



ПОСТАНОВЛЕНИЕ

АДМИНИСТРАЦИИ ОРДИНСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО ОКРУГА ПЕРМСКОГО КРАЯ

25.05.2022

№ 504

Об утверждении Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Ординского муниципального округа Пермского края

В соответствии с пунктом 4.1 статьи 6, подпунктом 5.1 пункта 5 статьи 26 Градостроительного кодекса Российской Федерации, постановлением Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», решением Думы Ординского муниципального округа Пермского края от 26 ноября 2021 г. № 254 «Об утверждении Генерального плана Ординского муниципального округа Пермского края», администрация Ординского муниципального округа **ПОСТАНОВЛЯЕТ:**

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

2. Настоящее постановление вступает в силу после официального обнародования и подлежит размещению на официальном сайте Ординского муниципального округа.

3. Контроль за исполнением данного постановления возложить на начальника управления ИЗО Запивалову Л.Н.

Глава муниципального округа

А.С. Мелёхин

УТВЕРЖДЕНА
Постановлением
администрации Ординского
муниципального округа
от 25.05.2011 № 504

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

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ.....	5
1 Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры.....	7
1.1 Анализ положения субъекта Российской Федерации в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения муниципального образования в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации.....	7
1.2 Социально-экономическая характеристика и характеристика градостроительной деятельности на территории муниципального образования, включая деятельность в сфере транспорта	12
1.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	16
1.4 Характеристика сети дорог, параметры дорожного движения и оценка качества содержания дорог.....	18
1.5 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации муниципального образования, обеспеченность парковками (парковочными местами)	19
1.6 Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока.....	20
1.7 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения.....	22
1.8 Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств	24
1.9 Анализ уровня безопасности дорожного движения.....	26
1.10 Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения	30
1.11 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры	33
1.12 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры муниципального образования	34
1.13 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры	38
2 Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории муниципального образования.....	47
2.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития муниципального образования	47

2.2 Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории муниципального образования	51
2.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта	53
2.4 Прогноз развития дорожной сети муниципального образования.....	54
2.5 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения	56
2.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения	57
2.7 Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения.....	59
3 Укрупнённая оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры и выбор предлагаемого к реализации варианта	61
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	65
4.1 Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта	65
4.2 Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов	67
4.3 Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства.....	68
4.4 Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения	70
4.5 Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб.....	74
4.6 Мероприятия по развитию сети дорог поселений, городских округов.....	76
5 Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры	82
6 Оценка эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.....	84
7 Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры Ординского муниципального округа	91

ВВЕДЕНИЕ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- обеспечение условий для управления транспортным спросом;

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

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

- условия для пешеходного передвижения населения;

- эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

<p>Наименование программы</p>	<p>Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Ординского муниципального округа Пермского края</p>
<p>Основания для разработки программы</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»; – Постановление Правительства Российской Федерации 25 декабря 2015 года № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов» – Устав муниципального образования; <p>Разработка программы должна осуществляться на основании генерального плана муниципального образования.</p>
<p>Заказчик программы и его местонахождения</p>	<p>Администрация Ординского муниципального округа Пермского края Юридический/Фактический адрес: 617500, Пермский край, Ординский район, село Орда, Советская улица, дом 12, каб. 201.</p>
<p>Разработчик программы и его местонахождения</p>	<p>Управление имущественных и земельных отношений администрации Ординского муниципального округа Пермского края Юридический/Фактический адрес: 617500, Пермский край, Ординский район, село Орда, Советская улица, дом 12, каб. 217.</p>
<p>Цели и задачи программы</p>	<ul style="list-style-type: none"> – развитие транспортной инфраструктуры поселений и городских округов, сбалансированное и скоординированное с иными сферами жизнедеятельности поселений, городских округов; – формирование условий для социально-экономического развития поселений, городских округов; – повышение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее - субъекты экономической деятельности), на территории поселения, городского округа; – снижение негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду поселения, городского округа.
<p>Целевые показатели (индикаторы) обеспеченности населения объектами транспортной инфраструктуры</p>	<ul style="list-style-type: none"> – увеличение доли протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям; – увеличение протяженности пешеходных дорожек; – снижение количество дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий на сети дорог местного значения; – сокращение среднего времени поездки на личном автомобильном транспорте на, %. – снижение объема выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух в пересчете на оксиды азота, на тонн/год

	– обеспеченность транспортного обслуживания населения.
Сроки и этапы реализации программы	ПКРТИ разрабатывается на срок до 2036 года. При этом мероприятия и целевые показатели (индикаторы), предусмотренные программой, на первые пять лет указываются с разбивкой по годам
Объемы и источники финансирования	<p>Общий объем финансирования Программы составляет в 2022-2036 гг. – 2 327,38 млн. рублей, в том числе:</p> <p>2022 г. – 79 803,55 тыс. рублей;</p> <p>2023 г. – 54 260,45 тыс. рублей;</p> <p>2024 г. – 55 404,45 тыс. рублей;</p> <p>2025 г. – 54 297,0 тыс. рублей;</p> <p>2026-2036 гг. – 2 079,74 млн. рублей;</p> <p>Объемы и источники финансирования ежегодно уточняются при формировании бюджета муниципального образования на соответствующий год. Все суммы указаны в ценах соответствующего периода.</p>

1 Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры

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

Анализ положения Пермского края в структуре пространственной организации Российской Федерации. Ординский округ – административно-территориальная единица в составе Пермского края.

Пермский край располагается в восточной части Восточно-Европейской равнины и на западных склонах Среднего и Северного Урала, в бассейне реки Кама (рисунок 1.1.1). Он 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. Численность населения края – 2 556 852 человек, плотность - 16,2 человека на 1 км². (Росстат: Оценка численности постоянного населения на 1 января 2022 года).

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

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.

Транспортная инфраструктура Пермского края представляется развитой сетью автодорог федерального, регионального, межмуниципального значения, а также железнодорожными ветками, аэропортом, речными портами.

Каркас автодорожной сети общего пользования Пермского края формируют автодороги:

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

- М-7 "Волга" Москва - Владимир Нижний Новгород Казань – Уфа,
- подъезд к г. Перми от автодороги М-7 «Волга»;
- Р-242 Пермь – Екатеринбург;

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

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

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



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

Анализ положения Ординского муниципального округа в структуре пространственной организации Пермского края.

Ординский муниципальный округ (МО) расположен в южной части территории Пермского края в долине реки Ирень и граничит с Кунгурским,

Суксунским, Октябрьским, Уинским районами. Административный центр МО расположен в селе Орда́. Расстояние до краевого центра города Пермь 110 км (рисунок 1.1.2).

МО объединяет территории 45 населённых пунктов (12 сёл, 33 деревни), занимает площадь – 1418,3 кв. км (0, 89% от площади территории края –160 237 кв. км).

Численность населения МО составляет 13 966 человек – около 0,55 % от численности населения края. (Росстат: численность постоянного населения РФ по муниципальным образованиям на 1 января 2022 года).

Село Орда́ – административный центр Ординского муниципального округа – расположено на берегу реки Кунгур (впадает в реку Ирень) и её притоке р. Ординка. Численность населения административного центра – 6001 человек.

Из общего числа населённых пунктов имеют численность проживающих менее 100 человек – 58,8 %, менее 40 человек – 26,7%. Наиболее заселёнными сельскими населёнными пунктами округа являются (по убыванию): сёла Ашاپ, Малый Ашاپ, Медянка, Карьево, Шляпники, Красный Ясыл.

Муниципальный округ имеет выгодное экономико-географическое положение. В непосредственной близости от его восточных границ проходит федеральная автодорога Р-242 Пермь – Екатеринбург. Через территорию муниципального округа пролегает автодорога регионального значения 57 ОП РЗ 57К-0004 Голдыри – Орда – Октябрьский, которая связывает южные районы (Уинский и Октябрьский) с краевым центром. В 30 километрах от округа расположен важный межрайонный центр края – город Кунгур.

В южном направлении автодорожная сеть округа обеспечивает выход на железнодорожную магистраль Москва-Казань-Екатеринбург с высокой интенсивностью движения.

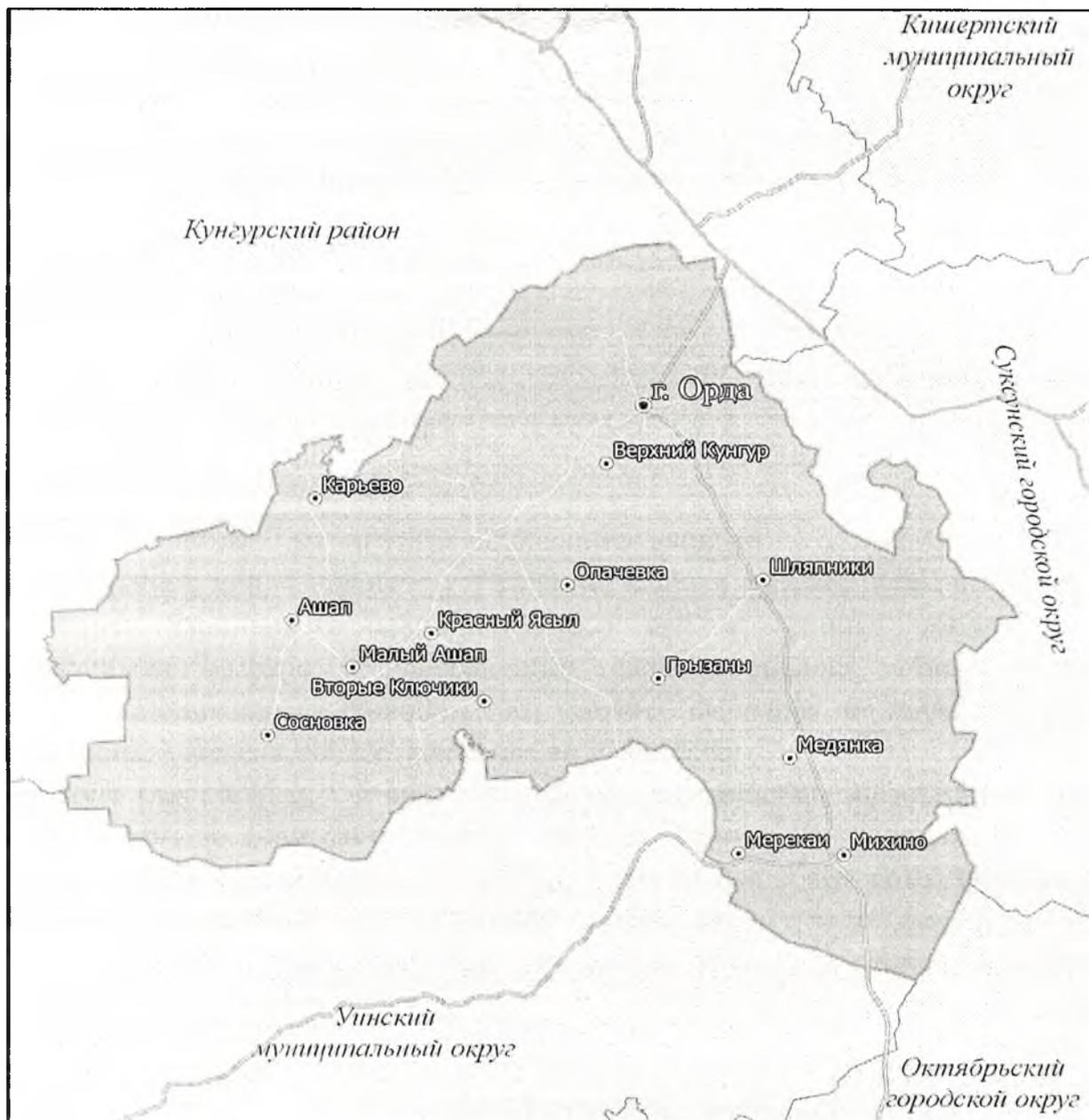


Рисунок 1.1.2 – Положение положения Ординского муниципального округа в структуре пространственной организации Пермской области

Территория округа располагается в основном в умеренно теплой агроклиматической зоне. Предельная температура зимой - 40°C, летом +38°C. Годовое количество осадков до 500 мм, продолжительность вегетационного периода около 120 дней. Климатические условия округа более мягкие, чем в центре Пермского края.

Ближайшие речные грузовые и пассажирские порты расположены на реке Кама в городах Пермь (120 км) и Чайковский (290 км).

Ближайший аэропорт расположен в городе Пермь (120 км), обслуживающий 22 направления.

Ближайшие железнодорожные станции расположены в городах Пермь (120 км) и Кунгур (30 км), с которых доступен транспортный выход на Москву и на Транссиб.

Междугородние автобусные сообщения обслуживаются автовокзалом в с. Орда.

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

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

Социально-экономическая и градостроительная деятельность на территории Ординского муниципального округа (МО) 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:

- схема территориального планирования муниципалитета;
- решения Думы муниципального округа;
- постановления администрации муниципального округа;
- муниципальные программы округа;

Важнейшими социально-экономическими показателями формирования градостроительной системы любого уровня являются динамика численности населения, его возрастная структура.

Численность постоянного населения МО имеет устойчивую тенденцию снижения. Убыль населения связана с продолжительным превышением числа умерших над числом родившихся, сокращением числа женщин фертильного возраста. Снижению численности населения способствует миграционный отток, который изменяет возрастную структуру населения – чаще уезжают молодые люди, в местах убытия происходит «старение» населения.

Муниципальный округ обладает потенциалом развития сельскохозяйственного производства для обеспечения продовольственной безопасности территории муниципального округа и территории Пермского края. На территории округа почвы подзолистого типа составляют около 53 %. Чернозёмные земли занимают площадь более 10 % общей площади сельскохозяйственных земель.

Округ имеет разветвленную речную сеть, принадлежащую бассейну р. Камы. Наиболее значительный гидрографический объект - река Ирень. Имеется 23 пруда, наиболее крупные Ашاپский с объемом - 1401 тыс. куб. м. и Ординский с объемом 595 тыс. куб. м.

Лесные площади в Ординском МО составляют 49,1 тыс. га. Площадь лесного фонда занимает около 35 % от всей площади округа. Общий запас древесины составляет 7755,7 тыс. куб. м. Преобладают березовые и еловые насаждения.

Сельские леса представлены небольшими участками, разбросанными по всей территории округа, преобладают в них березово-осиновые насаждения. Основное назначение лесов – поле-почвозащитная.

Имеются перспективы развития туризма. В округе три особо охраняемых природных территории: Ключевской зоологический заказник, Пономаревская пещера, ландшафтный памятник природы Лысая гора. Здесь произрастают 12 растений, занесенных в Красную книгу, а также фиксируются открытые

выходы селенита. Мировую известность имеет Ординская пещера, расположенная на склоне Казаковской горы. Вместе с и тем, все планы развития туристического бизнеса упирается в отсутствии крупных инвестиций и относительной удалённостью от крупных транспортных коридоров.

В районе известно девять месторождений поделочного гипса и селенита. Наиболее крупное месторождение Федоровское, расположено в 3,5 км севернее с. Красный Ясыл, также осуществляется разработка месторождений Егоршины Ямы, Одиновское, Яковлевское, Денисовское, На Шуму. Гипс и селенит пригодны для изготовления широкого ассортимента художественных изделий. Выделяется Иренская перспективная площадь по добычи строительных гипсов I и II сорта и ангидритов.

Лицензии на разработку месторождений поделочного гипса имеют крупные предприятия ОАО «Уральский камнерез» и ООО «Урал Ресурс».

Изготовлением изделий народно-художественного промысла из поделочного камня занимаются ряд малых предприятий и индивидуальные предприниматели района.

Отмечаются перспективы развития территории округа, связанные с месторождениями песчано-гравийной смеси, известковых туфов, торфа, кирпичных глин, строительного песка, известняка.

Стратегические перспективы развития МО связаны с разработкой газонефтяных месторождений. Округ расположен в нефтеносной зоне Западного Урала, и разведано восемь газонефтяных месторождений.

Основной объем добычи нефти определен разработкой небольшого числа крупных и средних месторождений, находящихся в эксплуатации длительное время. Крупнейшими являются Кокуйское, Сыповское, Чураковское месторождения. Годовая добыча нефти составляет около 300 тыс. т. Нефтедобычу и добычу нефтяного газа на территории МО осуществляет ООО «Лукойл-Пермь» вместе с другими дочерними предприятиями.

В 24 населенных пунктах МО имеются частично системы центрального водоснабжения. 53% населенных пунктов в округе не имеют центрального

водоснабжения. Источником питьевого водоснабжения населенных пунктов являются в основном подземные воды.

Газоснабжение населенных пунктов муниципального округа осуществляется природным и сжиженным газом. Газоснабжение осуществляется от газораспределительных станций ГРС в с. Орда, ГРС с. Малый Ашап. Из 45 населенных пунктов не газифицированы природным газом 38.

Ординский муниципальный округ занимает лидирующее место в сельхозпроизводстве, подтверждая свой статус аграрного района.

Дальнейшее эффективное наращивание производственного потенциала в агропромышленном комплексе связывается с инвестиционными проектами. На предприятия сельского хозяйства приходится основная доля инвестиций.

Однако, ситуация препятствует формированию социально-экономических условий для устойчивого развития АПК, создания рабочих мест. Сложные условия труда, отсутствие благоустроенного жилья, неразвитая социальная инфраструктура села не способствуют привлечению на работу и закреплению в сельскохозяйственном производстве специалистов и рабочих, выпускников учебных заведений.

На основе SWOT-анализа базовым сценарием развития МО определён инерционный сценарий, отражающий существующую ситуацию и более высокую вероятность реализации. Он предполагает повышение эффективности используемых ресурсов, повсеместное внедрение новых технологий и диверсификацию экономики. Концентрация и эффективное использование всех видов ресурсов, более сложная модель управления позволит значительно улучшить социально-экономические параметры развития.

В целом, на территории муниципального округа, по результатам выполнения муниципальных программ прогнозируется положительная динамика основных показателей социально-экономического развития и градостроительной деятельности. Предпринимаются действия по стабилизации

демографической ситуации. Эти факторы требуют развития транспортной инфраструктуры УДС и реконструкционных мероприятий автодорог Ординского муниципального округа.

1.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Транспорт, наряду с другими инфраструктурными отраслями, обеспечивает базовые условия жизнедеятельности общества, являясь важным инструментом достижения социальных, экономических, внешнеполитических целей. Транспорт - не только отрасль, перемещающая грузы и людей, а, в первую очередь, межотраслевая система, преобразующая условия жизнедеятельности и хозяйствования.

Ординский муниципальный округ расположен в южной части Пермского края и на юге группы административных районов – Кунгурский, Кишертский, Березовский, Суксунский. Административным центром муниципального округа является с. Орда, с населением 6001 человек. Округ расположен в 30 км от центра группы районов – г. Кунгур и 110 км от краевого центра – г.Пермь.

В связи с тем, что внешние транспортно-экономические связи Ординского муниципального округа с другими населенными пунктами и регионами осуществляются только автомобильным транспортом, автомобильные дороги являются основными структурными элементами транспортной инфраструктуры муниципального округа. Наиболее крупными автомобильными дорогами являются:

- участок дороги регионального значения – 57 ОП РЗ 57К-0004 Голдыри – Орда – Октябрьский, который связывает южные районы (Уинский и Октябрьский) с краевым центром;
- автодорога местного значения – Орда – Ашاپ; Кунгур - Ашاپ 038+787-049+350; Ашاپ-Михайловка; Ашاپ-Сосновка; Красный Ясыл – Межовка и другие.

Наличием и состоянием сети автомобильных дорог определяется территориальная целостность и единство экономического пространства. Недооценка проблемы несоответствия состояния дорог и инфраструктуры местного значения социально-экономическим потребностям общества является одной из причин экономических трудностей и негативных социальных процессов. Существующая сеть автомобильных дорог с переходным покрытием не является удовлетворительной как по абсолютным, так и по относительным характеристикам. Большинство дорог построено по старой технологии.

Хотя местные автомобильные дороги общего пользования характеризуются невысокой пропускной способностью, муниципальный округ имеет устойчивую транспортную связь с г. Кунгуром и через него с г. Пермь – краевым центром.

В селе Орда размещена автостанция, принимающая автобусы, следующие до с. Орда и транзитные автобусы. Тем не менее, транспортная обслуживаемость района отстает от потребности народного хозяйства, т.к. многие населенные пункты не имеют регулярной транспортной связи с административным центром.

Железнодорожный транспорт в округе отсутствует. Ближайшими железнодорожными станциями являются ст. «Кунгур» Транссибирской железной дороги (удаленность от с.Орда – 30 км) и ст. «Октябрьский» Горьковской железной дороги «Москва – Казань – Екатеринбург – Курган – Омск» (удаленность от с.Орда до станции составляет 80 км).

Крупные водные объекты на территории муниципального образования отсутствуют. Имеющаяся гидрологическая система из малых рек используется для туристических маршрутов, рыбалки, отдыха.

Воздушные перевозки не осуществляются. Ближайшие аэропорты находятся в г. Перми и г. Ижевске.

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. Дорожно-транспортная сеть Ординского муниципального округа представлена дорогами общего пользования регионального и местного значения. Общая протяженность сети дорог регионального значения составляет 55,009 км, местного – 369,250 км.

Перечень автомобильных дорог муниципального значения приведен в Приложении 1 к Программе. Помимо этого, в границах Ординского муниципального округа проходят участки автомобильных дорог регионального значения 57 ОП РЗ 57К-004 «Голдыри – Орда – Октябрьский» км 001+344 – км 050+563 и 57 ОП РЗ 57К-0022 «Михино-Уинское» км 000+000 – км 006+772.

В результате обследования сети автомобильных дорог Ординского муниципального округа выявлено наличие участков имеющих карты латок, продольные и поперечные трещины, сетки трещин на площади более 10 кв.м, выбоины, а также на некоторых автомобильных дорогах отсутствует разметка, что не соответствует требованиям ГОСТ Р 50597–2017 «Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля».

Доля протяженности автодорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения в 2021 году составила 20,63%.

Анализируя параметры движения на основных наиболее загруженных магистралях интенсивность движения ТС не превышает 22% от максимальной расчётной по СП 34.13330.2012 «Автомобильные дороги». При этом плотность

потока составляет 2,98 авт/км, средняя плотность потока по муниципальному образованию – 1,16 авт/км, что свидетельствует о свободных условиях движения.

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

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

В 2021 году уровень автомобилизации Пермского края составил 320 авт/тыс. жителей, при том, что средний показатель по РФ составляет 313,0 авт/тыс. жителей. В связи с отсутствием актуальных данных на 01.01.2020 г., уровень автомобилизации на территории Ординского муниципального округа принят согласно среднему показателю по Пермскому краю.

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

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

Таблица 1.5.1 – Состав движения потоков транспортных средств

Вид транспортного средства	Доля в транспортном потоке, %
Индивидуальный	89,4
Малыйгрузовой	5,2
Среднийгрузовой	5,0
Большойгрузовой	0,4

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

Хранение транспортных средств осуществляется на придомовых территориях.

Анализ парковочного пространства на территории Ординского муниципального округа показал, что по причине низкого спроса, уличное парковочное пространство слабо организовано. В подавляющей части района отсутствие организованного парковочного пространства объясняется преимущественно индивидуальной жилой застройкой. Хранение транспортных средств осуществляется на придомовых территориях, на территориях приусадебных участков или в непосредственной близости от них. Платное парковочное пространство в муниципальном округе на УДС местного значения общего пользования отсутствует. Основные центры притяжения требующие развития парковочного пространства располагаются в административном центре округа селе Орда, в остальных населенных пунктах потребность в организованных парковочных местах мало прослеживается.

1.6 Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока

В настоящее время в Ординском муниципальном округе пассажиро обслуживание осуществляется только автомобильным транспортом

выполняемое автобусами среднего и малого класса. Все остальные виды пассажирских сообщений отсутствуют.

В настоящее время на территории округа пассажироперевозки обеспечивает одна транспортная компания. Осуществляя 8 автобусных маршрутов, которые обеспечивают пассажироперевозки на территории Ординского округа. Общая протяжённость маршрутов, действующих в пределах округа – 351,8 км.

На территории Ординского муниципального округа 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 Орда находится по адресу ул. Тракторная 16, с которого ежедневно отправляются множество рейсов как в границах Ординского МО так и в границах Пермского края, так например вне границ МО можно отправиться в город Пермь, город Уфа, город Екатеринбург и др.

Маршрутное сообщение на территории муниципального округа имеет достаточно разветвленную маршрутную сеть, позволяющую обеспечить регулярную связь между ключевыми населёнными пунктами района.

Характерной особенностью схем маршрутов общественного транспорта является связанность большинства конечных точек маршрута с районным центром. Данные натурного обследования позволяют сделать вывод о том, что движение МТС по территории Ординского муниципального округа производится строго по описанным маршрутам, согласно расписанию. Для обслуживания пассажиров на территории округа существует 58 остановочных пункта.

В округе подвижность населения в будний день характеризуется как умеренно интенсивная. Транспортные средства движутся с установленной периодичностью, средняя наполняемость салона составляет 50%.

Основные мероприятия по повышению уровня качества обслуживания населения должны быть направлены на увеличение количества транспортных

средств экологических классов ЕВРО-4 и выше, предназначенных для транспортного обслуживания по маршрутам регулярных перевозок, обустройства новых остановочных пунктов в местах их необходимости. А также на выполнение следующих требований:

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

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

- пунктов 7.3.1 - 7.3.16 ОДМ 218.2.007-2011 «Методические рекомендации по проектированию мероприятий по обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства»;

- пункта 3.1.9 ГОСТ Р 51090-2017 «Средства общественного пассажирского транспорта. Общие технические требования доступности и безопасности для инвалидов».

1.7 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Одним из основных средств организации движения пешеходов на территории округа являются обустройство наземных переходов соответствующими техническими средствами (дорожными знаками и горизонтальной разметкой). На территории муниципального образования расположено порядка 50 обозначенных наземных пешеходных переходов. На нерегулируемых пешеходных переходах используются знаки 5.19.1. и 5.19.2 на щитах со световозвращающей флуоресцентной пленкой желто-зеленого цвета, для повышения видимости пешеходного перехода водителями транспортных средств.

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

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

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

Всё перечисленное приводит к тому, что ДТП, связанные с наездом на пешехода занимают третье место по количеству происшествий.

Несмотря на то, что велосипедное движение является наиболее эффективными и перспективным видом транспорта в виду его мало затратности, полезности для здоровья, отсутствия вредного влияния на окружающую среду в муниципальном образовании уделяется мало внимания организация 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 Ординского муниципального района движение грузовых транспортных средств (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 30%.

Основными зонами притяжения ГТС являются места разработки месторождений нефти, поделочного гипса и селенита, строительных гипсов I и II сорта и ангидритов, а также маршруты их передвижения.

Также эксплуатирующими ГТС являются субъекты экономики муниципального округа: обрабатывающие производства, предприятия распределения электроэнергии, газа и воды, транспорт и связь, строительство,

оптовая и розничная торговля, коммунальных, социальных и персональных транспортных услуг.

При перевозке грузов ГТС оказывают разрушительное воздействие на дорожную одежду, 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 перевозящие 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 Ординского муниципального округа Пермского края от 23 ноября 2021 г. N 1401 утверждён административный регламент предоставления муниципальной услуги «Выдача специального разрешения на движение по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства в соответствии с полномочиями, определенными в статье 31 Федерального закона «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Постановлением администрации Ординского муниципального округа Пермского края вводятся ограничения движения транспортных средств в осенне-весенние периоды.

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

Таким образом, характеризуя движения ГТС по автодорогам Ординского муниципального округа, требуются уточнения существующей схемы организация движения для различных категорий ГТС, проработки дополнительных мероприятий по совершенствованию дорожной инфраструктуры в интересах ГТС и ТС коммунальных и дорожных служб.

1.9 Анализ уровня безопасности дорожного движения

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

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

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

1.9.1 Оценка общего состояния аварийности и тенденция ее изменения

За период с 2015 по 2021 гг. в границах территории Ординского муниципального округа зафиксировано 125 ДТП, в которых пострадало 192 человека (180 раненых и 12 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	2020	2021
Всего учётных ДТП	29	16	21	20	14	11	14
Всего раненых	52	21	29	26	21	12	19
Всего погибло	4	1	1	1	0	4	1

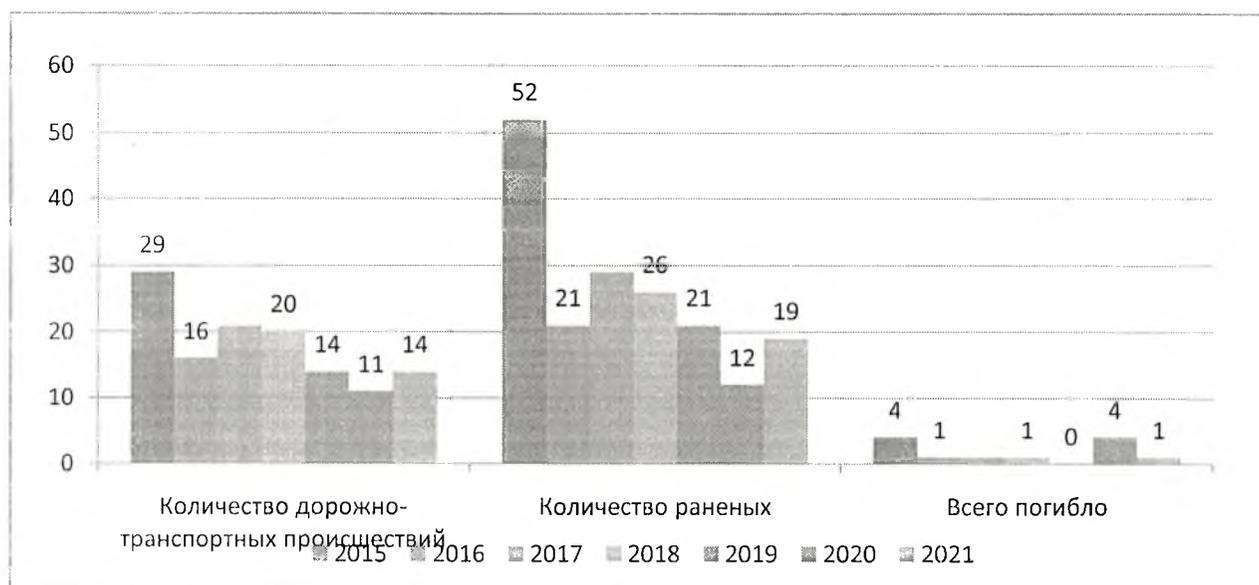


Рисунок 1.9.1 – Диаграмма распределения показателей аварийности за 2017 – 2021 года

Анализ приведенных статистических данных позволяет сделать заключение о том, что в рассматриваемом периоде 2017 - 2021 гг. произошло улучшение ситуации. Из диаграммы явно прослеживается сохранение общей положительной тенденции на протяжении всего периода. По итогам 2021 года

при которых погиб 1 человек, снижение на 75% (4), ранено 19 человек, рост на 58,3% (12).

В соответствии с федеральным проектом «Безопасность дорожного движения» национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». (Указ Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г, № 204) показатели социальных рисков 2021 года установленные на территории Пермского края не превышены:

Количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях, человек на 100 тысяч населения, (социальный риск) – не должно превышать 10,12 чел., факт – 7,06 чел.

10 ДТП произошло на автодорогах регионального значения: Голдыри-Орда-Октябрьский - 10-0-15.

4 ДТП на муниципальных дорогах - 4-1-4: в с. Медянка (наезд на пешехода) 1-0-1, а/д Орда-Ашап (съезд с дороги) 1-0-1, а/д Ашап-Сосновка (съезд с дороги) 1-0-1 и а/д Кунгур-Ашап (столкновение) 1-1-1.

Наиболее аварийным днем недели является четверг и воскресенье, наиболее аварийным временем, периоды с 02:00 до 10:00 часов и с 12:00 до 15:00 часов.

За 12 месяцев 2021 год произошло 1 ДТП с участием несовершеннолетних до 16 лет, уровень (1).

За 12 месяцев 2021 г. ДТП с пострадавшими с участием водителей, находящихся в состоянии опьянения, зарегистрировано 7 ДТП.»

Непосредственными нарушениями ПДД являются:

- несоответствие скорости конкретным условиям движения - 8 случаев;
- передвижение по проезжей части на скейтборде (роликовых коньках и т.д.) – 1 случай;
- нарушение правил расположения ТС на проезжей части – 2 случая;
- выезд на полосу встречного движения в местах, где это запрещено – 1 случай;

зафиксировано 14 дорожно-транспортных происшествии, рост на 27,3% (11),

- нарушение правил проезда пешеходного перехода – 1 случай;
- неправильный выбор дистанции – 1 случай.

В среднем около 58% ДТП регистрируется на автомобильной дороге общего пользования регионального значения 57 ОП РЗ 57К-0004 «Голдыри-Орда-Октябрьский».

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 дорожно-транспортных происшествий независимо от вида, в которых погибли или были ранены люди.

В результате топографического анализа ДТП за 2021 г., основывающегося на значениях географических координат указанных в карточках ДТП, на территории муниципального образования ярко выраженных мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (очаги аварийности) выявлено не было.

1.9.2 Исследование причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий

Как уже отмечалось, в общей структуре аварийности наибольшее количество дорожно-транспортных происшествий на рассматриваемой территории происходит по причине нарушения ПДД водителями транспортных средств, в таких дорожно-транспортных происшествиях погибает и получает ранения подавляющее большинство пострадавших.

За период 2019 и 2021 гг. для муниципального образования ситуация с пострадавшими с участием водителей, находящихся в состоянии опьянения остается на прежнем уровне (2019 г. – 8 пострадавших, 2020 г. – 0 пострадавших, 2021 – 7 пострадавших) (учитывались данные по алкогольному и наркотическому опьянению, а также случаи отказа от прохождения медицинского освидетельствования).

Детальный анализ обстоятельств ДТП на территории муниципального образования за 2021 г. показывает, что основными причинами ДТП являются: несоответствие скорости конкретным условиям движения; нарушение правил расположения ТС на проезжей части; неправильный выбор дистанции; несоблюдение очередности проезда перекрестков; другие нарушения ПДД водителем.

Недостатки транспортного-эксплуатационного содержания улично-дорожной сети традиционно входят в число основных дорожных факторов, способствующих возникновению ДТП. Несмотря на отсутствие достаточных данных по степени их влияния в каждом конкретном происшествии, высоких процент сопутствия позволяет говорить о наличии определённой причинно-следственной связи, которая не может не оказывать воздействие на ситуацию по аварийности в целом.

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

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

Основное негативное влияние воздействие транспортной

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

- оксид углерод: кислородное голодание, слабость, утомляемость, головокружение, тошнота;

- оксиды азота: кашель, затрудненное дыхание, бронхит;

- углеводороды (талуол, ксилол, бензол и др.): поражение центральной нервной системы;

- полициклические ароматические углеводороды (бензприен и др.): повышение риска возникновения злокачественных опухолей (канцероген);

- альдегиды (формальдегид, ацетальдегид, акролеин и др.): поражение центральной нервной системы, общетоксическое действие, аллергическая реакция, возможно повышение риска возникновения злокачественных опухолей (канцероген);

- диоксид серы (токсичен): затрудненное дыхание, обострение хронических заболеваний и возникновение болезней органов дыхания и системы кровообращения;

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

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

Процесс работы двигателя автомобильного транспорта очень сложен и включает массу различных реакций. В ходе последних образуются многочисленные вещества, одним из самых опасных из них являются оксиды углерода. Оксиды углерода играют основную роль в прозрачности воздуха. Они

свободно пропускают ультрафиолетовое излучение, но являются экраном для инфракрасного излучения. Это приводит к повышению температуры приземного слоя атмосферы.

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

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

На уровень шума влияет ряд факторов:

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

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

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

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

- тип и качество дорожного покрытия (наименьший шум создает асфальтобетонное покрытие, затем по возрастающей – брусчатое, каменное и

гравийное. Неисправное дорожное покрытие любого типа, имеющее выбоины, раскрытые швы и нестыковки поверхностей, а также ямы и проседания создает повышенный шум);

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

Шумы вызывают функциональные расстройства сердечно-сосудистой системы, оказывают вредное влияние на зрительный и вестибулярный анализаторы, снижают рефлекторную деятельность, что часто становится причиной несчастных случаев и травм. По результатам анализа по автомобильным дорогам Ординского муниципального округа значения уровня шума не соответствует предельно допустимому. Соответственно в районах жилой застройки нужно устраивать противозумовую защиту.

1.11 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры

Развитие и размещение основных объектов транспортной инфраструктуры Ординского муниципального округа предполагается осуществлять в соответствии со схемой территориального планирования Ординского муниципального района Пермского края, муниципальной программой Ординского муниципального округа «Развитие дорожного хозяйства» и генеральным планом округа, на которых указано перспективное размещение транспортных искусственных сооружений.

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

– повышение уровня безопасности дорожного движения и сокращение уровня смертности и травматизма участников дорожного движения за счёт улучшения условий движения на основных транспортных магистралях и

ключевых перекрёстках, совершенствования организации дорожного движения пешеходов;

- поэтапное развитие автомобильных дорог общего пользования муниципального значения;

- обеспечение транспортного сообщения между населёнными пунктами муниципального округа;

- развитие местной сети улиц и дорог в населённых пунктах;

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

- развитие объектов обслуживания пассажирского транспорта;

Действующими программами предусмотрены мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры, позволяющие создать законченную улично-дорожную сеть, обеспечивающую удобную и надёжную 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 муниципального образования (далее – Программа).

Программа призвана обеспечивать сбалансированное и перспективное развитие транспортной инфраструктуры муниципалитета 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 развитие транспортной инфраструктуры муниципалитета:

1. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ, принят Государственной Думой 22 декабря 2004 года (в ред. от 27.12.2019);
2. Федеральный закон от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
3. Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;
4. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ»;
5. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (с изм. и доп.);
6. Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»(ред. от 03.08.018 г.);
7. Федеральный закон от 24 ноября 1995 года № 181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации» (с изм. от 29.07.18);
8. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения»;
9. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
10. ГОСТ 32965-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Методы учета интенсивности движения транспортного потока;
11. ВСН 45-68 «Инструкция по учету движения транспортных средств на автомобильных дорогах»;

12. ГОСТ Р 50597-2017 «Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля»;
13. ГОСТ Р 52398-2005 «Классификация автомобильных дорог. Основные параметры и требования»;
14. ГОСТ Р 52765-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация»;
15. ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования»;
16. ГОСТ Р 52767-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Методы определения параметров»;
17. ГОСТ Р 51256-2018 «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования»;
18. ГОСТ 33127-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Ограждения дорожные. Классификация»;
19. ГОСТ Р 52607-2006 «Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей»;
20. ГОСТ 32758-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Временные технические средства организации дорожного движения. Технические требования и правила применения»;
21. ГОСТ Р 52282-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы, основные параметры, общие технические требования»;
22. ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств»;
23. ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования»;

24. СП 42.13330.2016 Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений;

25. 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;

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

27. Программа развития Ординского муниципального округа, утверждена постановлением администрации Ординского муниципального района от 13.12.2019 № 969 (в ред. от 24.02.2022 №141);

28. Положение о стратегическом планировании в Ординском муниципальном районе. Постановление администрации Ординского муниципального района Пермского края от 07.07.2015 № 172.

29. Стратегия социально-экономического развития Ординского муниципального района Пермского края на 2016-2030 года.

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

- применение экономических мер стимулирования инвестиций в объекты транспортной инфраструктуры;

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

- координация усилий органов исполнительной власти Пермского края, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в реализации мероприятий 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 своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту, и зависит напрямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов в условиях их ограниченных объемов.

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

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

При проведении планирования и формирования бюджетов МО на содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог руководствуются методическими рекомендациями предназначенными для органов местного самоуправления, осуществляющих планирование и обеспечение дорожной деятельности в муниципальном образовании, в рамках реализации Федерального закона №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.

В 2017 году выполнен текущий ремонт автомобильных дорог в: с. Карьево ул. Лесная, ул. Нагорная, ул. Новая и ул. Школьная, с. Малый Ашап ул. Молодежная и ул. Пролетарская, ул. Свободы, ул. Гаражная д. Михайловка, ул. Центральная д. Щелканка, ул. Нагорная с. Ашап, ул. Зелёная с. Сосновка ул. Солнечная в с. Сосновка. Также, произведен ремонт автомобильных дорог по ул. Восточная д. Климиха, ул. Мира д. Павлово. Выполнен ремонт участка автодороги по ул. Павла Юшкова с. Медянка; ул. Ленина с. Шляпники; ул. Советская с. Михино; ул. Тракторная с. Шляпники; ул. Тракторная д. Березовая Гора; ул. Капчагайская с. Михино; ул. Ленина с. Медянка. Произведен капитальный ремонт дорожного покрытия внутридворовых проездов в с. Орда, ул. Пролетарская, д.№ 2, д.№ 4, ул. Пролетарская в с. Орда. А также выполнен ремонт участка автомобильной дороги "Орда – Ашап" км 10+571-км11+694. Проведен ремонтных работ мостового сооружения (мост) через р. Ирень на автодороге Красный Ясыл – Межевка, а также установлены барьерные ограждения и дорожные знаки на автомобильной дороге "Кунгур-Ашап" к дер. Щелканка. Всего в 2017 году израсходовано 33 390,77 тыс. рублей.

В 2018 году ремонт следующих автомобильных дорог: в с. Карьево ул. Советская, ул. Лесная, ул. Зеленая, ул. Н. Айсина и ул. Уральская, в с. Малый Ашап ул. Школьная, с. Ашап ул.1 Мая, ул. Пролетарская, переулок между ул. Советской №97 и ул. Пролетарской №33, переулок между ул. Советской №133 и ул. Пролетарской №74, проезд с ул. Советской № 47 до ул.1 Мая № 2 и ул.8 Марта. Выполнен текущий ремонт автомобильной дороги в с. Вторые Ключики ул. Новая, ул. Заводская и ул. Советская, текущий ремонт автомобильной дороги в с. Опачевка ул. Первомайская, текущий ремонт автомобильной дороги в с. Межевка ул. Заречная и ул. Мира, в с. Медянка ул.40 лет Победы и ул. Молодежная, в д. Мерекаи ул. Центральная и ул. Северная, в д. Мезенцы ул. Центральная. Кроме того, произведен текущий ремонт дороги с. Грызаны ул. Подгорная, с. Шляпники ул. Гагарина, с. Орда ул. Труда, д. Подзуево, д.

Подзуево. Выполнен ремонт участка автомобильной дороги «Орда-Ашап» км 11+694 – км 12+894, км 15+950 – км 16+150, км 16+600 – км 16+800, км 16+150-км 16+600. Произведен ремонт моста через р. Кунгурка по ул. Гагарина в с. Орда. Всего в 2018 году реализовано 37 183,41 тыс. рублей, из которые 34 893,41 средства краевого бюджета.

В 2019 году выполнен ремонт дороги с. Малый Ашап ул. Советская и ул. Советская, в с. Ашап ул. Труда, ул. Рабочая, д. Щелканка ул. Новая, ул. Набережная, с. Сосновка пер. ул. Молодежная - ул. Дружбы. Произведен ремонт дороги ул. Молодежная с.КрасныйЯсыл ул. Боровая, с. Медянка ул. П. Юшкова, с.Михино ул. Мира, с.Михино ул. В. Запивалова, ул. Гагарина, с. Шляпники, с.Орда ул. Береговая, ул. Советская, ул. Беляева и ул. Набережная, д. Подзуево, с.Орда ул. Советская, ул. Гагарина и ул. Ясная. Выполнен ремонт участка автомобильной дороги Орда - Ашап км 14+820 – км 15+350, км 17+755 – км 17+900, км 15+465 - 15+950, а также ремонт участка автомобильной дороги Кунгур-Ашап км 42+765 – км 42+880, км 41+899 - км 41+999; км 42+946 - км 43+046; км 43+804 - км 43+834; км 48+600 - км 48+650. Произведен ремонт дорожного основания автомобильной дороги Ашап-Михайловка км 8+680 – км 8+760, км 8+680 – км 8+760. Выполнены работы по установке барьерного ограждения на автомобильной дороге "Орда-Ашап" - Верхний Кунгур. Всего в 2019 году израсходовано 41 299,87 тыс. рублей, из них 35 684,66 средства краевого бюджета.

В 2020 году выполнен ремонт дорог:

1. Ремонт участка автомобильной дороги Орда - Ашап км.31+200-км.31+760
2. Ремонт участка автомобильной дороги Кунгур - Ашап км. 41+850 - км.41+899
3. Ремонт участка автомобильной дороги Кунгур - Ашап км.40+620 - км.40+920
4. Ремонт участка автомобильной дороги Кунгур - Ашап км. 41+000-км.41+300

5. Ремонт участков автомобильной дороги Орда-Ашап км.23+350-км.23+400, км.28+400-км.28+430, км.29+500-км.29+530
6. Ремонт моста через Медянка по ул. Ленина в с. Медянка Ординского муниципального округа
7. Ремонт участка автомобильной дороги Кунгур-Ашап км 48+670 - км 49+560
8. Ремонт участка автомобильной дороги Шляпники-Грызаны км. 4+300-км. 4+890 км
9. Ремонт участков автомобильной дороги Кунгур-Ашап км.43+075-км.43+088, км.43+550-км.43+570, км.43+608-км.43+660, км.43+765-км.43+790, км.47+550-км.47+580.
10. Ремонт участков автомобильной дороги Ашап-Сосновка км.3+910-км.3+920, км.4+084- км.4+094, км.4+110- км.4+150, км.4+160- км.4+200, км.4+260- км.4+280
11. Ремонт участка автомобильной дороги Ашап-Михайловка км.7+720 - км.7+ 920, км.8+760 - км.8+960
12. Ремонт участка автомобильной дороги Шляпники-Грызаны км.2+800-км.4+300, км.4+890 - км.7+300
13. Ремонт участка автомобильной дороги с.Орда, ул. Новая,13 (888 м.кв.)
14. Ремонт участка автомобильной дороги с.Орда, ул. Зеленая (373 м.)
15. Ремонт участка автомобильной дороги с.Орда, ул. Новая,13 (850 м.кв.)
16. Ремонт участков автомобильной дороги Орда-Ашап км.8+620 - км.8+930, км.9+400 - км.9+478
17. Ремонт участков автомобильной дороги Орда-Ашап км.8+620 - км.8+930, км.9+400 - км.9+478
18. Ремонт дороги по ул. Дружбы, ул. Мира с. Карьево, ул. Мусы Джалиля с. Малый Ашап
19. Ремонт дороги по ул. Школьная от д. 42 до ул. Советская, по ул. Школьная от д.47 до автобусной остановки, с.Красный Ясыл
20. Ремонт дороги по ул. Ленина, с. Медянка

21. Ремонт дороги по ул. Беляева, ул. Падерная, с. Орда

22. Ремонт дороги от д. 1а по ул. Верхнее Беляево до д. 103 по ул. Беляево, с. Орда

23. Ремонт моста по ул. Мира в д. Михино

24. Ремонт моста по ул. Береговая в д. Михино

25. Ремонт моста по ул. Запивалова в д. Михино

26. Ремонт дороги в д. Тайся от д. 6 до д. 7

27. Ремонт дороги по ул. Беляева от д. 64 до д. 80, с. Орда

28. Ремонт автомобильной дороги "Орда-Ашап"- Верхний Кунгур (начало работ в 2020 году – окончание в 2021 году)

В 2020 году произведен ремонт автомобильных дорог на общую сумму 52,325 млн. руб. (местный бюджет 4,579 млн. руб., краевой бюджет 47,746 млн. руб.) общей протяженностью 14,297 км., в том числе с асфальтобетонным покрытием 2,804 км., грунтовым (укрепление щебнем, ПГС) – 11,493 км., а также произведен ремонт четырех мостов по: ул. Ленина в с. Медянка, ул. Береговая, ул. Запивалова, ул. Мира в д. Михино, обустроено 6 пешеходных переходов вблизи образовательных учреждений.

В 2021 году выполнен ремонт дорог:

1. Ремонт участков автомобильной дороги Ашап-Сосновка км.3+910-км.3+920, км. 4+084-км. 4+094, км. 4+110-км.4+150, км. 4+160-км. 4+200, км. 4+260-км.4+280 (переходящий контракт с 2020 года);

2. Ремонт участков автомобильной дороги Орда-Ашап км.8+620 - км.8+930, км.9+400 - км.9+478 (переходящий контракт с 2020 года);

3. Ремонт автомобильной дороги "Орда-Ашап"- Верхний Кунгур (переходящий контракт с 2020 года);

4. Ремонт участка автомобильной дороги Ашап-Сосновка км 005+500 - км 006+461

5. Ремонт участка автомобильной дороги Сосновка-Тайся км 000+000 - км 000+570

6. Ремонт участка автомобильной дороги Ашап-Сосновка км 006+462 - км 006+576
7. Ремонт автомобильной дороги Орда-Ашап км 000+000 - км 000+516, км 000+538 - км 001+192
8. Ремонт автомобильной дороги Орда-Ашап км 013+980 - км 014+680
9. Ремонт автомобильной дороги "Голдыри-Орда-Октябрьский" – Черемиска
10. Ремонт автомобильных дорог с. Орда: ул. Заречная от д. 59 до ул. Беляева, ул. Верхняя от д. 4 до ул. Высокая, ул. Восточная от а/д Голдыри – Орда - Октябрьский до ул. Коммунистическая, ул. Коммунистическая от ул. Восточная до д. 27
11. Ремонт автомобильной дороги ул. Колхозная д. Щелканка, ул. Мира от д.30 до ул. Молодежная с. Сосновка
12. Ремонт автомобильной дороги ул. 1-е Мая от д. 11 до ул. Гагарина с. Малый Ашап, ул. Лесная от д. 1 до д. 5, ул. Подгорная от д. 1 до д. 5 с. Карьево
13. Ремонт автомобильной дороги ул. Заречная от д.1 до д.3, ул. Юбилейная от д. 34 до д. 42 с. Медянка, ул. Ленина от а/д Голдыри – Орда - Октябрьский до д. 31 с. Шляпники
14. Ремонт автомобильной дороги ул. Новая от д. 3 до д. 30, ул. Дачная от д. 4 до ул. Школьная с. Красный Ясыл
15. Ремонт моста на автомобильной дороге по ул. Тракторная в д. Михино
16. Ремонт участка автомобильной дороги ул. Центральная от д. 23 до ул. Большая, д. Черемиска
17. Ремонт участка автомобильной дороги ул. Колхозная, с. Малый Ашап
18. Ремонт участка автомобильной дороги ул. 1 Мая от д. 11 до д. 19, с. Малый Ашап
19. Ремонт участка автомобильной дороги Орда-Ашап (17+755-17+900)
20. Ремонт автомобильной дороги Орда-Ашап км 001+193 - км 002+593
21. Ремонт автомобильной дороги Орда-Ашап км 014+681 - км 015+191

22. Ремонт участков автомобильных дорог с. Орда:
ул. Мира от д. 40 до д. 69, от д. 44 до д.48, ул.
Веденькова, ул. Запрудная от
ул. Гагарина до д. 31, от д. 10 до ул. Гагарина

23. Ремонт участка автомобильной дороги ул. Нагорная от д. 3 до д. 7 с.
Карьево

24. Ремонт участка автомобильной дороги ул. Уральская от д. 33 до ул.
Советская с. Красный Ясыл

25. Ремонт участка автомобильной дороги ул. Дальняя от д.1 до д. 1в, от
д. 6 до д.9 с. Ашап

26. Ремонт участков автомобильных дорог с. Шляпники:
ул. Гагарина от ул. Ленина до д. 16, ул. Блюхера от ул.
Мира до д. 34

27. Ремонт участка автомобильной дороги ул. Тракторная от д. 1 до д. 10 д.
Михино

В 2021 году произведен ремонт автомобильных дорог на общую сумму 44 470,10 млн. руб. (местный бюджет 5 383,31 млн. руб., краевой бюджет 39 086,79 млн. руб.) общей протяженностью 18,528 км., в том числе с асфальтобетонным покрытием 6,794 км., грунтовым (укрепление щебнем, ПГС) – 11,734 км., а так же произведен ремонт моста по: ул. Тракторная в д. Михино.

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

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

возможностям местного бюджета для изготовления проектной документации и строительства дорог улично-дорожной сети.

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

2.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития муниципального образования

Социально-экономическая и градостроительная деятельность находит отражение в демографической ситуации. Численность населения МО ежегодно стабильно сокращается на фоне миграционного оттока и естественной убыли населения.

Миграционный отток связан с не высоким уровнем жизни населения, убытием молодых жителей для получения высшего образования в крупные муниципальные образования, с более развитой культурно-бытовой средой.

Основа стабилизации демографической ситуации – улучшение ситуации в образовании и медицинском обслуживании, создание технологичных рабочих мест с адекватной заработной платой, с обеспеченностью современными жилищными условиями.

Удельный вес трудоспособного населения в общей численности населения сохранится к 2025 году на уровне 2018 года и составит около 48-50%.

Для стабилизации численности населения муниципального образования ведется работа над созданием комфортной среды проживания: развитие социальной, транспортной и инженерной инфраструктуры, а также экономического развития с созданием рабочих мест.

В Ординском округе количество субъектов малого и среднего предпринимательства по состоянию на 31.12.2021 г. составляет 292 единицы: 2 средних предприятия (ООО «к-з им. Ленина», ООО «СП «Правда»); 41 малое предприятие и 249 индивидуальных предпринимателей.

Экономика МО носит выраженную сельскохозяйственную направленность. Доля сельского хозяйства в структуре объема отгруженных товаров составляет 40,3 %, торговля (предприятия) - 19,2%, обрабатывающее производство - 13,7%, добыча полезных ископаемых (гипс) - 8,1%, прочие (бюджетная сфера, транспорт, ЖКХ и др.) - 18,7%.

Градообразующих и крупных предприятий в районе нет, данная структура сохранится и в последующие годы.

Поддержка малого и среднего предпринимательства осуществляется посредством реализации мероприятий муниципальной программы «Развитие малого и среднего предпринимательства в Ординском муниципальном округе». В перспективе существенного изменения в развитие этого сектора не ожидается.

Ожидается некоторый рост объема отгрузки товаров в отрасли добычи полезных ископаемых (3 - 5%).

Основной объем инвестиций направляется на развитие экономики и социальной сферы МО и составляет в пределах 225 млн. руб.

Часть инвестиций направляются в сельскохозяйственный сектор экономики. Доля прибыльных сельхозорганизаций составляет более 87%, одно предприятие убыточно.

Сельскохозяйственную деятельность в МО ведут 8 сельхозпредприятий, 32 крестьянских (фермерских) хозяйства, 2 сельскохозяйственных кооператива. Основные направления деятельности сельхозпредприятий - производство молока, мяса КРС и зерна. Крестьянские (фермерские) хозяйства занимаются мелкотоварным производством свиней, пчел, картофеля и овощей.

Перспективы роста производства сельскохозяйственных товаров связаны усилиями по направлениям:

- стимулировать рост производства сельскохозяйственной продукции;
- повысить эффективность использования земельных ресурсов;
- обеспечить условия под создание новых производств и создание рабочих мест на селе;

– вести работу по привлечению кадров в сельскохозяйственные предприятия.

Округ не обладает диверсифицированной структурой экономики.

Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, составляет 20,63%. Учитывая дорожную деятельность органов местного самоуправления, ожидается существенное изменение в состоянии транспортной инфраструктуры. Основное внимание уделяется мостовым сооружениям.

Доля населения, проживающего в населенных пунктах, не имеющих регулярного автобусного и (или) железнодорожного сообщения с административным центром составляет 0,86%. Количество населенных пунктов, не обеспеченных транспортным обслуживанием, составляет 9 ед., в которых проживает 124 чел.

В системе образования округа изменений не планируется. Здания всех муниципальных общеобразовательных учреждений соответствуют нормативным требованиям и в аварийном состоянии нет.

Сфера культуры получает финансовую поддержку в размере 1.5 млн. руб. Зданий культуры, находящихся в аварийном состоянии или требующих капитального ремонта нет.

Доля населения, систематически занимающегося физической культурой и спортом в 2021 г. составила 40,6%, снижение показателя не планируется. Расширился перечень видов спорта, оборудованы спортивные площадки для подготовки испытаний ГТО, создана универсальная спортивная площадка в с. Медянка.

Населением ведется строительство индивидуального жилья, с момента образования Ординского муниципального округа, за период с 2020 года по 2021 год, построено и зарегистрировано в Едином государственном реестре недвижимости 108 индивидуальных жилых дома на земельных участках, предназначенных для индивидуального жилищного строительства, личного подсобного хозяйства, блокированной застройки.

В тройке лидеров традиционно 1 место занимает с. Орда – 55 домов, на втором месте – с. Ашп, где построено 13 домов. На третьем месте – с. Карьево – 9 домов.

По итогам двух лет отмечается преимущественно одноэтажное строительство.

Двухэтажные дома строятся, как правило, в крупных селах, таких как Орда, Ашп, Карьево, Малый Ашп.

Средняя площадь домов составляет от 70 до 120 кв.м. Самые большие дома построены в Орде – 240 кв.м, Карьево – 213 кв.м, Малый Ашп – 167 кв.м, Ашп – 129,7 кв.м и Верхний Кунгур – 123,9 кв.м.

Самые скромные дома: д. Мерекаи – 46,3 кв.м, с. Вторые Ключики – 48,1 кв.м, д. Подзуево – 53 кв.м.

Ординский муниципальный округ в лице органов местного самоуправления придерживается стратегического курса и приоритетов развития Пермского края, ожидая в свою очередь от краевых органов власти конструктивную помощь и поддержку муниципальных, адресных программ и инвестиционных проектов ГО.

Также принимается во внимание тот факт, что в силу удаленности от краевого центра МО зависит и от развития торгово-экономических связей, промышленных потоков соседних регионов и особенно южной Удмуртской республики. При ухудшении социально-экономического положения в городском округе, население будет мигрировать в приграничные республики, тем самым ослабляя и ГО, и край в целом.

Крупных инвестиционных проектов по преобразованию структуры промышленности МО и строительству крупных производств не планируется, поэтому в структуре среднесписочной численности работающих по видам экономической деятельности наибольший удельный вес сохранится за бюджетной сферой – около 24% и обрабатывающих производствах – около 21% работающих.

На 1 января 2022 года на территории МО число вакансий увеличилось, но в структуре вакансий наибольший удельный вес занимают рабочие профессии, что не способствует сохранению своих молодых специалистов и привлечению новых.

Таким образом, прогноз социально-экономического и градостроительного развития Ординского муниципального округа в целом носит сдержанно позитивный характер. Документы территориального и стратегического планирования 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 документов долгосрочного планирования, муниципальных программ муниципального округа, возможностей их финансирования рассматривается оптимистичный характер социально-экономического развития.

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

Транспортно-экономические связи муниципального округа обслуживаются автомобильным транспортом. Структура автодорожного каркаса муниципального округа не изменится. Ожидается ежегодный прирост интенсивности дорожного движения в пределах 2%, за счёт всеобщего роста мобильности населения. Так же эти изменения прогнозируются на фоне реализации планов СТТ Пермского края по развитию транспортных коридоров

дорожной сети края.

Автодорожный каркас муниципального округа, формируемый автодорогами общего пользования регионального и местного значения, обеспечит устойчивые внешние транспортные пассажирские и грузооборотные связи.

Автодороги местного значения требуют реконструкционных и ремонтных мероприятий, для чего в текущих условиях развития необходимо устойчивое софинансирование из краевого бюджета.

В связи с прогнозом ДТП Пермского края спрос на пассажирские перевозки на период прогноза 2040 год может вырасти до 15%. Однако, учитывая тенденцию роста парка личного транспорта, спрос на пассажирские перевозки автотранспортом общего пользования не превысит и 10%.

С учётом прогноза социально-экономического и градостроительного развития муниципального образования, перспектив реализации инвестиционных программ ожидается ежегодное увеличение объемов отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ, услуг в пределах 2-5%. В этой связи ожидается незначительный рост доли грузовых тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств на магистральных автодорогах, а также транспортных средств с опасными грузами в составе общего потока транспорта. Основные зоны притяжения таких ГТС – нефтедобывающие и перерабатывающие предприятия, транспортировки и хранения, добывающие полезные ископаемые.

Число корреспонденций в структурах пассажиро- и грузоперевозок в связи с отсутствием крупных строительных останется неизменным.

Таким образом, основными направлениями совершенствования транспортной инфраструктуры в ближайшей перспективе являются улучшение качества автодорог местного значения, создание объектов дорожной инфраструктуры, совершенствование системы сбережения дорожной одежды и организации рационального дорожного движения на основе результатов

систематического мониторинга дорожного движения на автодорогах местного значения Ординского муниципального округа.

2.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Размеры, структура и направления транспортных потоков на автодорогах общего пользования определяются объемами промышленного и сельскохозяйственного производства, хозяйственными связями, размещением и развитием на территории муниципального округа грузо- и пассажирообразующих узлов, зон отдыха, уровнем автомобилизации и рядом других факторов. Одной из главных составляющих социально-экономического и градостроительного развития Ординского муниципального округа является совершенствование внешнего и внутреннего транспортного комплекса, включающего в себя автомобильный транспорт.

Существующая сеть автомобильных дорог Ординского муниципального округа не является удовлетворительной. Большинство дорог построено по старой технологии. С увеличением грузопотоков и ростом нагрузок на дорожное полотно, потребуется создание качественной автодорожной связи, что в свою очередь обеспечит лучшее сообщение между населенными пунктами, будет способствовать развитию экономики, повышению уровня жизни населения и развитию туризма.

Программы развития автодорожного комплекса Пермского края предусматривают реконструкцию существующей автодорожной сети Ординского муниципального округа с доведением её технико-эксплуатационных параметров в соответствии с принятой технической категорией и сооружением необходимых путепроводов и транспортных развязок.

Основой для развития транспортной инфраструктуры Ординского муниципального округа является создание условий для обеспечения единого

экономического и транспортного пространства, свободы перемещения населения и товаров по району и за его пределы путем сохранения и модернизации существующих базовых объектов транспортной инфраструктуры между населенными пунктами в границах муниципального округа.

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

В целях совершенствования транспортной инфраструктуры муниципального района необходимо запланировать проведение мероприятий по увеличению общего количества муниципальных дорог с усовершенствованным покрытием; строительство объектов придорожного комплекса обслуживания (места отдыха, АЗС, СТО); увеличение общего количества муниципальных дорог с переходным типом покрытия.

Развитие железнодорожного, воздушного и водного транспорта в обозримой перспективе не планируется.

2.4 Прогноз развития дорожной сети муниципального образования

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

В соответствии с приоритетными направлениями социально-экономического развития Пермского края по улучшению качественного состояния дорожной инфраструктуры предусматривается уделять особое

внимание опережающему развитию транспортного комплекса как фактора, играющего ключевую роль в снижении транспортных издержек в экономике, а также в обеспечении социальной стабильности и международной экономической интеграции.

Дорожная сеть Ординского муниципального округа в настоящее время не в полной мере соответствует социально-экономическим потребностям общества, более 60 % автомобильных дорог не отвечают нормативным и допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию.

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

- улучшение транспортно-эксплуатационного состояния сети автомобильных дорог;
- увеличение пропускной способности опорной сети автомобильных дорог;
- повышение качества содержания автомобильных дорог.

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

Таблица 2.4.1 – Прогноз развития транспортной инфраструктуры

№ п/п	Наименования показателей и их групп	Ед. изм.	2020 г.	2021-2025 гг.	2026-2030 гг.	2031-2036 гг.
1	Доля автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным и допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям	%	70,73	72,79	77,72	82,77
2	Совершенствование и развитие сети автомобильных дорог	км	-	7,6	18,0	18,5

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

2.5 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

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

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

Таблица 2.5.1 – Прогноз уровня автомобилизации и параметров дорожного движения

№ п/п	Наименование показателя	Ед. изм.	2019 год	2020-2025 гг.	2026-2030 гг.	2031-2036 гг.
1	Уровень автомобилизации	авт. / тыс.чел	320	329,6	339,5	349,7
2	Средняя скорость движения на автомобильном транспорте	мин.	-	49,5 км/ч	49,4 км/ч	53,1 км/ч
3	Среднее время поездки на автомобильном транспорте	мин.	-	29min 18sek	29min 30sek	27min 54sek

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

2.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Анализ статистических показателей, характеризующих уровень безопасности дорожного движения показал наличие тенденции сокращения количества дорожно-транспортных происшествий и числа пострадавших. Показатель социального риска по муниципальному округу в 2018 году составил 6,9 погибших на 100 тысяч жителей, а в 2019 году достиг нулевых значений, что значительно ниже целевого значения (11,7) заложенного в паспорте безопасности национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (Указ Президента Российской Федерации «О национальных целях и стратегических задачах развития на период до 2024 г.»).

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

Учитывая краткосрочность периода анализа и отмеченную положительную динамику, с целью прогноза использовались логарифмические уравнения линий тренда предполагающие, на основании усреднённых показателей за последние пять лет, замедления темпов снижения аварийности, а затем их стабилизацию на нижнем пороговом уровне.

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

Таким образом, принимая во внимание прогноз развития транспортной инфраструктуры и прослеживаемую тенденцию изменений показателей безопасности дорожного движения, можно с высокой долей вероятности предположить, что к началу 2025 года количество ДТП и число раненых сократится, более, чем на 23%.

Таким образом, общая тенденция намеченная в течении последних лет и полное отсутствие погибших в 2019 году позволяет спрогнозировать к 2025 году сохранение минимальных значений показателя социального риска, либо его стабилизацию на нулевом уровне, что в полной мере 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.	14	13	13	12	11
2	Количество раненых	чел.	19	18	16	15	14



Рисунок 2.6.1 Диаграмма прогнозируемого снижения количества ДТП

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 2021 год. Прогноз делался из наихудшего «инерционного» сценария развития, предполагающего сохранение текущих трендов естественного движения и миграционного оттока.

В тоже время, за счет реализации мероприятий по дополнительному техническому оснащению пересечений и примыканий автомобильных дорог, системному обустройству участков улично-дорожной сети пешеходными ограждениями, обустройству нерегулируемых пешеходных переходов освещением, искусственными дорожными неровностями, светофорами Т.7, системами светового оповещения, дорожными знаками с внутренним освещением и светодиодной индикацией, световозвращателями и индикаторами, а также устройствами дополнительного освещения, предполагается сокращение числа дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов более, чем в два раза уже к 2024 г.

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

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

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

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

чистые виды топлива.

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

- разработка и внедрение новых способов содержания, особенно в зимний период, автомобильных дорог общего пользования, позволяющих уменьшить отрицательное влияние противогололедных материалов;
- обустройство автомобильных дорог средствами защиты окружающей среды от вредных воздействий, включая применение искусственных и растительных барьеров вдоль автомагистралей для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий.
- стимулирование к использованию транспортных средств, работающих на альтернативных источниках (нефтяного происхождения) топливно-энергетических ресурсов.

Основной задачей в этой области является сокращение объемов выбросов автотранспортных средств, за счет капитального ремонта, ремонта и содержания автомобильных дорог. Реализация мероприятий Программы направлена на сокращение существующего уровня выбросов и предотвращения возможного их возрастания, а также минимизацию экологического ущерба от выброса вредных веществ автотранспорта. Однако, незначительный рост показателей в условиях растущего уровня автомобилизации, неизбежен. 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.	341,56	66,46	79,16
Прогнозный период	421,89	82,08	97,78

Также, следует отметить, что по результатам анализа уровня шума на территории Ординского муниципального округа, в районах жилой застройки необходимо устройство противозумовой защиты. Существующая застройка вдоль данных дорог не позволяет увеличить разрыв между дорогой и объектом шумозащиты, соответственно в качестве противозумовой защиты можно использовать только мероприятия по высаживанию зелёных насаждений, установки противозумовых экранов и административные методы 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 округа и обеспечения устойчивости транспортной системы входят:

- работы по содержанию, ремонту, капитальному ремонту автомобильных дорог для доведения фактических параметров к их нормативному значению;
- мероприятия по развитию сети дорог, повышению плотности УДС и плотности маршрутной сети.
- реализация локальных реконструктивно-планировочных мероприятий на отдельных участках УДС для ликвидации «узких мест»;

- изменение действующих схем движения транспорта, разделение транспортных потоков и оснащение участков УДС современными ТСОДД;
- совершенствование систем информационного обеспечения участников дорожного движения;
- развитие системы общественного транспорта, направленное на упорядочивание графиков движения, снижение длительных задержек и повышение комфорта;
- обеспечение пропуски транзитных транспортных потоков;
- регулирование скоростного режима движения транспортных средств на отдельных участках (нанесение шумовых полос и установка дорожных знаков в местах повышенной опасности и с высокой вероятностью совершения ДТП);
- формирование единого парковочного пространства;
- мероприятия по организации движения пешеходов и обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов;
- мероприятия по развитию велосипедного движения;
- мероприятия по контролю нарушений правил дорожного движения.

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

1-й вариант (базовый или инерционный) основывается на принципах достаточности. Включает в себя наименее затратные мероприятия по развитию УДС Ординского муниципального округа. Допускается, что существующая транспортная система достаточно устойчивая и способна обеспечивать требуемый уровень безопасности и обслуживания дорожного движения в условиях минимального финансирования с реализацией точечных мероприятий по устранению «узких» мест и локальных проблем на улично-дорожной сети. В

первой очереди реализации по базовому варианту предполагается приведение транспортной инфраструктуры к нормативному состоянию. Общая транспортная ситуация остается на минимально возможном уровне эффективности. Возможно возникновение очередей и транспортных заторов в наиболее сложных местах. Планируемое увеличение максимального уровня загрузки на УДС муниципального округа при базовом варианте составляет 17 - 19%(самые сложные места). Ответственность за выполнение мероприятий возлагается на Администрацию муниципального образования. Реализация мероприятий варианта концепции происходит за счет сил местного бюджета, в зависимости от принадлежности дорог.

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

сбалансированного варианта развития происходит за счет средств местного и регионального бюджета, а также средств частных инвесторов.

Предлагаемая модель развития позволит не превышать загрузку УДС более 14–15% (самые сложные места), при которой не будут образовываться системные транспортные заторы и стабилизируется уровень обслуживания водителей. Средний уровень загрузки должен составить 5,5%.

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

Реализация проектов планируется за счет местного, регионального и федерального бюджетов, а также привлечения значительных объемов инвестиций, за счет предоставления льготных условий пользования земли. В рамках данного сценария средняя загрузка движением улично-дорожной сети муниципального образования составит не более 5,5%.

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

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

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

4.1 Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

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

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

Основные мероприятия в плане развития автодорог местного значения предусматривают обеспечение сохранности автомобильных дорог общего пользования муниципального значения и дорожных сооружений на них.

В этом направлении планируется:

восстановительный ремонт и содержание муниципальных автомобильных дорог общего пользования и мостов между населенными пунктами;

увеличение общего количества муниципальных дорог с усовершенствованным и твердым покрытием;

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

создание объектов придорожной инфраструктуры.

Данные мероприятия обеспечат связь соседними районами и послужат активизации прилегающих территорий.

В настоящее время, помимо низкого технического уровня и высокой степени износа автомобильных дорог общего пользования, серьезной проблемой является качество транспортной инфраструктуры внутри населенных пунктов.

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

В области развития железнодорожного, водного и воздушного транспорта мероприятий не планируется.

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

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

Маршрутная система пассажирского транспорта должна отвечать следующим основным требованиям:

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

Дорожные знаки, установленные на автобусных остановках, должны быть выполнены и установлены по п. 5 ГОСТ Р52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 15.12.2004 N 121-ст) (ред. от 01.04.2020), которые размещают по п. 5 ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» (утв. Приказом Ростехрегулирования от 20.12.2019 №1425-ст). Автобусные остановки, расположенные на территории Ординского муниципального округа, должны соответствовать требованиям ОСТ 218.1.002-2003.

На территории Ординского МО существует 58 остановочных пункта. По результатам обследования, необходимо обустройство мест остановок общественного транспорта в соответствии с ГОСТ.

Существующая сеть внутрирайонного пассажирского транспорта, на

текущий период справляется со своими функциями по обслуживанию пассажиропотоков. Внесение изменений в существующую схему нецелесообразно.

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

Анализ парковочного пространства на территории Ординского муниципального округа показал, что по причине низкого спроса, уличное парковочное пространство слабо организовано. В подавляющей части района отсутствие организованного парковочного пространства объясняется преимущественно индивидуальной жилой застройкой, в которой личный автомобильный транспорт жителей хранится на территории приусадебных участков или в непосредственной близости от них. Платное парковочное пространство на УДС общего пользования округа отсутствует.

В настоящее время в муниципальном округе отсутствует вопрос острого дефицита парковочного пространства. Тем не менее, в некоторых населенных пунктах Ординского муниципального округа, таких как с. Орда с населением более 5000 тысяч человек, необходимость организации парковочного пространства обуславливается его административным значением.

В результате развития парковочного пространства будет создано, реконструировано и оборудовано около 5 дополнительных площадок для временного хранения автотранспорта. Объекты будут включать уличные наземные открытые парковки общего пользования с функциями перехватывающих. Планируемые работы включают:

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

В настоящий момент на территории Ординского муниципального округа действуют 4 автозаправочных станции. Конкретный Перечень АЗС представлен в Таблице 4.3.1.

Таблица 4.3.1 – Перечень комплексов АЗС

Название	Адрес	Состояние
Оазис	а/д Орда - Октябрьское, Уинское	действует
АЗС	с. Ашап	действует
АГЗС	с. Орда	действует
Лукойл №59038	с. Орда, ул. Тракторная, 32	действует

В целях совершенствования транспортной инфраструктуры муниципального округа необходимо запланировать строительство объектов придорожного комплекса обслуживания (места отдыха, АЗС, СТО).

На территории Ординского муниципального округа разрешено размещение АЗС, нормативные санитарно-защитные зоны которых составляют:

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

- 50 м – для автозаправочных станций, предназначенные только для заправки легковых транспортных средств жидким моторным топливом, с наличием не более 3-х топливораздаточных колонок, в том числе с объектами обслуживания водителей и пассажиров; криогенных автозаправочных станций, предназначенных только для заправки транспортных средств сжиженным природным газом и/или сжатым природным газом, с объемом хранения сжиженного природного газа не более 50 м³, в том числе с объектами обслуживания водителей и пассажиров .

Данных о планировании строительства новых АЗС нет.

4.4 Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

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

Пешеходная инфраструктура

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

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

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

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

Перечисленные проблемы нарушают равномерный режим движения пешеходов, вынуждая иногда двигаться по проезжей части, в то время как, качественная и безопасная пешеходная инфраструктура предполагает разделение автомобильных и пешеходных потоков и их максимальную изоляцию друг от друга.

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

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

до непосредственно пешеходных переходов;

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

3) повышение видимости переходов посредством оборудования пешеходных переходов современными техническими средствами ОДД. В целях реализации данного мероприятия рекомендуется повсеместное постепенное переоборудование существующих пешеходных переходов в соответствии со следующими требованиями:

- использование разметки пешеходного перехода на желтом фоне;
- установка световой индикации, по краю лицевой поверхности дорожных знаков или щитов с изображениями дорожных знаков.

- обозначение разметки пешеходного перехода установкой световозвращающих катафотов на участках, не имеющих искусственного освещения, либо в дополнение к нему;

- использование систем с автономным искусственным освещением.

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

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

– оборудование регулируемых пешеходных переходов звуковой сигнализацией;

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, на территории округа следует продолжать строительство тротуаров, шириной соответствующей нормативно правовым документам и инструкциям с применением бортового камня.

Реализация планов по увеличению пешеходной доступности напрямую связана с обустройством пешеходных переходов, а также остановок общественного транспорта. Так, дополнительно, к уже существующим мероприятиям, организованным органами местного самоуправления рекомендуется обустройство новых остановочных пунктов.

Велосипедная инфраструктура

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

Проектирование велосипедных дорожек осуществляется в соответствии с

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

Создание велотранспортной инфраструктуры на территории населенных пунктов, входящих в состав Ордынского муниципального округа, считается экономически не целесообразным, ввиду низкой интенсивности движения ТС и велосипедистов на территории населенных пунктов.

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

Основными объектами притяжения грузовых транспортных средств (ГТС) на территории Ордынского муниципального округа являются предприятия нефтедобывающих и перерабатывающих предприятий, предприятия транспортных услуг и сферы потребительского рынка. Анализ предприятий промышленных узлов города проведён в подразделе 1.2.

Процессы социально-экономического развития приводят к росту интенсивности движения ТС, в том числе и ГТС, объёмов перевозимых грузов. Эти факторы способствуют ускоренному износу и преждевременному разрушению дорожной одежды автодорог, искусственных сооружений. В результате этого сокращаются межремонтные сроки и увеличиваются объёмы восстановительного ремонта существующих автодорог, дефицит финансирования мероприятий по улучшению дорожного покрытия и строительства новых автодорог в новых районах застройки.

Перемещения ГТС осуществляются между предприятиями и складскими комплексами преимущественно по автодорогам магистральных улиц села Орда и межселенным автодорогам местного и регионального значения.

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 города по отдельным участкам УДС не связанных с производственной необходимостью: в жилых и рекреационных зонах, в зонах размещения социальных объектов (учреждений образования, здравоохранения, культуры, спорта и т.п.).

Планирование мероприятий по ограничению движения ГТС по основным и отремонтированным дорогам УДС населённых пунктов, с целью сбережения покрытия автодорог, расширяя зоны ограничения движения ГТС по мере расширения участков отремонтированных дорог.

Это приведёт к снижению транспортной нагрузки в жилых зонах, к сбережению дорожной одежды и увеличению межремонтных сроков отремонтированных автодорог, снижению уровня загрязнения воздушного бассейна микрорайонов, шума и рисков ДТП;

3. Проведение изыскательских работ по последовательному решению вопроса организации объездных автодорог;

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

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

6. Обеспечение выполнения административного регламента по предоставлению муниципальной услуги «Выдача специального разрешения на движение по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или)

крупногабаритного транспортного средства в соответствии с полномочиями, определенными в статье 31 Федерального закона «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

7. 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;

8. Введение временного ограничения движения в связи со снижением несущей способности конструктивных элементов автомобильных дорог;

9. Оснащение специализированных автотранспортных средств предприятий коммунального хозяйства и содержания автодорог тахографами, в соответствии с требованиями приказа Минтранса РФ от 13.02.2013г. № 36. В соответствии с ГОСТ 31544 к специализированным транспортным средствам городского коммунального хозяйства и содержания дорог относятся машины для санитарной очистки, зимней очистки, летней очистки, круглогодичного использования для уборки, коммунального разного назначения и снегоочистители.

4.6 Мероприятия по развитию сети дорог поселений, городских округов

На расчетный срок до 2036 года сформирован и утвержден перечень мероприятий по развитию сети дорог Ординского муниципального округа. Мероприятия, предусмотренные к реализации, представлены в таблице 4.6.1.

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

Также, на 2022 – 2024 годы утверждены план ремонта дорог в границах Ординского муниципального округа. Перечень с указанием года реализации указаны в таблице 4.6.1.

Таблица 4.6.1 – План ремонта дорог на период 2022 – 2024 гг.

№ п/п	Населенный пункт	Наименование объекта	Протяженность (м)	Вид работ
2022				
Дороги общего значения 2022				
1		Ремонт участка автомобильной дороги "Красный Ясыл - Межовка" км 000+000 - км 000+560	560	Ремонт, щебень
2		Ремонт участка автомобильной дороги "Красный Ясыл - Межовка" км 000+561 - км 001+025	464	Ремонт, щебень
3		Ремонт автомобильных дорог "Кунгур-Ашап 038+787-049+350" км 048+143 - км 048+756	613	Ремонт, асфальт
		Ремонт автомобильных дорог "Ашап-Сосновка" км 001+730 - км 002+230	500	Ремонт, асфальт
5		Ремонт участков автомобильной дороги "Ашап-Михайловка" км 006+650 - км 007+750, км 009+000 - км 009+400, км 010+070 - км 010+200	1630	Ремонт, асфальт
6		Ремонт автомобильной дороги Орда-Ашап км 017+209 - км 017+756, км 017+901 - км 018+065	0,711	Ремонт, асфальт
7		Ремонт автомобильной дороги "Кунгур-Ашап 038+787-049+350" км 045+378 - км 046+078	0,700	Ремонт, асфальт
Дороги местного значения 2022				
1	с. Орда	ул. Мира от д. 40 до д. 69, от д. 44 до д.48, ул. Веденькова, ул. Запрудная от ул. Гагарина до д. 31, от д. 10 до ул. Гагарина	2255	Ремонт, щебень
2	с. Малый Ашап	с. Малый Ашап: ул. Московская от д. 18 до ул. Мира ул. Гагарина от д. 37 до ул. 1 Мая	720	Ремонт, щебень

3	с. Карьево	ул. Нагорная от д. 3 до д. 7 с. Карьево	220	Ремонт, щебень
4	с. Красный Ясыл	ул. Уральская от д. 33 до ул. Советская с. Красный Ясыл	500	Ремонт, щебень
5	д. Щелканка	д. Щелканка: ул. Озерная от ул. Центральная до ул. Луговая, ул. Новая от д.5 до ул. Колхозная	450	Ремонт, щебень
6	с. Ашап	ул. Дальняя от д.1 до д. 1в, от д. 6 до д.9 с. Ашап	300	Ремонт, щебень
7	с. Сосновка	ул. Нагорная от д. 12 до д. 8 с. Сосновка	200	Ремонт, щебень
8	с. Шляпники	с. Шляпники: ул. Гагарина от ул. Ленина до д. 16, ул. Блюхера от ул. Мира до д. 34	509	Ремонт, щебень
9	д. Михино	ул. Тракторная от д. 1 до д. 10 д. Михино	350	Ремонт, щебень
10	с. Орда	ул. Ясная от д.1 до ул. Мира ул. Мира от д. 15 до д. 51, от д. 52 до ул. Ясная ул. Высокая от ул. Леонова до ул. Ясная	1775	Ремонт, щебень
11	с. Орда	ул. 8 Марта от ул. Спортивная до ул. Луговая, с. Орда	460	Ремонт, щебень
12	с. Красный Ясыл	ул. Солнечная, с. Красный Ясыл	350	Ремонт, щебень
13	с. Орда	ул. Пугачева от д.1 до д.17, ул. Спортивная от ул. Пугачева до ул. Тихая, от д. 15 до ул. 1 Мая	1722	Ремонт, щебень
14	с. Орда	ул. Лесная	240	Ремонт, щебень

15	с. Орда	ул.Уральская от д 4 до ул. Коммунистическая	140	Ремонт, щебень
Дороги общего значения 2023				
1	Ремонт автомобильной дороги "Голдыри-Орда-Октябрьский" - Шляпники км 000+000 - км 000+757		757	Ремонт, асфальт
2	Ремонт участка автомобильной дороги Красный Ясыл - Межовка км 001+026 - км 001+500		474	Ремонт, щебень
3	Ремонт моста на автомобильной дороге "Ашап-Михайловка" через р. Рассоха		12 п.м.	Ремонт, щебень
Дороги местного значения 2023				
1	с. Ашап	ул. Труда от д. 21 до ул. Советская с. Ашап	550	Ремонт, щебень
2	с. Сосновка	ул. Молодежная от д.1 до д.19 с. Сосновка	400	Ремонт, щебень
3	с. Шляпники	с. Шляпники: ул. Гагарина от д.1 до д.16; ул. Заозёрная от д. 1 до д.34	1580	Ремонт, щебень
4	с. Малый Ашап	с. Малый Ашап: ул. Гагарина от д. 17 до ул. Мира, от д. 7 до ул. Колхозная; ул. Ленинградская	890	Ремонт, щебень
5	с. Орда	ул. Луговая от д. 42 до д.43А по ул. Труда	305	Ремонт, щебень
6	с. Орда	ул. Уральская от д. 4 до ул. Коммунистическая	120	Ремонт, щебень
7	д. Михино	Ремонт участка автомобильной дороги ул. Тракторная от д. 11 до д. 20 д. Михино	330	Ремонт, щебень
8	с. Орда	ул. Пугачева от д. 2 до д. 15 – ул. Спортивная от ул. Пугачева до ул. 8 Марта	630	Ремонт, асфальт
Дороги общего значения 2024				

Дороги местного значения 2024				
1	с. Орда	ул. Арсеновская	1090	Ремонт, щебень
2	с. Орда	ул. Заречная	600	Ремонт, щебень
3	с. Орда	ул. Весенняя	650	Ремонт, щебень
4	с. Орда	ул. Леонова от ул. Мира до ул. Гагарина; ул. Пролетарская от ул. Тракторная д. 1а до ул. Северная	1350	Ремонт, щебень
5	с. Орда	ул. Колхозная от д. 40 до ул. Советская д. 94; ул. Подгорная от д. 19 до ул. Беляева	800	Ремонт, щебень
6	с. Орда	ул. Коммунистическая от д. 42 до ул. Юбилейная; ул. Восточная от ул. Коммунистическая до ул. Южная	530	Ремонт, щебень
7	с. Орда	ул. Леонова от ул. Мира до ул. Гагарина; ул. Пролетарская от ул. Тракторная д. 1а до ул. Северная	1350	Ремонт, щебень
8	с. Орда	ул. Колхозная от д. 40 до ул. Советская д. 94; ул. Подгорная от д. 19 до ул. Беляева	800	Ремонт, щебень
9	с. Орда	ул. Коммунистическая от д. 42 до ул. Юбилейная; ул. Восточная от ул. Коммунистическая до ул. Южная	530	Ремонт, щебень
10	с. Шляпники	ул. Советская от д.1 до д. 15	350	Ремонт, щебень

11	с. Малый Ашاپ	ул. Кирова	820	Ремонт, щебень
12	д. Климиха	Ремонт автомобильной дороги д. Климиха ул. Восточная от д.5 до д.19	300	Ремонт, щебень
13	с. Вторые Ключики	с. Вторые Ключики ул. Гагарина от д.32 до ул.Советская	586	Ремонт, щебень
14	д. Черемиска	д. Черемиска: ул. Большая от д. 3 до ул. Нижняя; ул. Нижняя	850	Ремонт, щебень
15	д. Сосновка	ул. 1 Мая от АД. Ашاپ- Сосновка до дома №18 по ул. 8 Марта, от АД. Ашاپ-Сосновка до д.17, от АД. Ашاپ- Сосновка до дома № 22 по ул. 8 Марта.	750	Ремонт, щебень

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

Общая протяженность автомобильных дорог планируемых к проведению ремонтных работ на первые три года Программы составляет 31,351 км.

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 Ординского муниципального округа проводилась укрупнено, на основании муниципальной программы Ординского муниципального округа «Развитие дорожного хозяйства» - таблица 5.1.

Таблица 5.1 – Укрупненная оценка объемов финансирования мероприятий по источникам финансирования

№ п/п	Наименование мероприятия	Источники финансирования	В ценах соответствующих лет, тыс. рублей						
			Всего	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.	2026-2030 гг.	2031-2036 гг.
	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Ординского муниципального округа на 2022 - 2036 гг.	Всего, в том числе:	2 327 387,26	79 803,55	54 260,05	55 404,45	58 174,67	319 960,70	1 759 783,84
		Местный бюджет	1 768 258,58	46 206,04	42 428,15	42 428,15	44 549,56	245 022,57	1 347 624,11
		Краевой бюджет	559 128,69	33 597,51	11 831,90	12 976,30	13 625,12	74 938,13	412 159,73
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Развитие улично-дорожной сети Ординского муниципального округа Обеспечение безопасности дорожного движения и функционирования дорожно-транспортной инфраструктуры									
1	Муниципальная программа Ординского муниципального округа «Развитие дорожного хозяйства»	Всего, в том числе:	2 327 387,26	79 803,55	54 260,05	55 404,45	58 174,67	319 960,70	1 759 783,84
		Местный бюджет	1 768 258,58	46 206,04	42 428,15	42 428,15	44 549,56	245 022,57	1 347 624,11
		Краевой бюджет	559 128,69	33 597,51	11 831,90	12 976,30	13 625,12	74 938,13	412 159,73
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

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

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

Для проведения расчётов оценки эффективности мероприятий использовалась среда современного программного комплекса транспортного планирования PTV Vision® VISUM, где была разработана транспортная макроскопическая модель (сведения взяты из КСОДД Ординского муниципального округа Пермского края, утвержденной и разработанной в 2020 году).

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

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

развития транспортной ситуаций с учетом внесения различных факторов, влияющих на транспортную инфраструктуру и изменение социально-экономического развития региона.

На момент разработки плана мероприятий текущая транспортная ситуация характеризовалась следующими обобщёнными данными, см. таблицу 6.1

Таблица 6.1 – Текущая транспортная ситуация по Ординскому муниципальному округу на начало 2022 г.

Общее количество корреспонденций	Средние значения				Максимальная загрузка УДС
	Скорость поездки	длина корреспонденции	время поездки	Загрузка УДС	
1081	49,5 км/ч	24,2 км	29min 18sek	5,3%	13,6%

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

В качестве основных атрибутов, характеризующих транспортную модель на расчётный период до 2036 года, учитывается следующие пункты развития:

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

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

концепции ПКРТИ, результаты анализа прогнозного состояния приведены в таблице 6.2.

Таблица 6.2 – Прогноз состояния транспортной ситуации по Ординскому муниципальному округу на 2036 г. при реализации проектных решений

Общее количество корреспонденций	Средние значения				Максимальная загрузка УДС
	Скорость поездки	длина корреспонденции	время поездки	Загрузка УДС	
1275	53,1 км/ч	24,7	27min 54sek	5,5 %	14,3%

При реализации предлагаемого плана развития, ожидаемо происходит улучшение основных показателей транспортной работы. В результате анализа прогнозируемых величин можно видеть, что к 2036 году, несмотря на прогнозируемый рост транспортной подвижности населения выражающийся в увеличении количества корреспонденций, одновременно, за счёт минимизации роста уровня загрузки возрастёт скорость сообщения, сохранятся требуемые уровни обслуживания и безопасности дорожного движения. Предлагаемая модель развития будет иметь загрузку УДС 14,3% (самые сложные места), средний уровень загрузки должен составить 5,5%. Среднее время, затрачиваемое на совершение корреспонденций, сократится на 1 мин 24сек.

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

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

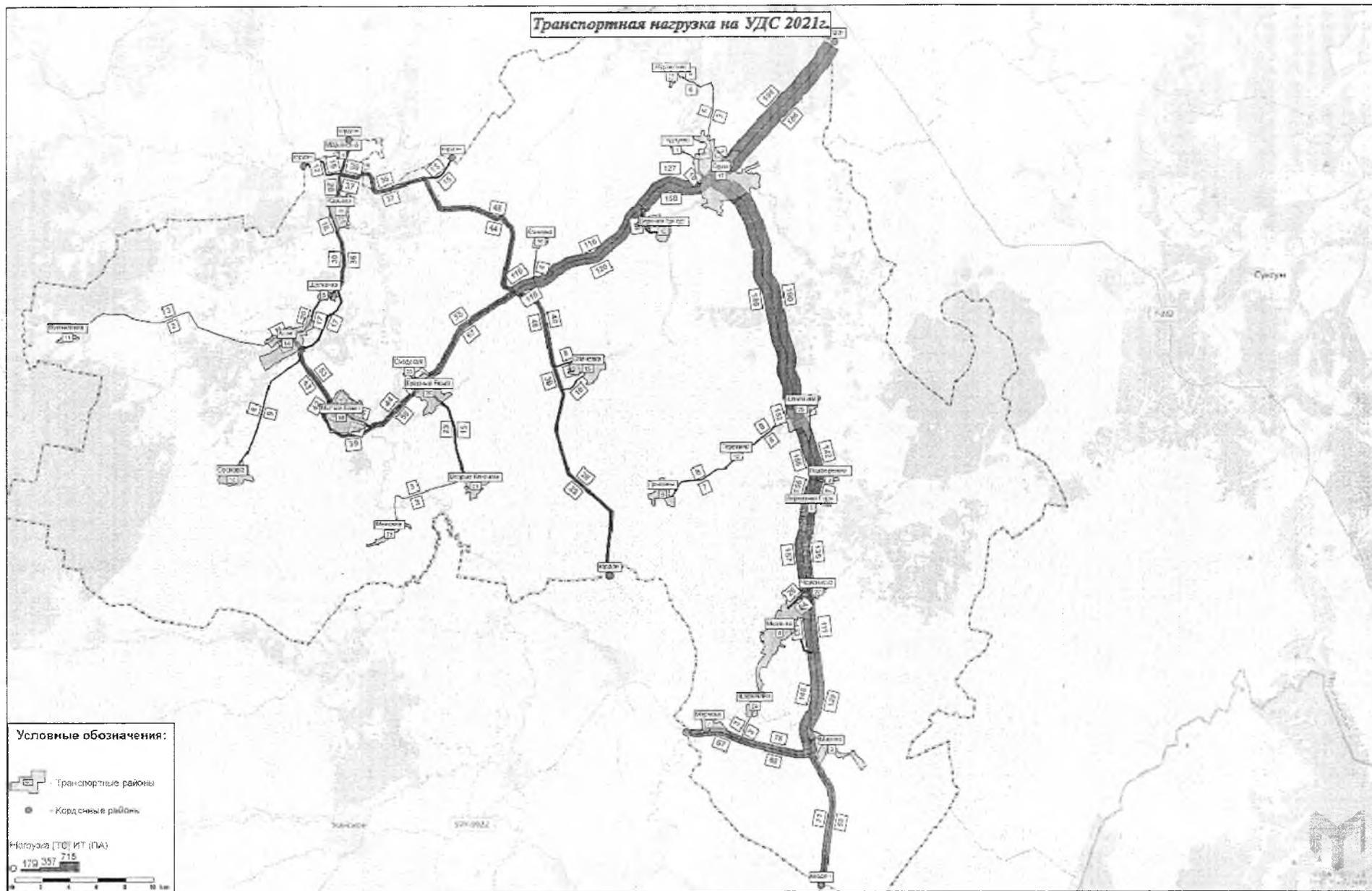


Рисунок 6.1 – Картограмма прогнозируемого распределения транспортной нагрузки 2023 год

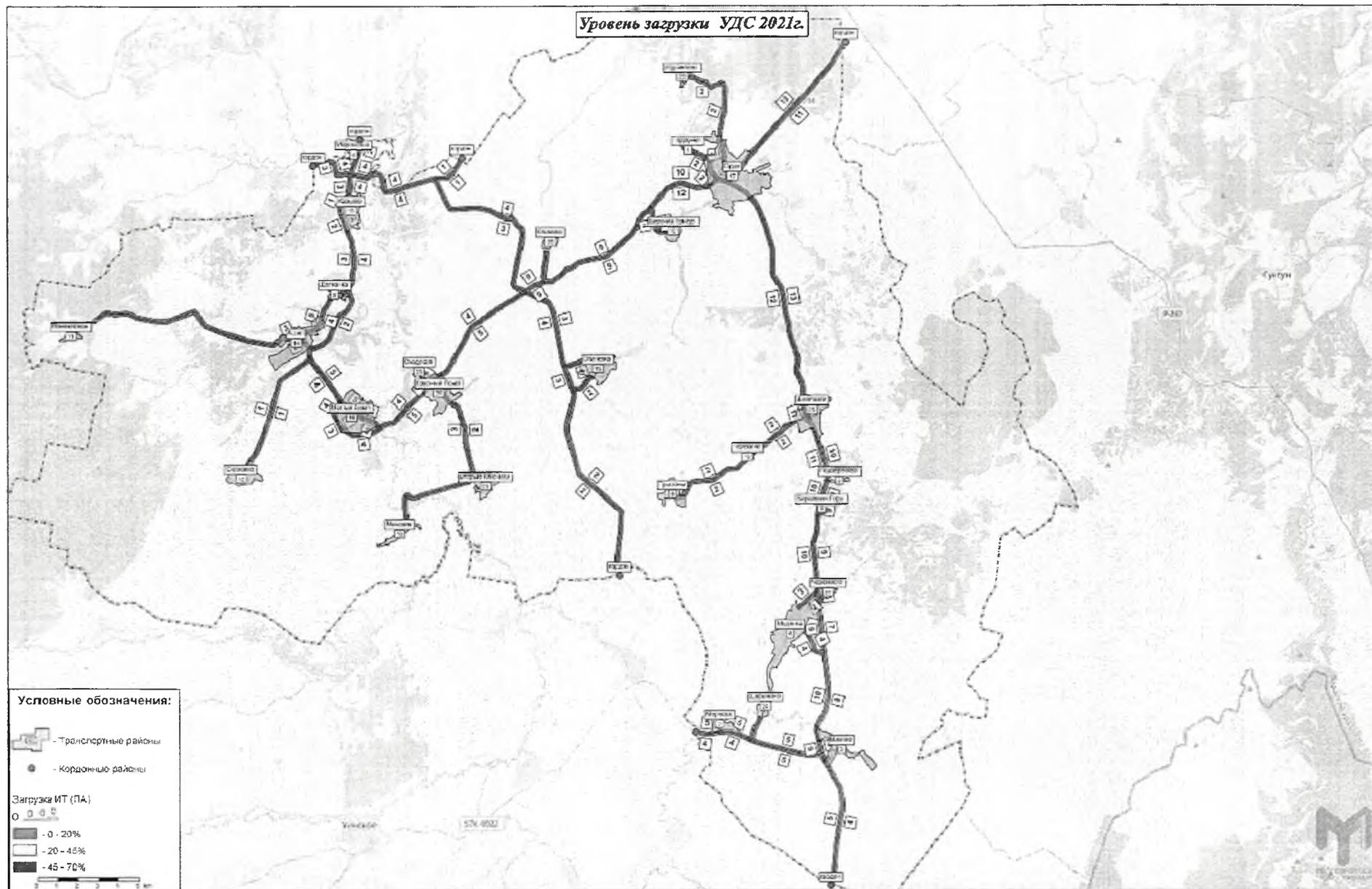


Рисунок 6.2 – Картограмма прогнозируемого распределения уровня транспортной загрузки УДС 2023 год

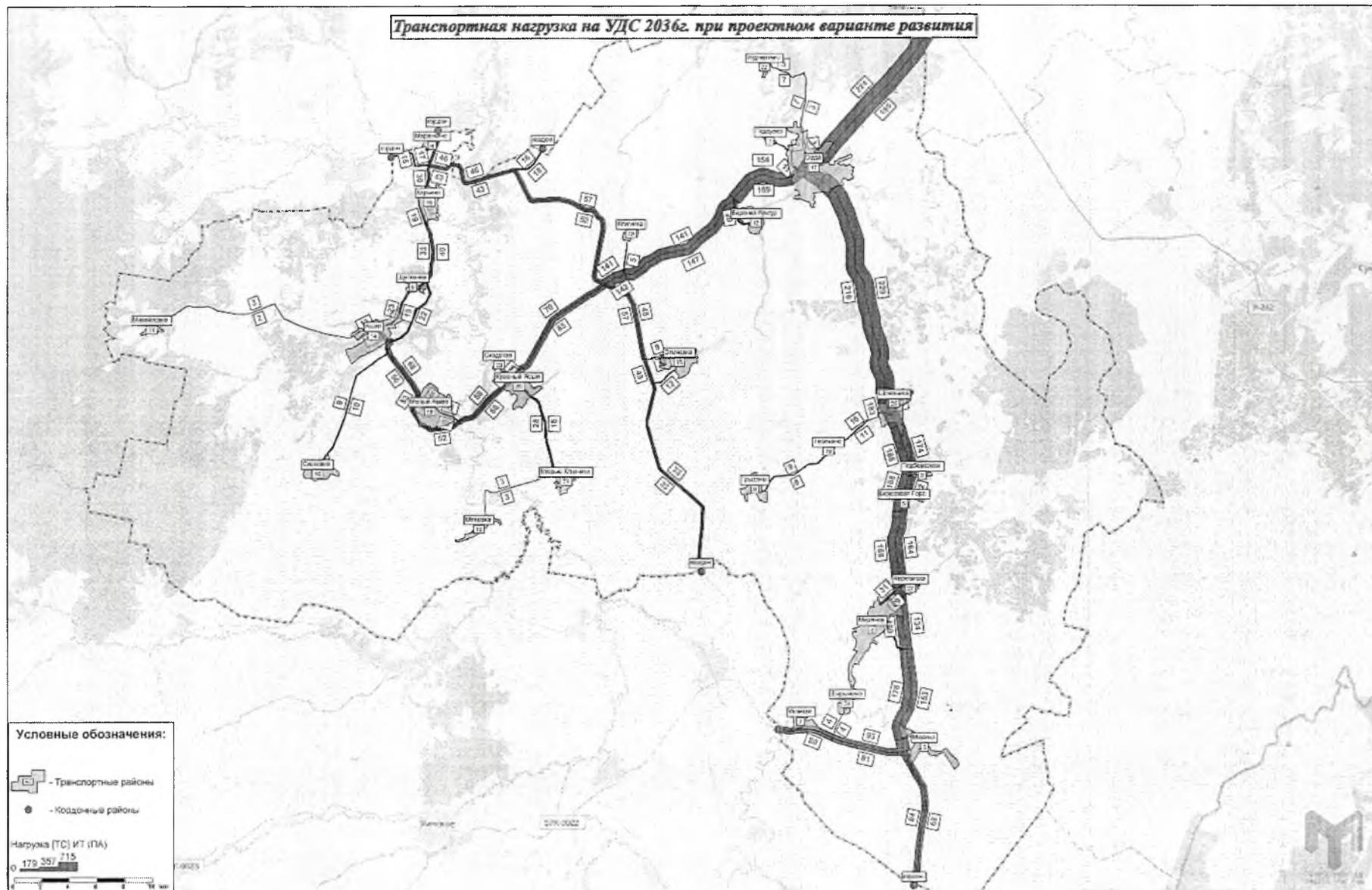


Рисунок 6.3 – Картограмма распределения прогнозируемой транспортной нагрузки на УДС на 2036 при реализации проектных решений

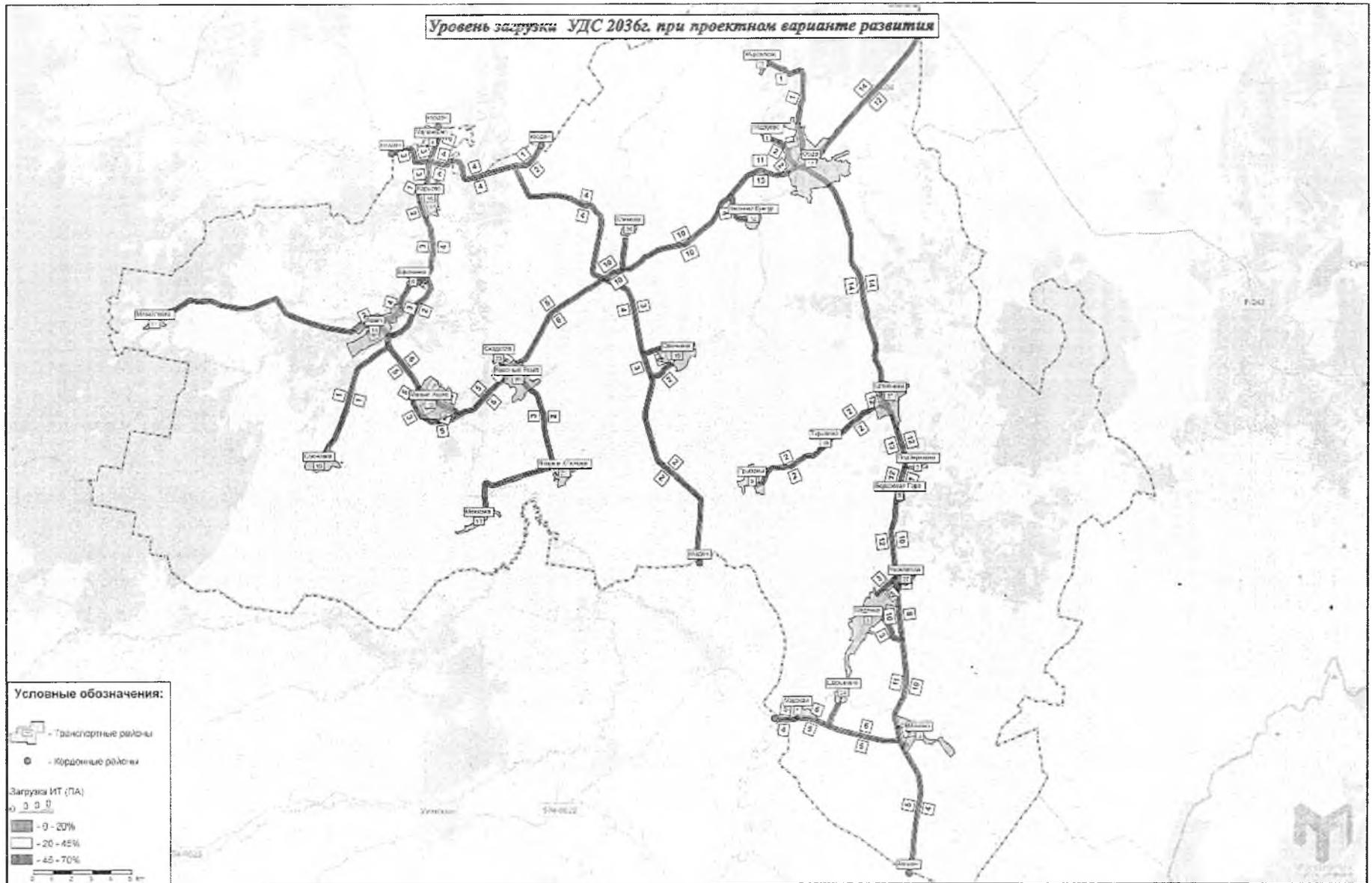


Рисунок 6.4 – Картограмма распределения прогнозируемого уровня транспортной загрузки на 2036 год при реализации проектных решений

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

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

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

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