хранение ведомственных автомобилей осуществляется на территориях ведомств, которым они принадлежат. Личный транспорт паркуется на территориях индивидуальной застройки или придомовых территориях многоквартирных домов.

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

Результаты анализа документов территориального и социально-экономического развития городского округа составляют основу для планирования и развития её транспортной инфраструктуры.

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 городского округа имеет сложную комбинированную структуру. Сочетаются как пешеходные, так и транспортные передвижения, включающие в себя индивидуальный, ведомственный и общественный транспорт.

В городском округе выделяются следующие основные группы объектов тяготения:

1. Объекты социальной сферы (поездки в учебные заведения и обратно, к объектам здравоохранения и муниципальных служб). Доля передвижений составляет 15-20%;

2. Объекты трудовой деятельности (поездки на работу и обратно–доля передвижений составляют 50-60%, поездки между объектами трудовой деятельности в рабочее время – интенсивности передвижений трудно учитываемые из-за условий неопределённости и вариативности);

3. Объекты культурно-бытовой сферы и др. (поездки по личным, бытовым и другим нуждам – интенсивности передвижений трудно учитываемые из-за условий неопределённости и вариативности).

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

Сеть пригородных маршрутов общественного транспорта организована в соответствии с социальными потребностями населения.

Мониторинг оценки мнения потребителей о качестве товаров и услуг в приоритетных и социально значимых рынках показал, что услуги дорожной деятельности 90% респондентов-потребителей затруднились оценить по уровню цен, качеству и возможности выбора. Услуги по ремонту автотранспортных средств затруднились оценить 70% респондентов-потребителей.

Услугами по перевозке пассажиров межмуниципальными маршрутами и легковыми такси более 55% респондентов удовлетворены, а услугами по перевозке пассажиров муниципальными маршрутами удовлетворены более 78% респондентов.

Результат опроса о количестве организаций, предоставляющих услуги по перевозке пассажиров по муниципальным и межмуниципальным маршрутам, по перевозке пассажиров легковыми такси, по ремонту автотранспортных средств более 95% респондентов считают их достаточными.

Работы в сфере дорожной деятельности 50% респондентов считают недостаточной.

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

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

Развитие транспортной системы муниципального образования «Городской округ – город Кудымкар» является необходимым условием развития субъектов экономики и улучшения качества жизни населения.

Транспортная инфраструктура муниципального образования «Городской округ – город Кудымкар» является составляющей инфраструктуры городского округа, что обеспечивает конституционные гарантии граждан на свободу передвижения и делает возможным свободное перемещение товаров и услуг.

#### **Автомобильный транспорт**

В настоящее время внешние связи города Кудымкар поддерживаются только транспортной сетью автомобильных дорог.

С Восточной стороны по границе муниципального образования проходит федеральная автомобильная дорога общего пользования А-153 «Кудымкар - Нытва», обеспечивающая транспортные связи с близлежащими населенными пунктами края и округа, наиболее крупные из них: с. Ленинск и с. Карагай. Выход на Федеральную автодорогу обеспечивается в северо-восточной части по улице Строителей. Так же по улице Строителей обеспечивается выход на автомобильную дорогу общего пользования регионального значения 57К-0073 «Кудымкар - Гайны».

Муниципальное образование «Городской округ – город Кудымкар» обладает достаточно серьезным транспортным потенциалом, обусловленным прохождением, на расстоянии 2 км от границ, в населенном пункте-спутнике д. Степанова автомобильной дороги общего пользования регионального значения 57К-0075 «Кудымкар - Пожва». Данная автомобильная дорога обеспечивает связь муниципального образования «Городской округ – город Кудымкар» с крупным промышленным центром Пермского края г. Березники.

Важной составной частью городского хозяйства в современных условиях является городской пассажирский транспорт. В городе имеется автовокзал, который обеспечивает прямое автобусное сообщение до городов Перми, Верещагино, станции Менделеево, всех райцентров и других населённых пунктов округа. Ежедневно с автовокзала города Кудымкара осуществляется отправление пассажирских автобусов по маршруту «Кудымкар-Березники».

Транспортное хозяйство муниципального образования «Городской округ– город Кудымкар» включает три муниципальных маршрута регулярных перевозок, общей протяженностью 31,4 км:

#### **Железнодорожный транспорт**

Через территорию муниципального образования «Городской округ – город Кудымкар» в настоящий момент железнодорожное сообщение не осуществляется. Ближайшая железнодорожная станция находится в п. Менделеево Карагайского района Пермского края, на расстоянии 90 км.

#### **Воздушный транспорт**

До 1992 г. из аэропорта города Кудымкара выполнялись рейсы до г. Сыктывкар и северных лесных посёлков Коми-Пермяцкого округа. В настоящее время воздушные перевозки не осуществляются.

#### **Водный транспорт**

Водные перевозки с территории муниципального образования «Городской округ – город Кудымкар» 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.

Согласно постановления администрации города Кудымкара от 11.08.2017 № 934-01-02 «О включении в казну муниципального имущества» дорожно-уличная сеть города Кудымкара составляет 138,752 км. Большая часть улиц города, (кроме центральной части) не имеет тротуаров. В последние три года ведется активная работа по благоустройству городской среды и созданию комфортных условий для перемещения по городу. На территории города расположены три транспортных моста, из которых два моста (через р. Иньва и р. Олыч) требуют капитального ремонта. Реестр автомобильных дорог приведен в таблице 1.4.1.

Таблица 1.4.1 Автомобильные дороги муниципального образования «Городской округ – город Кудымкар»

№ п/п	Наименование	Общая протяженность, км
1	50 лет Октября	1,724
2	8 Марта	0,526
3	9 Мая	0,396
4	Авангардная	0,415
5	Авиаторов	1,128
6	Автозаправочная	0,181
7	Аграрная	0,253
8	Бабушкина	0,753
9	Белинского	0,307
10	Берег Иньвы	0,400
11	Береговая	0,126
12	Березовая	0,600
13	Болотникова	0,239
14	Больничный городок	0,00
15	Большевикская	0,120
16	Боровая	0,217
17	Боталовой	0,304
18	Братчикова	1,000
19	Быстрая	0,380
20	Вавилина	0,361
21	Васильковая	0,235
22	Васькина	0,160
23	Верещагина	0,524
24	Вертолетная	0,678
25	Весенняя	0,277
26	Ветеринарная	0,531
27	Вишневая	0,410
28	Володарского	0,514
29	Гагарина	0,762
30	Гайдара	0,440
31	Гайнская	0,312
32	Гастелло	0,290
33	Героев Коми-Пермяков	0,453

34	Герцена	2,276
35	Гирибская	0,252
36	Гоголя	1,668
37	Голева	0,740
38	Гончарный переулок	0,174
39	Гончарова	0,185
40	М. Горького	2,300
41	Грибоедова	0,167
42	Давыдова	0,944
43	Дальняя	0,784
44	Данилова	1,266
45	Дачная	0,460
46	Деминская	0,497
47	Детский переулок	0,987
48	Дзержинского	1,541
49	Дорожников	1,096
50	Дружбы	0,556
51	Егвинский переулок	0,290
52	Еловая	0,520
53	Жукова	0,477
54	Заводская	0,172
55	Завьялова	0,810
56	Загородная	1,029
57	Залесная	0,865
58	Западный переулок	0,721
59	Заповедная	0,175
60	Звездная	0,650
61	Зелёная	0,598
62	Иакова Шестакова	0,235
63	Инкубаторная	0,368
64	Иньвенский переулок	0,806
65	Калинина	2,103
66	Караваева	0,850
67	Карьерная	0,130
68	Камышовая	0,526
69	Кедровая	0,465
70	Кирова	0,830
71	Кирпичная	0,225
72	К. Маркса	1,602
73	Колхозная	0,650
74	Колыхматова	0,778
75	Кольцова	0,210
76	Коммунистическая	0,540
77	Комсомольская	0,451
78	Конституции	2,010
79	Коркиных	0,636
80	Косинская	0,955
81	Кочевская	0,445
82	Крайняя	0,614
83	Красноармейская	0,518

84	Кривошекова	0,390
85	Крупской	0,825
86	Крылова	0,222
87	Кувинский переулок	0,150
88	Кудымкарская	0,445
89	Кузнецова	0,990
90	Курчатова	0,370
91	Кутузова	0,305
92	Лазо	0,701
93	Леваневского	1,925
94	Ленина	0,919
95	Лермонтова	0,340
96	Лесная	0,306
97	Летняя	0,205
98	Лихачева	0,955
99	Ломоносова	0,475
100	Луговая	0,417
101	Луначарского	0,272
102	Лучистая	0,238
103	Майский переулок	0,284
104	Марии Сторожевой	0,169
105	Матросова	0,394
106	Маяковского	1,020
107	Медицинский переулок	0,319
108	Мельзаводская	0,150
109	Менделеева	1,071
110	Мира	1,530
111	Мичурина	0,479
112	Молодежная	0,150
113	Молодогвардейцев	0,705
114	Набережная	0,775
115	Нагорный переулок	0,163
116	Назукина	0,120
117	Народная	1,438
118	Некрасова	0,250
119	Нефедьева	0,305
120	Нефтяников	0,270
121	Нечаева	0,136
122	Новая	0,348
123	Новоселов	0,720
124	Овражная	0,714
125	Октябрьская	0,319
126	Онькова Виталия	0,600
127	Онянова	0,209
128	Орджоникидзе	0,505
129	Островского	0,290
130	Отевская	0,700
131	Ошмарина	0,285
132	Павлова	0,280
133	Парашютная	0,586

134	Парковая	0,592
135	Партизанский переулок	0,508
136	Первомайская	0,420
137	Перекрестный переулок	0,220
138	Пермская	0,361
139	Пермяцкая	0,360
140	Песчаная	0,391
141	Печати	0,264
142	Пионерская	0,431
143	Пирогова	1,200
144	Плеханова	1,695
145	Плодоваягодная	1,456
146	Плотина	0,560
147	П. Морозова	1,070
148	Победы	0,375
149	Полевая	0,300
150	Полярная	0,400
151	Попова	0,840
152	Пролетарская	0,00
153	Пролетарский переулок	0,496
154	Промысловая	0,335
155	Промышленная	1,406
156	Прудовая	1,212
157	Пугачева	0,838
158	Пушкина	1,826
159	Радищева	0,560
160	Радужная	0,183
161	Разина	1,020
162	Революционная	0,705
163	Репина	0,214
164	Речная	0,850
165	Романовская	0,187
166	Садовая	0,870
167	Сазонова	0,237
168	Самолетная	0,666
169	Свердлова	4,453
170	Светлая	0,230
171	Свободы	1,591
172	Связистов	0,406
173	Северный переулок	0,196
174	Сельскохозяйственная	0,400
175	Серова	0,175
176	Сиреневый переулок	0,100
177	Советская	1,465
178	Советской Армии	0,450
179	Солнечная	0,381
180	Сосновый переулок	0,00
181	Социалистическая	0,741
182	Снегирёва	0,280
183	Спортивный переулок	0,218

184	Стахановская	0,179
185	Строганова	0,530
186	Строителей	1,648
187	Студенческая	0,351
188	Суворова	0,225
189	Сысолетина	0,422
190	Таёжный пер.	0,498
191	Технический переулок	0,550
192	Тихая	0,260
193	Тимирязева	0,443
194	Толстого	0,270
195	Тонкова	0,350
196	Топоркова	0,580
197	Транспортная	0,150
198	Трудовая	0,090
199	Тургенева	0,250
200	Уральская	0,980
201	Усадебная	0,170
202	Утева	0,370
203	Фестивальная	0,150
204	Филичевская	0,215
205	Фрунзе	0,180
206	Халтурина	1,427
207	Хозяшева	0,370
208	Хомяковой	0,710
209	Хорошева	2,556
210	Цветочная	0,120
211	Центральная	1,522
212	Циолковского	0,310
213	Чапаева	0,303
214	Челюскинцев	0,675
215	Чернышевского	0,445
216	Чехова	0,460
217	Чкалова	0,830
218	Школьный переулок	0,967
219	Шмидта	0,417
220	Щетинникова	0,305
221	Щорса	1,140
222	Электромеханический переулок	0,164
223	Энгельса	0,210
224	Энергетиков	0,563
225	Энтузиастов	0,221
226	Южный переулок	0,359
227	Юринская	0,596
228	Юрлинская	0,420
229	Юсьвинская	0,955
230	Яковкина	0,815
	ВСЕГО	138,752

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

Пропускная способность автомобильных дорог муниципального образования находится в пределах допустимых значений. Лишь на отдельных участках сети существует необходимость в проведении мероприятий по развитию и реконструкции дорожных объектов с целью повышения пропускной способности УДС, а также создания комфортных условий для передвижения жителей города.

### **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 авт/тыс. жителей. В связи с отсутствием актуальных данных на 01.01.2020 г., уровень автомобилизации на территории муниципального образования «Городской округ – город Кудымкар» 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 прокладки дороги и перспектив его развития, анализа парка автопредприятий, расположенных в зоне влияния дороги. Усредненный состав движения потоков транспортных средств в муниципальном образовании «Городской округ – город Кудымкар» приведен в таблице 1.5.1.

Таблица 1.5.1 Состав движения потоков транспортных средств

Вид транспортного средства	Доля в транспортном потоке, %
Легковой трансп.	85,85%
Микроавтобус	1,55%
Автобус средний	3,10%
Автобус большой	0,39%

Грузовой до 2 т	6,59%
Грузовой от 2 до 6 т	0,58%
Грузовой от 14 до 20 т	1,94%

Данные таблицы свидетельствуют о значительном преобладании индивидуального транспорта в исследуемом потоке транспортных средств, что соответствует общероссийской тенденции.

Парковочное место (парковочное пространство) – специально обозначенное и при необходимости обустроенное и оборудованное место, являющееся, в том числе, частью автомобильной дороги и (или) примыкающее к проезжей части и (или) тротуару, обочине, эстакаде или мосту, либо являющееся частью подэстакадных или подмостовых пространств, площадей и иных объектов улично-дорожной сети, зданий, строений или сооружений и предназначенное для организованной стоянки транспортных средств на платной основе или без взимания платы.

В настоящее время длительное хранение автотранспортных средств в городе осуществляется, в основном, в гаражах боксового типа, в меньшей степени на автостоянках. Зачастую места хранения транспортных средств значительно удалены от мест проживания, не соответствуя нормативной пешеходной доступности. Основное размещение гаражей – северо-восточное направление города, в районе ул. Строителей, где находится наибольшее количество гаражей – около 1120 мест. Много гаражей в восточной промзоне города – около 550 единиц.

Основными улицами с существующим парковочным пространством на территории города являются: ул. Строителей, ул. Калинина, ул. 50 лет Октября, ул. М. Горького, ул. Плеханова, ул. К. Маркса.

Наличие парковочных мест на территории муниципального образования «Городской округ – город Кудымкар» на прогнозный период рассчитывается с учетом уровня автомобилизации. Анализ парковочного пространства показал, что, несмотря на то, что в целом по региону не наблюдается резкого повышения уровня автомобилизации, муниципальное образование «Городской округ – город Кудымкар» является центром притяжения транспортных средств, что обуславливается его административным значением. В связи с этим существует нехватка организованного парковочного пространства.

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

В настоящее время на территории муниципального образования «Городской округ – город Кудымкар» пассажироперевозки осуществляются только автомобильным транспортом, выполняются автобусами среднего и малого класса. Все остальные виды пассажирских сообщений отсутствуют.

Важной составной частью городского хозяйства в современном мире является городской пассажирский транспорт. На территории города действует один

объект транспортной инфраструктуры, включающий в себя размещённый на специально отведённой территории комплекс зданий и сооружений, предназначенных для оказания услуг пассажирам и перевозчикам. Автовокзал города Кудымкара находится по адресу ул. Калинина, 65 А, с которого ежедневно отправляются множество рейсов, как в границах Коми-Пермяцкого округа, так и в границах Пермского края, так, например, вне границ округа можно отправиться в г. Пермь, г. Березники, а в границах округа – в п. Майкор, п. Гайны, с. Юрла, с. Юсьва.

Перечень маршрутов, действующих на территории муниципального образования «Городской округ – город Кудымкар» с характеристиками по маршрутам представлен в таблице 1.6.1. Схема маршрутов общественного транспорта представлена на рисунке 1.6.1.

Таблица 1.6.1 Перечень маршрутов регулярных перевозок муниципального образования «Городской округ-город Кудымкар»

№ п/п	Наименование маршрута	Наименование остановочных пунктов по маршруту	Наименование улиц, по которым предполагается движение транспорта	Протяженность маршрута	Вид и класс транспортного средства	Наименование перевозчика
1	№ 3 Мирный – Кирзавод	Мирный-Школа №8-Горсад-Площадь-ул.Строителей-Кирзавод	Свердлова-Ленина-М.Горького-Лихачева-Герцена-Плеханова-Строителей-Центральная	9,8 км	Автобус, малый-1/средний-1	ИП Власова Надежда Геннадьевна г. Кудымкар ул. 8 Марта 9-54
2	№ 3 Мирный – Кирзавод	Мирный-Школа №8-Горсад-Площадь-ул.Строителей-Кирзавод	Свердлова-Ленина-М.Горького-Лихачева-Герцена-Плеханова-Строителей-Центральная	9,8 км	Автобус, малый-1/средний-1	ИП Макарова Галина Федоровна г. Кудымкар ул. Горького 18-34
3	№ 3 Мирный – Кирзавод	Мирный-Школа №8-Горсад-Площадь-ул.Строителей-Кирзавод	Свердлова-Ленина-М.Горького-Лихачева-Герцена-Плеханова-Строителей-Центральная	9,8 км	Автобус, малый-1/средний-1	ИП Гагарин Сергей Иванович г. Кудымкар пер. Детский, 8
4	№ 3 Мирный – Кирзавод	Мирный-Школа №8-Горсад-Площадь-ул.Строителей-Кирзавод	Свердлова-Ленина-М.Горького-Лихачева-Герцена-Плеханова-Строителей-Центральная	9,8 км	Автобус, малый-1/средний-1	ИП Щербинина Елена Витальевна г. Кудымкар ул. Утева, 9
6	№4 Артамоново – Интернат	Артамоново-Мирный-Школа№8-Горсад-Площадь-Школа № 3-магазин Маяк-Интернат	Артамоново-Свердлово-Ленина-М.Горького-Лихачева-Герцена-Плеханова-Калинина-Загородная	10,8	Автобус, малый-1/средний-1	ИП Щербинин Евгений Николаевич г. Кудымкар ул. Зеленая, 6-1
7	№ 3 Мирный – Кирзавод	Мирный-Школа №8-Горсад-Площадь-ул.Строителей-Кирзавод	Свердлова-Ленина-М.Горького-Лихачева-Герцена-Плеханова-Строителей-Центральная	9,8 км	Автобус, малый-1/средний-1	ИП Петров Виталий Сергеевич г. Кудымкар ул. Лихачева, 52-63
8	№5 Мирный – Аэропорт	Мирный-Школа №8-Горсад-Площадь-Школа №3-магазин Маяк-магазин Русь-Медучилище- Аэропорт	Свердлова-Ленина-М.Горького-Лихачева-Плеханова-Леваневского-Мира	10,8	Автобус, малый-1/средний-1	ИП Петров Виталий Сергеевич г.Кудымкар ул. Лихачёва, 52-63

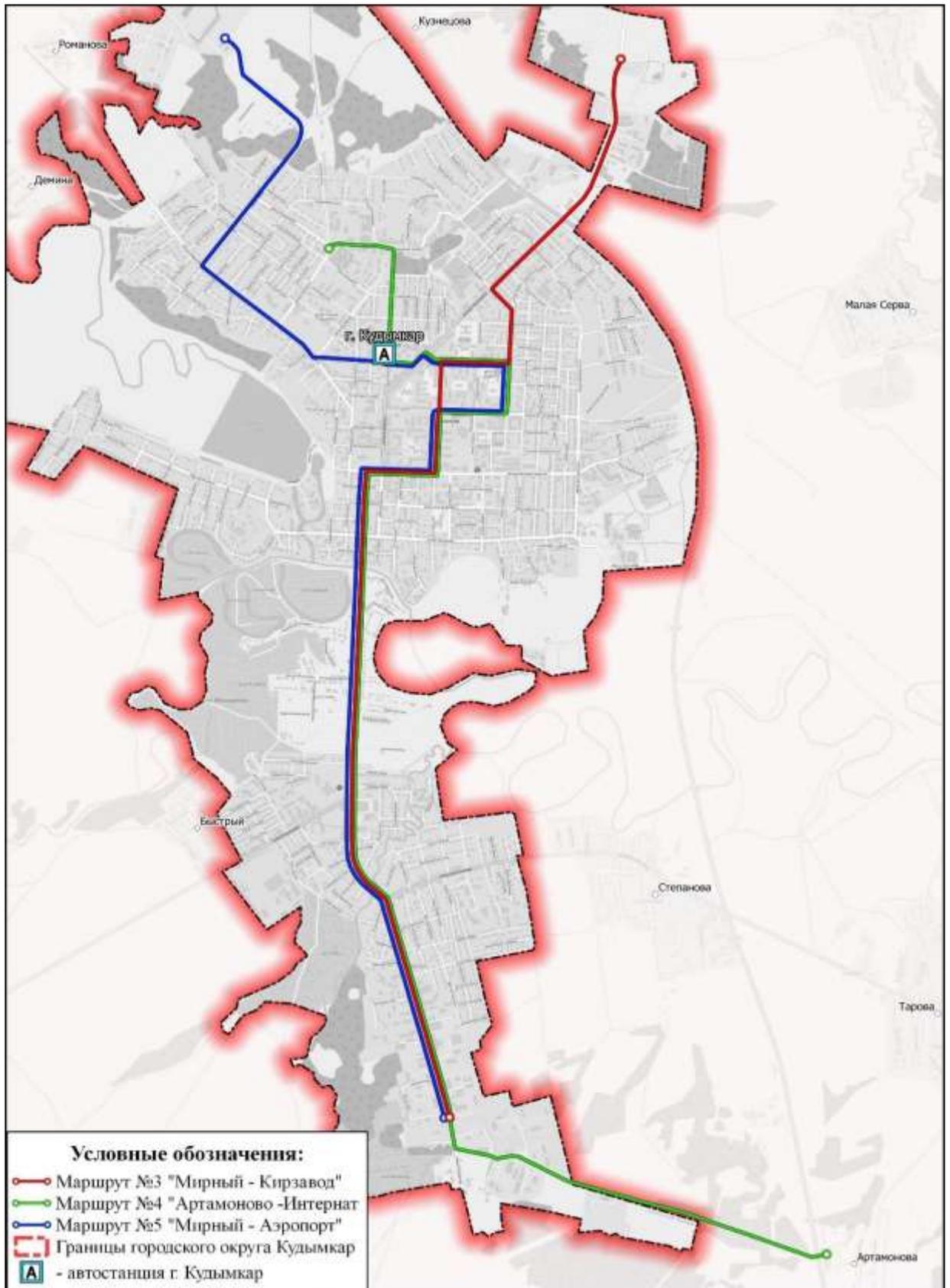


Рисунок 1.6.1 Схема маршрутов общественного транспорта

Из схемы хорошо видно, что в границах города действует три муниципальных маршрута регулярных перевозок, общей протяженностью 31,4 км.

Экологические характеристики на городских маршрутах представлены в основном классом ЕВРО-3 и ЕВРО-2. Реже представлены ЕВРО-4. Пассажироперевозки обеспечивают 6 транспортных компаний – перевозчиков, в общем количестве 16 транспортных средств.

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

Одним из основных средств организации движения пешеходов на территории округа являются обозначение жилых зон и обустройство наземных переходов соответствующими техническими средствами (знаками 5.19.1., 5.19.2 на щитах со световозвращающей флуоресцентной пленкой желто-зеленого цвета и горизонтальной разметкой 1.14.1 с желтым заполнением). На территории муниципального образования расположено порядка 50 обозначенных наземных пешеходных переходов. Вблизи детских образовательных учреждений для повышения видимости пешеходного перехода установлены светофоры Т.7. Некоторые въезды во внутриквартальные территории в центральной части города обозначены знаками 5.21, создавая тем самым более благоприятные и безопасные условия для движения пешеходов.

Вдоль основных транспортных магистралей ширина имеющихся тротуаров в целом соответствует СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

В тоже время, имеются следующие типичные недочёты в организации движения пешеходов: недостаточное обеспечение самостоятельных путей для передвижения людей вдоль улиц и дорог; неудовлетворительное состояние разметки пешеходных переходов; малое количество пешеходных (бестранспортных) зон, жилых зон; отсутствие 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 годы (см. п. 1.9 данной работы).

Несмотря на то, что велосипедное движение является наиболее эффективным и перспективным видом транспорта, 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. Для оптимальной организации велотранспортной инфраструктуры необходимо устройство велополос или велодорожек. Не менее важным, является сооружение велопарковок, повышающих удобство пользования данным видом транспорта.

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

В границах городского округа движение грузовых транспортных средств (далее – ГТС) осуществляется по автодорогам общего пользования регионального и местного значения.

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

Наибольший удельный вес в объеме отгружаемых товаров собственного производства преимущественно занимает продукция пищевой промышленности и ввозимой продукции сельского хозяйства.

Основными зонами притяжения ГТС являются определяющие спрос на ГТС перерабатывающие предприятия пищевой промышленности различных форм собственности и транспортные предприятия сфер потребительского рынка.

Ограничения на движение ГТС по территории городского округа практически не накладываются. Доставка товаров повседневного спроса на объекты потребительского рынка города, а также в сельские населённые пункты Кудымкарского муниципального округа осуществляется

преимущественно ГТС с разрешённой массой до 3,5 тонн ввиду малонаселённости населённых пунктов.

Из общего числа ГТС выделяются тяжеловесные, крупногабаритные транспортные средства и транспортные средства, перевозящие опасные грузы. Движение этих категорий ГТС осуществляется по межселенным и региональным автодорогам от лесоразработок, карьеров в направлении потребителей. Ограничений для их движения по УДС городского округа не осуществляется. ГТС оказывают разрушительное воздействие на дорожную одежду УДС, влияют на неравномерность транспортного потока, 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, перевозящих опасные грузы.

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

Постановлением администрации города Кудымкара от 03.02.2020 №100-01-04 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. № 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 городского 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».

Планируется разработка схемы организации движения ГТС различного назначения с целью сбережения дорожного покрытия УДС городского округа, 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, снижения рисков ДТП.

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

Таким образом, характеризуя движения ГТС по территории городского округа, требуется уточнение существующей схемы организации движения различных категорий ГТС, проработки дополнительных мероприятий по совершенствованию дорожной инфраструктуры и сбережению дорожного покрытия УДС города.

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

В условиях непрерывного 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 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ», Федерального закона от 10.12.1995 № 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 города Кудымкара зафиксировано 114 ДТП, в которых пострадало 147 человек (140 раненых и 7 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	21	21	23	28	21
Всего раненых	23	24	32	34	27
Всего погибло	2	1	3	1	0
Количество участников	43	43	61	60	49
Степень тяжести	8,0%	4,0%	8,6%	2,9%	0%

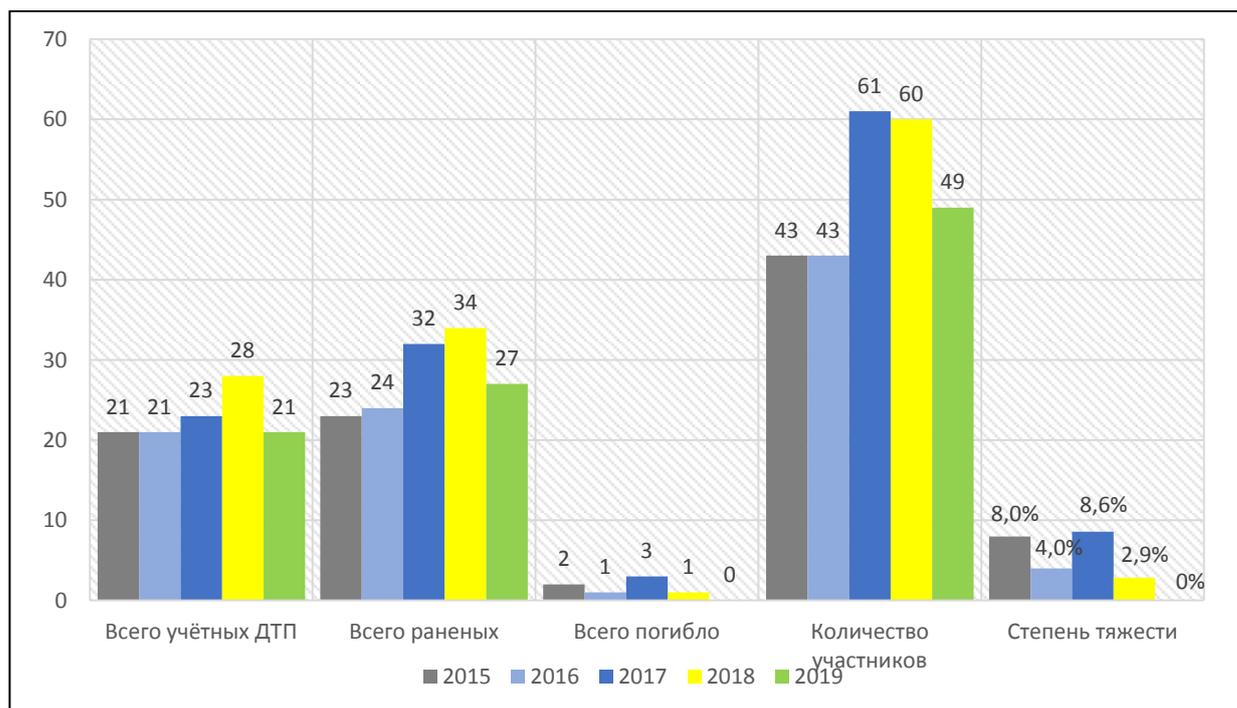


Рисунок 1.9.1 Диаграмма распределения показателей аварийности за 2015-2019 годы

Анализ приведенных статистических данных позволяет сделать заключение о том, что в рассматриваемом периоде 2015-2019 гг. показатели аварийности оставались практически неизменными. Несмотря на зафиксированное по итогам 2019 года рекордно-низкое значение степени тяжести последствий выражающая отношение количества погибших к общему числу пострадавших, составившее 0% (за АППГ 2,9%), в разрезе остальных показателей ситуация оказалась на уровне 2016 г.

Как факт, по итогам 2019 года зафиксировано 21 ДТП, в которых погибли или пострадали люди (за АППГ 28, – 25,0%), в результате происшествий 27 человек получили телесные повреждения различной степени тяжести (за АППГ 34, +20,6%), погибших не зарегистрировано. Из диаграммы хорошо прослеживается сохранение общей негативной тенденции на протяжении всего периода, 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;
  - наезд на препятствие.

В среднем, наибольшее число происшествий происходит в категории – «Наезд на пешехода» (51,39%) и в категории «Столкновение» (36,11%). 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%	2	7,14%	–	0,00%
Наезд на пешехода	10	43,48%	14	50,00%	13	61,90%
Наезд на препятствие	3	13,04%	1	3,57%	2	9,52%
Наезд на стоящее ТС	–	0,00%	–	0,00%	–	0,00%
Опрокидывание	–	0,00%	1	3,57%	–	0,00%
Столкновение	10	43,48%	10	35,71%	6	28,57%
Съезд с дороги	–	0,00%	–	0,00%	–	0,00%
Иные виды	–	0,00%	–	0,00%	–	0,00%

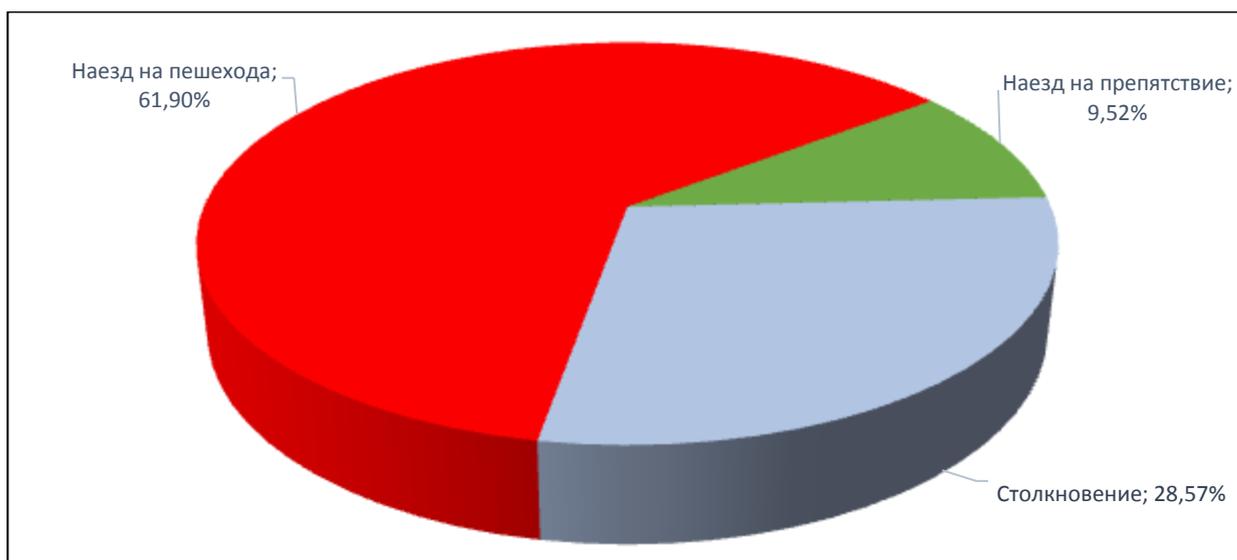


Рисунок 1.9.2 Распределение учётных ДТП по видам за 2019 г.

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 86,60% от общего числа пострадавших. Отрицательным моментом, является и тот факт, что по итогам 2019 года отмечено увеличение количества пострадавших в ДТП данного вида. Так, в 2019 году численное отношение ДТП, связанных с наездом на пешехода, составило 61,90% от всех ДТП (за АППГ 50,00%), доля раненых составила 51,85% (за АППГ 41,18%) от общего числа пострадавших, погибших нет (за АППГ 1, – 100,00%).

Сводные показатели в разрезе видов ДТП представлены в таблицах 1.9.3 и 1.9.4.

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	–	0,00%	–	0,00%	–	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	–	0,00%	2	5,88%	–	0,00%
Наезд на пешехода	9	39,13%	14	41,18%	14	51,85%
Наезд на препятствие	6	26,09%	1	2,94%	2	7,41%
Наезд на стоящее ТС	–	0,00%	–	0,00%	–	0,00%
Опрокидывание	–	0,00%	1	2,94%	–	0,00%
Столкновение	17	73,91%	16	47,06%	11	40,74%
Съезд с дороги	–	0,00%	–	0,00%	–	0,00%
Иные виды	–	0,00%	–	0,00%	–	0,00%

3) удельный вес ДТП, совершенных по вине водителей ТС, составляет 83,33% от общего числа ДТП, зарегистрированных за отчетный период на территории городского округа. Более двух пятых всех дорожно-транспортных происшествий (43,0%), причина которых – нарушение Правил дорожного движения, связаны с водителями легковых автомобилей.

4) в 2019 году на рассматриваемой территории было зарегистрировано 2 происшествия, в которых установлена вина пешехода (за АППГ 3, – 33,3%). В результате этих ДТП получили ранения 2 человека (за АППГ 3, – 33,3%), удельный вес данных ДТП составляет 9,5% от общего числа происшествий,

зарегистрированных за отчетный период на территории городского округа (за АППГ 10,7%).

б) традиционно наибольшее количество происшествий регистрируется в начале зимнего периода (в связи с ухудшением погодных условий) и в конце зимы (в след за ростом интенсивности движения). Сводные данные за три года представлены в таблице 1.9.5.

Таблица 1.9.5 Распределение ДТП по месяцам года

Янв	Фев	Март	Апр	Май	Июнь	Июль	Авг	Сент	Окт	Ноя	Дек
2017 год											
1	2	1	2	1	0	2	1	7	2	1	3
2018 год											
1	1	3	2	2	5	2	1	3	4	3	1
2019 год											
6	1	2	4	0	1	1	0	1	3	1	1

При этом, основная масса происшествий происходит в период суток с 08:00 до 21:00, наиболее аварийное время суток с 18:00 до 21:00. Детальная гистограмма распределения ДТП за 2019 г. по часам суток представлена на рисунке 1.9.3.

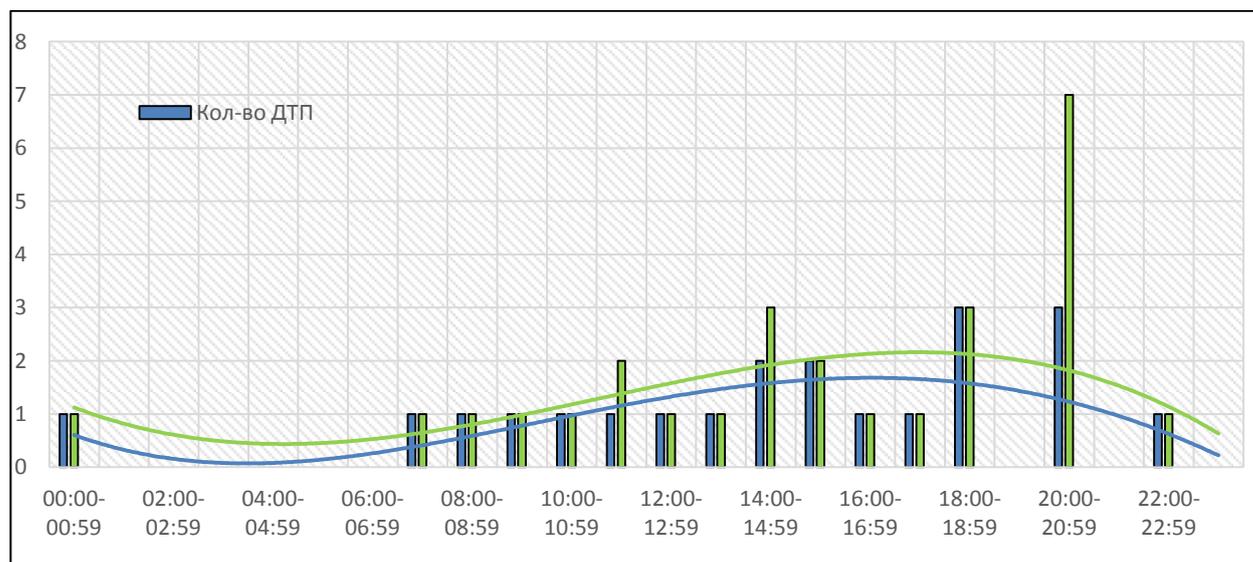


Рисунок 1.9.3 Распределение учётных ДТП по часам суток за 2019 г.

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 гг., 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.

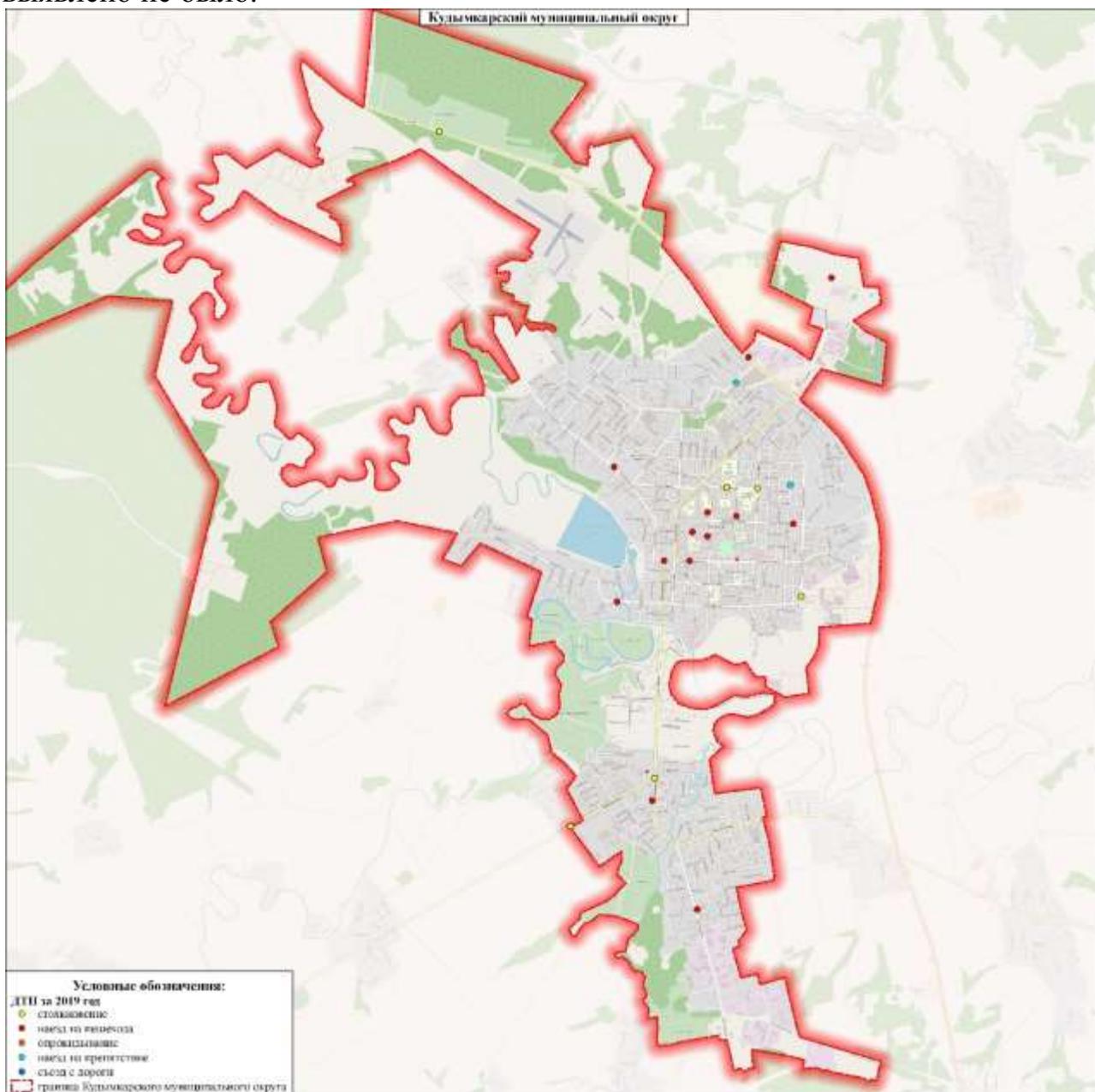


Рисунок 1.9.4 Топографический анализ ДТП за 2019 г.

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

Как уже отмечалось, в общей структуре аварийности наибольшее количество дорожно-транспортных происшествий происходит по причине

нарушения ПДД водителями транспортных средств, в таких ДТП погибает и получает ранения подавляющее большинство пострадавших (50% от общего числа погибших и 86,02% общего числа раненых).

При этом в 2019 г. почти каждое пятое (19,04%) дорожно-транспортное происшествие на территории муниципального образования совершается с участием водителей в состоянии опьянения (за АППГ 17,85%) (учитывались данные по алкогольному и наркотическому опьянению, а также случаи отказа от прохождения медицинского освидетельствования).

Детальный анализ обстоятельств ДТП за 2019 г. показывает, что основными причинами ДТП являются: несоблюдение очередности проезда перекрёстков (5 ДТП, -28,6% к АППГ); несоблюдение условий, разрешающих движение транспорта задним ходом (5 ДТП, +500% к АППГ); нарушение правил расположения ТС на проезжей части (3 ДТП, +50% к АППГ); нарушение правил проезда пешеходного перехода (2 ДТП, -71,42% к АППГ).

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 (53,57%), а в 2019 г. – каждого третьего (57,14%) 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 дорожных знаков в необходимых местах; отсутствующее освещение; неправильное применение, плохая видимость дорожных знаков; отсутствие тротуаров (пешеходных дорожек). Несмотря на отсутствие достаточных данных по степени их влияния в каждом конкретном происшествии, высокий 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 городского округа.

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

Основное негативное влияние воздействия 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 углерода: кислородное голодание, слабость, утомляемость,

головокружение, тошнота;

- оксиды азота: кашель, затрудненное дыхание, бронхит;
- углеводороды (толуол, 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 муниципального образования «Городской округ – город Кудымкар» незначительно превышает нормативные показатели. В связи с этим проведение мероприятий по уменьшению вредного воздействия выбросов автотранспорта на окружающую среду не предусматривается.

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 муниципального образования, значения уровня шума незначительно превышают нормативные показатели. Необходимость в устройстве противозвуковой защиты отсутствует.

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

Развитие и размещение основных объектов транспортной инфраструктуры городского округа предполагается осуществлять в соответствии Генеральным планом муниципального образования «Городской округ – город Кудымкар», настоящей Программой и муниципальной программой «Транспортная система муниципального образования «Городской округ – город Кудымкар», в которых указаны перспективные направления и мероприятия по развитию транспортных искусственных сооружений.

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

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

- снижение уровня дорог, находящихся в ненормативном состоянии;

- поэтапное развитие автомобильных дорог общего пользования муниципального значения за счёт капитального ремонта и реконструкции улиц;

- совершенствование организации движения пешеходов, улучшение качества состояния тротуаров и пешеходных дорожек;
- построение системы единого парковочного пространства;
- 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**

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 призвана обеспечивать сбалансированное и перспективное развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования в соответствии с потребностями его социально-экономического и градостроительного развития.

При разработке Программы за основу приняты базовые правовые акты, организационно-распорядительные и нормативные документы, определяющие порядок функционирования и развития транспортной инфраструктуры муниципального образования:

1. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 №190-ФЗ, принят Государственной Думой 22 декабря 2004 года;
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»;
6. Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;
7. Федеральный закон от 24 ноября 1995 года № 181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации»;
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». 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 52765-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация»;
17. ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования»;
18. ГОСТ Р 52767-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Методы определения параметров»;
19. ГОСТ Р 51256-2018 «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования»;
20. ГОСТ 33127-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Ограждения дорожные. Классификация»;
21. ГОСТ Р 52607-2006 «Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей»;
22. ГОСТ 32758-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Временные технические средства организации дорожного движения. Технические требования и правила применения»;
23. ГОСТ Р 52282-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы, основные параметры, общие технические требования»;
24. ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств»;
25. ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования»;
26. СП 42.13330.2016 Свод правил. «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»;

27. СП 59.13330.2016 Свод правил. «Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения»;

28. 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;

29. Закон Пермского края от 14 сентября 2011 года №805-ПК «О градостроительной деятельности в Пермском крае»;

30. Генеральный план муниципального образования «Городской округ – город Кудымкар», утвержденный решением Кудымкарской городской Думы от 21.12.2012 № 89 (ред. от 27.12.2013 № 95, от 23.08.2019 № 59);

31. Правила благоустройства и содержания территории города Кудымкара, утвержденные решением Кудымкарской городской Думы от 25.08.2017 № 79;

32. Административный регламент осуществления муниципального контроля за внешним благоустройством и санитарным содержанием территории города Кудымкар, утвержденный постановлением администрации города Кудымкара от 24.05.2019 № 557-01-04.

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

- 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 развития транспортной инфраструктуры;

- 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 своевременным, полным и качественным выполнением 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 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 муниципального образования 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 № 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».

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.

На территории муниципального образования, согласно сведениям, приведенным в Решении Кудымкарской городской Думы № 95 от 10 декабря 2019 года «О бюджете муниципального образования «Городской округ – город Кудымкар» на 2020 год и на плановый период 2021 и 2022 годов» (в ред. от 28.08.2020 № 43) в 2020 году планируется израсходовать средства в рамках следующих муниципальных программ:

- «Содержание городской инфраструктуры муниципального образования «Городской округ – город Кудымкар» – в рамках данной программы расходы на оплату уличного освещения города Кудымкара запланированы в сумме 8 462,8 тыс. рублей;

- «Транспортная система муниципального образования «Городской округ – город Кудымкар» – расходы в рамках данной программы запланированы в размере 101 613,0 тыс. рублей, в частности, проектирование, строительство (реконструкцию), капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения в асфальтобетонном исполнении в г. Кудымкаре Пермского края на условиях софинансирования из бюджета Пермского края – 46 621,5 тыс. рублей. Также на ремонт тротуаров в асфальтобетонном исполнении будет израсходовано 6564,1 тыс. рублей. На ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения в гравийном (щебеночном) исполнении в г. Кудымкаре Пермского края на условиях софинансирования из бюджета Пермского края запланировано 16 058,9 тыс. рублей. Расходы на текущее содержание автомобильных дорог, остановок и тротуаров города составят 29 770,8 тыс. рублей.

Согласно планам по развитию транспортной инфраструктуры в рамках реализации муниципальной программы «Транспортная система муниципального образования «Городской округ – город Кудымкар» в 2021 году планируется освоить 49 020,5 тыс. рублей, в 2022 году – 48 846,9 тыс. рублей.

Основные мероприятия, запланированные в данной программе:

- проектирование, строительство (реконструкция), капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения в асфальтобетонном исполнении в г. Кудымкаре Пермского края на условиях софинансирования из бюджета Пермского края;

- проведение обследования и разработка проектно-сметной документации;

- приведение в нормативное состояние подходов к объектам социальной сферы;

- ремонт тротуаров в асфальтобетонном исполнении;

– ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения в гравийном (щебеночном) исполнении в г. Кудымкаре Пермского края на условиях софинансирования из бюджета Пермского края;

– ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования, остановок, тротуаров города.

На текущий момент на территории муниципального образования «Городской округ – город Кудымкар» требуется проведение ремонтных работ на автомобильных дорогах местного значения, а также проведения капитального ремонта с изменением типа покрытия, что позволит повысить качество УДС и создать комфортные условия для передвижения жителей и гостей города.

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 городского округа характеризуется динамикой развития основных секторов экономики, стабильностью функционирования основных организаций и уровнем жизни городского населения.

Численность населения городского округа снижается с 2018 года. Смертность превосходит рождаемость. Растет уровень миграционного оттока в другие муниципальные образования с более развитой культурно-бытовой средой, молодых людей – для получения высшего и профессионального образования.

Для стабилизации демографической ситуации и улучшения условий жизни Кудымкарской городской Думой, администрацией города Кудымкара проводится работа по развитию социальной, транспортной и инженерной инфраструктуры.

В краткосрочной перспективе планируется увеличение числа индивидуальных предпринимателей за счет реализации государственных и муниципальных программ, практики предоставления микрозаймов муниципальным фондом города Кудымкара.

Городской округ наряду с другими муниципальными образованиями отнесен к территориям с минимальной антропогенной нагрузкой, характеризующимся минимальными показателями выбросов загрязняющих веществ в атмосферу от стационарных источников.

В рамках развития туристско-рекреационного направления СТП Пермского края выделены две зоны, выделяющиеся ресурсным туристским потенциалом, в одну из которых включён и городской округ.

В непосредственной близости от городского округа планируется создать этнокультурный природный парк коми-пермяцкого этноса. Уникальность этно-исторической среды может послужить основой развития этно-туризма, народных ремесел, производства сувенирной продукции.

С 2020 года планируется незначительный рост и стабилизация числа выдаваемых земельных участков под строительство ИЖС, гаражей и МКД. В 2021 и 2022 годах на земельных участках, снесенных аварийных МКД, по законодательству строительство осуществляет только муниципалитет. В связи с отсутствием средств местного бюджета, строительство не планируется.

С учётом демографической ситуации и за счёт индивидуального жилищного строительства, ожидается незначительный ежегодный рост общей площади жилых помещений, приходящейся в среднем на одного жителя в

прогнозом периоде за счет превышения темпов роста ввода жилья над темпами роста численности населения в среднем на 1 кв. м/чел.

В срезе перспектив социально-экономического развития СТП Пермского края в городском округе планируются объекты регионального значения:

а) строительство:

– учебно-производственных мастерских по ветеринарии и механизации сельского хозяйства ГБПОУ «Коми-Пермяцкий агротехнический техникум» (№ 3.1.19 – номер в плане мероприятий СТП Пермского края);

– ГБУЗ ПК «Окружной кожно-венерологический и наркологический диспансер» (№3.4.71);

– хирургического корпуса ГБУЗ ПК «Больница Коми-Пермяцкого округа» (№ 3.4.72);

– детской поликлиники (№ 3.4.73);

– ВЛ 110 кВ Пермская ТЭЦ-13 (№ 2.4.10).

б) создание:

– комплексной системы экстренного оповещения населения об угрозе возникновения или о возникновении чрезвычайных ситуаций (№ 10.3.252).

Сфера здравоохранения характеризуется положительной динамикой развития. Регистрируется полная обеспеченность учреждениями культуры и объектами для занятий физкультурой и спортом.

Потребительский рынок на территории округа соответствует нормативным требованиям.

Предпринимаются мероприятия для снижения очередности детей в дошкольные учреждения за счет ввода нового детского сада и прогнозируемого снижения рождаемости на территории города.

В области транспорта СТП Пермского края планируются к размещению в городском округе объекты регионального значения:

а) реконструкция:

– автомобильная дорога Кудымкар-Гайны. (№ 1.1.17 - номер в плане мероприятий СТП Пермского края);

– автомобильная дорога Кудымкар-Пожва (№ 1.1.21).

В прогнозом периоде доля протяженности автодорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, имеет тенденцию к снижению. Уже спланирован ремонт более 20 км автодорог в асфальтобетонном и гравийном исполнении на условиях софинансирования из краевого бюджета.

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 изменение состояния автодорог повысит спрос на объекты инфраструктуры и их качество.

Таким образом, прогноз социально-экономического и градостроительного развития городского округа в целом носит сдержанно позитивный характер. Документы территориального и стратегического планирования городского округа составляют основу для планирования развития транспортной инфраструктуры, разработки комплексной схемы рациональной организации дорожного движения.

## **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 генерального плана, муниципальных программ городского округа, возможностей их финансирования рассматривается сдержанно оптимистичный характер экономического развития.

Темпы естественной убыли и миграционного оттока населения замедляются на фоне принимаемых мероприятий социально-экономической стабилизации. Ожидается сохранение тенденции сдержанного сокращения численности населения в трудоспособном возрасте, стабилизации численности населения и демографической нагрузки на трудоспособное население.

Структура и параметры передвижения населения на прогнозный период до 2032 года значительно не изменятся.

Транспортно-экономические связи города обслуживаются автомобильным транспортом, ежегодный прирост интенсивности которого ожидается в пределах 2%. Эти изменения прогнозируются на фоне реализации планов СТП Пермского края по развитию транспортных коридоров дорожной сети края. Автодорожный каркас городского округа, формируемый автодорогами общего пользования регионального и местного значения, обеспечит устойчивые внешние транспортные пассажирские и грузооборотные связи.

В соответствии с СТП Пермского края и реализацией планов развития и создания новых транспортных коридоров на территории региона, получит активное развитие система пригородных перевозок железнодорожным транспортом. Ожидается увеличение пассажиропотока в долгосрочной перспективе в два раза, до 15 млн. человек в год. Ожидается и возрастание пассажироперевозок автомобильным транспортом в южном направлении город Кудымкар – ж. д. станция Менделеево Карагайского муниципального округа.

УДС города, сформированная автодорогами местного значения, требует реконструкционных и ремонтных мероприятий, для чего в текущих условиях развития городского округа необходимо устойчивое софинансирование из краевого бюджета.

Учитывая тенденцию роста парка личного транспорта, к расчётному сроку возможно снижение спроса на пассажирские перевозки транспортом общего

пользования до 6%, что позволит перераспределить 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%.

Прогнозируется, что наибольший удельный вес в объеме отгружаемых товаров собственного производства будет занимать продукция пищевой промышленности и товаров потребительского рынка. Ожидается, что общий рост объёмов перевозки продукции грузовым транспортом в этих секторах будет ежегодно возрастать в пределах 1,5%.

Прогнозируется неизменной доля грузовых тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств, а также транспортных средств с опасными грузами в составе общего потока транспорта в связи отсутствием крупных инвестиционных планов и программ строительства крупных предприятий.

Число корреспонденций в структурах пассажиро- и грузоперевозок на период прогнозирования до 2032 года по результатам макро моделирования дорожного движения в системе РТV практически не изменится.

Таким образом, основными направлениями совершенствования транспортной инфраструктуры в перспективе до 2032 года являются: улучшение качества автодорог местного значения, создание объектов дорожной инфраструктуры, совершенствование системы сбережения дорожной одежды УДС и организации рационального дорожного движения на основе результатов систематического мониторинга дорожного движения на автодорогах местного значения муниципального образования «Городской округ – город Кудымкар».

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

Проблемная ситуация, характеризующая состояние транспорта на территории муниципального образования «Городской округ – город Кудымкар», требует кардинального пересмотра места и роли муниципального образования 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 городского округа, Пермского края, а также на федеральном уровне.

Согласно принципиальной планировочной модели организации новых транспортных коридоров, предложенной Схемой территориального планирования Пермского края, предполагается, что в границах муниципального образования «Городской округ – город Кудымкар» будет проходить 2 транспортных коридора:

1-ый Северный широтный коридор, который проектируется в целях создания дополнительных широтных связей Запад-Восток. 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.

Западный меридиональный коридор представлен проектируемой железнодорожной линией Архангельск-Сыктывкар-Кудымкар-Григорьевская (Верещагино)- Кукуштан и автомобильной дорогой Архангельск-Сыктывкар-Кудымкар-Нытва-Барда-Куеда-Уфа. Для сооружения автомагистрали Архангельск-Уфа предусматривается реконструкция участков Кудымкар-Гайны.

Таким образом, в полной мере территория региона сможет раскрыть свои возможности лишь в долгосрочной перспективе, но в районе муниципального образования «Городской округ – город Кудымкар» уже сегодня есть предпосылки к оживлению хозяйственной деятельности. 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.

Важной задачей 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.

Улучшения в сфере транспортной инфраструктуры, а также в развитии муниципального образования «Городской округ – город Кудымкар» в целом, возможны лишь в случае резкого качественного изменения в экономике муниципального образования.

#### **2.4 Прогноз развития дорожной сети муниципального образования**

Целями комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Городской округ – город Кудымкар» являются улучшение качества жизни граждан и обеспечение условий их комфортного проживания, повышение гарантий их законных прав на безопасные условия движения по УДС, а также совершенствование и развитие транспортной инфраструктуры, обеспечение требуемого технического состояния автодорог, пешеходных зон города Кудымкара, совершенствование организации движения транспорта и пешеходов.

В соответствии с приоритетными направлениями социально-экономического развития Пермского края предусматриваются мероприятия по наращиванию структурной связности автодорог федерального и регионального значения с целью снижения транспортно-логистических издержек.

Улично-дорожная сеть городского округа непосредственно связана с автодорогами регионального значения и федеральной дорогой М7, автодорогами местного значения, которые не в полной мере соответствует социально-экономическим потребностям города. Около 20% автомобильных дорог не отвечают нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию автодорог местного значения.

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

- улучшение транспортно-эксплуатационного состояния автодорог местного значения УДС города в асфальтобетонном и гравийном исполнении;
- повышение качества содержания автомобильных дорог, остановок и тротуаров;
- ремонт тротуаров в асфальтобетонном исполнении;
- капитальный ремонт мостов.

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

- 1) восстановительный ремонт и качественное содержание муниципальных автомобильных дорог местного значения и мостовых сооружений;
- 2) реконструкция автодорог с доведением их технико-эксплуатационных параметров в соответствие с принятой технической категорией, сооружением необходимых путепроводов и транспортных развязок;
- 3) увеличение общего количества муниципальных дорог с усовершенствованным покрытием;
- 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 УДС планируется на краткосрочный и среднесрочный периоды. Прогнозируется проведение капитального ремонта и ремонта автодорог местного значения на условиях финансирования из краевого бюджета.

В результате реализации предусмотренных мероприятий будут достигнуты результаты, указанные в таблице 2.4.1.



Перечень мероприятий по развитию дорожной сети городского 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 образования. 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 периоде прогнозируется прирост уровня автомобилизации на 0,6 % в год. В связи с тем, что сводные актуальные данные по уровню автомобилизации и о составе транспортных средств в муниципальном образовании 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 г.	2020-2024 гг.	2025-2029 гг.	2030-2032 гг.
1	Уровень автомобилизации	авт. / тыс.чел	320	329,6	339,5	349,7

Таким образом, даже при увеличении уровня автомобилизации основные параметры дорожного движения будут улучшаться. Прогнозные значения параметров дорожного движения будут рассмотрены в Разделе 4 настоящей Программы.

## **2.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения**

Анализ статистических показателей, характеризующих уровень безопасности дорожного движения за 2017-2019 гг., проведённый в п. 1.9, показал наличие тенденции сокращения количества дорожно-транспортных происшествий и числа пострадавших. Показатель социального риска по городскому округу в 2018 году составлял 3,2 погибших на 100 тысяч жителей, а в 2019 году достиг нулевых значений, что значительно ниже целевого порога 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 и положительную динамику, намеченную в последний отчетный период, с целью прогноза использовались логарифмические уравнения линий тренда, предполагающие на основании усреднённых показателей за последние пять лет, сохранение тенденции снижения показателей аварийности, а затем их стабилизацию на определенном пороговом уровне.

При этом подразумевается, что все мероприятия по организации дорожного движения, проектированию, строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры будут выполняться 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 21%, число раненых уменьшится более чем на 20%. Как уже отмечалось, данные по количеству погибших не характеризуются стабильностью значений, за период с 2015 года по 2019 год регистрировалось, как полное отсутствие погибших (2019 г.), так и превышение среднего значения (2017 г.) (см. таблицу 1.9.1), однако общий низкий уровень, отмечаемый в течении пяти лет, позволяет спрогнозировать к 2025 году сохранение значений показателя социального риска на уровне 2018, 2019 года, 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.	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год
1	Количество дорожно-транспортных происшествий	ед.	20	20	19	19	18
2	Социальный риск	погибших на 100 тыс чел.	5	4	3	2	2

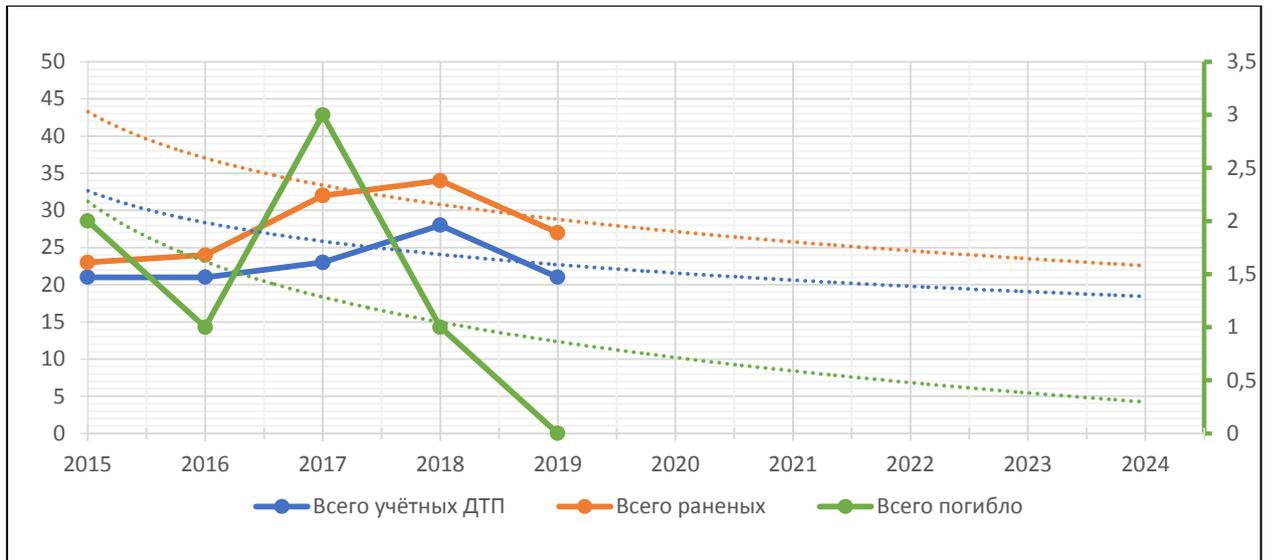


Рисунок 2.6.1 Прогнозируемое снижение показателей аварийности

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 Показатели аварийности за первые 6 месяцев 2020 г.

Период анализа	Общее количество			
	ДТП	Раненых	Погибших	Участников
2019 г. (6 месяцев)	14	19	0	35
2020 г. (6 месяцев)	7	6	1	14
Разница показателей	-50,0%	-68,4%	+100%	-60,0%

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 то же 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 транспортных средств и повышения интенсивности движения 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) топливно-энергетических ресурсов.

Основной задачей в этой области является сокращение объемов выбросов автотранспортных средств, за счет строительства, реконструкции, ремонта и содержания автомобильных дорог. Реализация мероприятий Программы направлена на сокращение существующего уровня выбросов, а также 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.	7514,5	1404,2	1786,4
Прогнозный период	7063,6	1319,9	1679,2

Также, следует отметить, что по результатам анализа уровня шума на территории муниципального образования «Городской округ - город Кудымкар», острой необходимости в устройстве противошумовой защиты нет. Однако, в случае резкого роста уровня автомобилизации, существующая застройка не позволит увеличить разрыв между дорогой и объектом шумозащиты, соответственно в качестве противошумовой защиты на прогнозный период рекомендуется проведение мероприятий по высаживанию зелёных насаждений, установки противошумовых экранов, а также применение административных методов снижения шума.

### **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 образования 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 пропуска 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 муниципального образования «Городской округ - город Кудымкар». 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. Реализация мероприятий варианта концепции происходит за счет сил местного и регионального бюджетов, в зависимости от принадлежности дорог.

2-й вариант (сбалансированный или целевой) предусматривает постепенное сбалансированное развитие объектов транспортной инфраструктуры по всем видам транспорта и участникам дорожного движения для обеспечения бесперебойного функционирования УДС с учётом достижения целевых показателей. Сценарий предполагает следующие мероприятия: 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 образования. 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 городского 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.

3-й вариант (прогрессивный или опережающий) представляет собой комбинированный вариант, направленный на развитие всех систем 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 землей.

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

#### **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**

Детальная реализация мероприятий Программы осуществляется в рамках муниципальной программы «Транспортная система муниципального образования «Городской округ – город Кудымкар». Что позволит обеспечить сбалансированное перспективное развитие транспортной инфраструктуры города Кудымкара в соответствии с текущими потребностями.

#### **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 муниципального образования «Городской округ – город Кудымкар» определяется рядом объемных, стоимостных и качественных характеристик уровня транспортного обслуживания.

В соответствии с Генеральным планом муниципального образования «Городской округ – город Кудымкар» для развития транспортного обеспечения территории на период до 2032 года предлагаются следующие мероприятия:

- благоустройство городских улиц. Расширение проезжей части магистральной улицы общегородского значения Свердлова; предусмотреть тротуары с твердым покрытием и выполнить высадку деревьев и кустарников вдоль проезжей части;

- строительство дорог в новых проектируемых микрорайонах. Для улучшения облика города необходимо благоустроить пешеходные зоны, запроектировать аллеи и парки. Предусмотреть организацию пешеходных переходов в участках пересечения проезжих частей;

- реконструкция, капитальный и текущий ремонты автомобильных дорог местного значения;

- обследование и реконструкция мостовых сооружений через р.Кува, р.Иньва, р.Олыч;

- разработать проект организованного стока воды и установить дождевую канализацию для сбора поверхностных вод дорожных и газонных покрытий;

- при развитии города предлагается предусмотреть мостовое сооружение на участке пересечения дороги с рекой Иньва, организовать дополнительный маршрут общественного транспорта.

Так же, в связи с повышением интенсивности движения, программой комплексного развития транспортной инфраструктуры рекомендуется произвести реконструкцию перекрестков с выделением дополнительных полос для поворачивающих потоков. В первую очередь необходимо уделить внимание перекресткам:

- ул. Плеханова - ул. Строителей;
- ул. Плеханова - ул. Герцена.

## **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.

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».

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 Р 52290-2004 «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 муниципального образования «Городской округ – город Кудымкар» должны соответствовать требованиям ОСТ 218.1.002-2003.

В целом существующая сеть городского 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**

Наблюдающаяся тенденция увеличения парка легкового автотранспорта обуславливает необходимость развития транспортной инфраструктуры муниципального образования и наращивание темпов развития парковочного пространства с целью обеспечения безопасности дорожного движения и сохранению пропускной способности.

В современном городе к основным объектам транспортной инфраструктуры, обслуживающим легковой автомобильный транспорт, помимо автомобильных дорог общего пользования, относятся: станции технического обслуживания, автозаправочные станции, парковки на сети дорог, парковки на внеуличной территории (включая многоуровневый паркинг).

Автотехобслуживание владельцев индивидуального транспорта осуществляется на СТОА, расположенных преимущественно в северо-восточной части муниципального образования (на пересечении ул. Строителей и ул. Герцена). В центральной части города на ул. Строителей размещается еще одна СТОА. Также в городе имеются ремонт транспортных средств, автоуслуги, шиномонтаж. На территории города размещаются две АЗС (на ул. Герцена, на ул. Автозаправочная) и одна АГЗС (ул. Строителей). Имеется три автостоянки (на ул. Плеханова, Лихачева, Строителей) и восемь автомоек.

На территории муниципального образования «Городской округ – город Кудымкар» запланировано размещение АЗС, нормативные санитарно-защитные зоны которых составляют 50 м.

Для удовлетворения потребности жителей микрорайона Юрино, микрорайона Быстрый, СНТ Ветеран, СНТ Мелиоратор, СНТ Луговое и автомобилистов,двигающихся по направлению Кудымкар – Верх-Иньва необходимо строительство дополнительной АЗС в южной части города.

Для развития парковочного пространства необходимы следующие мероприятия:

- строительство новых парковочных карманов;
- обустройство существующих парковок в соответствии с Федеральным законом от 29.12.2017 №443-ФЗ.

Данные мероприятия позволят разгрузить основные транспортные магистрали в центре муниципального образования «Городской округ – город Кудымкар», обеспечив их максимальную пропускную способность.

Работы будут проводиться на ряде улиц в центральной части города.

Планируется, что после завершения мероприятий стоянка автомобильного транспорта на указанных улицах, кроме стоянки на специально оборудованных местах, будет запрещена. Для обеспечения нормального функционирования будет усилен контроль за нарушением правил остановки и стоянки транспортных средств.

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

Пешеходная и велосипедная инфраструктура представляет собой важный элемент транспортной системы города 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;
- дороги с ограниченным движением транспортных средств и пешеходные улицы;
- пешеходные зоны, временно ограниченные от движения транспортных средств;
- улицы совместного использования;
- пешеходные уровни в составе развязок;
- внутрирайонные и внутриквартальные пути сообщения;
- пешеходные площади;
- пешеходные набережные;
- подземные и надземные пешеходные коммуникации;
- парковые пешеходные дорожки;
- проходы между домами;
- пешеходные пространства внутри дворов;

– пешеходные тротуары около проводимых ремонтных работ.

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 их 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 муниципального образования 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, 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) устройство дополнительных пешеходных переходов в одном уровне;

4) 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;
- установка светофоров П.1, П.2 на регулируемых пересечениях и пешеходных переходах вне перекрёстков. Светофоры П.1 и П.2 устанавливаются на тротуарах с обеих сторон проезжей части, а при наличии разделительной полосы или приподнятого островка безопасности – и на них, если число полос движения в одном направлении более двух.

5) 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;

б) 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.

Для достижения целевых показателей Программы, повышения уровня пешеходной связности территорий, а также создания комфортных условий для передвижения жителей и гостей города, планируется расширение сети тротуаров. В свою очередь, это позволит создать благоприятные условия для развития промышленности и бизнеса, что поспособствует развитию экономики города и повышению благосостояния населения. Объемы финансирования мероприятий по строительству, ремонту и содержанию тротуаров приведены в разделе 5 настоящей Программы.

Реализация планов по увеличению пешеходной доступности напрямую связана с обустройством пешеходных переходов, а также остановок общественного транспорта.

#### *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».

Целями создания велотранспортной инфраструктуры являются:

- повышение удобства передвижения на расстояния до 10-15 км;
- повышение доступности территорий;
- решение транспортных, экологических, социальных проблем;
- сокращение затрат на здравоохранение;
- повышение качества среды обитания за счет сокращения числа поездок на автомобилях на расстояния до 10-15 км.

Создание велотранспортной инфраструктуры на территории муниципального образования считается экономически нецелесообразным, ввиду низкой интенсивности движения ТС и велосипедистов, а также плотности жилой застройки.

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

Основными объектами притяжения грузовых транспортных средств (ГТС) на территории городского округа являются предприятия пищевой промышленности и транспортные предприятия сфер потребительского рынка и транспортных услуг.

Перемещения ГТС осуществляются между предприятиями и складскими комплексами по автодорогам магистральных улиц УДС города.

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

С целью повышения эффективности и безопасности движения грузовых транспортных средств различного назначения и категорий планируются следующие мероприятия:

1. Разработка разрешённых маршрутов движения грузовых ТС (по категориям: тяжеловесные, крупногабаритные, перевозящие опасные грузы) через УДС города с установлением (корректировкой) режимов движения, ограничений по массе (в т. ч. максимально разрешённой и приходящейся на ось) и по габаритам, приводящие к наименьшему ущербу дорожного покрытия, с учётом размещения промышленных предприятий и складов.

2. Разработка мероприятий по ограничению движения ГТС в границах городского округа по отдельным участкам УДС, не связанным с производственной необходимостью: в жилых и рекреационных зонах, в зонах размещения социальных объектов (учреждений образования, здравоохранения, культуры, спорта и т.п.). Прорабатываются мероприятия по ограничению движения ГТС по автодорогам улиц Калинина, 8 Марта, Лихачева, М. Горького, Герцена, Плеханова, 50 лет Октября, Дзержинского.

Это приведёт к снижению транспортной нагрузки на центральных улицах города, к сбережению дорожной одежды и увеличению межремонтных сроков отремонтированных автодорог, снижению уровня загрязнения воздушного бассейна города, шума и рисков ДТП;

3. Определение размера вреда, причиняемого тяжеловесными ТС, и риски движения крупногабаритных и перевозящих опасные грузы ТС при движении их по автодорогам местного значения (ГОСТ Р 52748);

4. Оборудование перекрёстков на УДС города дорожными знаками, регулирующими движение ГТС, в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52289 и ГОСТ Р 52290;

5. 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»;

6. 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;

7. 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 городского округа**

На расчетный срок до 2032 года сформирован и утвержден примерный перечень мероприятий по развитию сети дорог муниципального образования «Городской округ – город Кудымкар».

Перечень и протяженность автомобильных дорог, планируемых к проведению ремонтных работ на первые пять лет Программы, приведена в Сводном перечне мероприятий, предусмотренных к реализации, представлены в таблице 4.6.1.

Таблица 4.6.1 Мероприятия по повышению пропускной способности дорог на территории муниципального образования «Городской округ – город Кудымкар»

№ п/п	Наименование улицы (переулка)	Протяженность участка, км	Вид мероприятия	Период реализации
1	Мост через р. Иньва по ул. Свердлова	0,11	капитальный ремонт	2021
2	ул. Свердлова	2,2	ремонт	2021

3	ул. Дорожников	0,25	ремонт	2021
4	ул. Центральная	1,15	ремонт	2022
5	Мост через р. Олыч по ул. Свердлова	0,027	капитальный ремонт	2022
6	Мост через р. Кува по ул. Хорошева	0,07	капитальный ремонт	2023
7	ул. Яковкина	0,25	ремонт	2023
8	ул. Степана Каравая	0,4	ремонт	2023
9	ул. Ленина	0,62	ремонт	2024
10	ул. Гагарина	0,34	ремонт	2024
11	пер. Медицинский	0,21	ремонт	2024
12	ул. Пермская	0,36	ремонт	2024
13	ул. Коркиных	0,25	ремонт	2025
14	ул. Советская	0,5	ремонт	2025
15	ул. Хорошева	0,18	ремонт	2025
16	ул. Строителей	0,83	ремонт	2025
17	ул. Давыдова	0,41	ремонт	2025
18	ул. Свободы	0,2	ремонт	2026-2032
19	ул. Данилова	0,18	ремонт	2026-2032
20	ул. Пирогова	0,77	ремонт	2026-2032
21	ул. М. Горького	1,5	ремонт	2026-2032
22	ул. 50 лет Октября	0,93	ремонт	2026-2032
23	ул. Калинина	0,47	ремонт	2026-2032
24	ул. Герцена	0,91	ремонт	2026-2032
25	ул. Конституции	0,47	ремонт	2026-2032

## **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 муниципального образования «Городской округ – город Кудымкар» 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.



## **6 Оценка эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры**

Эффективность реализации Программы оценивается ежегодно на основе целевых показателей и индикаторов. Оценка результативности и эффективности Программа осуществляется по следующим направлениям:

- оценка степени достижения запланированных результатов, выраженных целевыми контрольными показателями по стратегическому направлению (для этого фактически достигнутые значения показателей сопоставляются с их плановыми значениями);

- оценка степени выполнения запланированных мероприятий в установленные сроки (для выявления степени исполнения плана по реализации программы (подпрограммы) проводится сравнение фактических сроков реализации мероприятий плана с запланированными, а также сравнение фактически полученных результатов с ожидаемыми);

- оценка степени достижения целевых индикаторов и контрольных показателей по каждому из приоритетных направлений развития в корреспонденции с объемом фактически произведенных затрат на реализацию мероприятий (для выявления степени достижения запланированного уровня затрат фактически произведенные затраты на реализацию программы в отчетном году сопоставляются с их плановыми значениями).

В зависимости от полученных в результате реализации мероприятий Программы, значений целевых показателей Программы, эффективности реализации Программы по целям, а также в целом можно охарактеризовать по следующим уровням:

- высокий (Е 95%);
- удовлетворительный (Е 75%);
- неудовлетворительный (если значение эффективности реализации программы не отвечает приведенным выше уровням, эффективность ее реализации признается неудовлетворительной)

Предоставление отчетности по выполнению мероприятий Программы осуществляется в рамках мониторинга.

Целью мониторинга Программы муниципального образования «Городской округ – город Кудымкар» является регулярный контроль ситуации в сфере транспортной инфраструктуры, а также анализ выполнения мероприятий по модернизации и развитию объектов транспортной инфраструктуры, предусмотренных Программой.

Мониторинг Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры включает следующие этапы:

- периодический сбор информации о результатах выполнения мероприятий Программы, а также информации о состоянии и развитии транспортной инфраструктуры города;

- анализ данных о результатах планируемых и фактически проводимых преобразований в сфере транспортной инфраструктуры.

Мониторинг Программы городского округа предусматривает сопоставление и сравнение значений показателей во временном аспекте. Анализ проводится путем сопоставления показателя за отчетный период с аналогичным показателем за предыдущий (базовый) период.

Перечень целевых показателей, используемых для оценки результативности и эффективности Программы (контрольные показатели реализации Программы):

- отремонтировано автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, км.;
- доля протяженности автомобильных дорог общего пользования муниципального значения, не отвечающих нормативным требованиям;
- доля ДТП, совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП, единицы на 1 тыс. автотранспортных средств.

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

Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования «Городской округ – город Кудымкар» 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 образования. 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.