



ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ

29.04.2021

№ 248-ПП

г. Екатеринбург

Об утверждении Стратегии развития транспортного комплекса Свердловской области на период до 2035 года

В соответствии с Законом Свердловской области от 15 июня 2015 года № 45-ОЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации, осуществляемом на территории Свердловской области», постановлением Правительства Свердловской области от 07.12.2015 № 1083-ПП «Об утверждении Порядка принятия решений о разработке, формирования, утверждения и реализации отраслевых и межотраслевых стратегий социально-экономического развития Свердловской области» Правительство Свердловской области

ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить Стратегию развития транспортного комплекса Свердловской области на период до 2035 года (прилагается).
2. Признать утратившим силу постановление Правительства Свердловской области от 31.12.2008 № 1458-ПП «О Концепции развития транспортно-логистической системы Свердловской области на 2009–2015 годы (с перспективой до 2030 года)».
3. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на Заместителя Губернатора Свердловской области С.В. Швиндта.
4. Настоящее постановление вступает в силу на следующий день после его официального опубликования.
5. Настоящее постановление опубликовать на «Официальном интернет-портале правовой информации Свердловской области» (www.pravo.gov66.ru).

Губернатор
Свердловской области



Е.В. Куйвашев

УТВЕРЖДЕНА
постановлением Правительства
Свердловской области
от 29.04.2021 № 248-ПП
«Об утверждении Стратегии
развития транспортного комплекса
Свердловской области
на период до 2035 года»

СТРАТЕГИЯ развития транспортного комплекса Свердловской области на период до 2035 года

Часть 1. Общие положения

Стратегия транспортного комплекса Свердловской области на период до 2035 года (далее – Стратегия) определяет приоритеты, основные показатели, задачи, направления и механизмы развития транспортного комплекса Свердловской области на долгосрочную перспективу. Для достижения целей в Стратегии предложена система стратегических направлений, распределенных по приоритетам комплексного и технологического характера и включающих перечни основных мероприятий по развитию.

Основные понятия, используемые в Стратегии

1) транспорт – инфраструктурная отрасль экономики, осуществляющая услуги по перевозке пассажиров и грузов. Транспорт в контексте Стратегии включает следующие виды:

сухопутный транспорт: автомобильный и железнодорожный;
воздушный транспорт;

2) транспортный комплекс Свердловской области – объединение взаимосвязанных видов транспорта, удовлетворяющего потребности хозяйствующих субъектов и населения в перевозках грузов и пассажиров;

3) транспортная инфраструктура Свердловской области – совокупность отраслей и предприятий транспорта, выполняющих перевозки и обеспечивающих их выполнение и обслуживание.

Транспортная инфраструктура Свердловской области включает также совокупность путей сообщения, транспортных сооружений и устройств;

4) транспортная система Свердловской области – совокупность взаимосвязанных транспортных средств, транспортной инфраструктуры, транспортных предприятий и систем управления и регулирования;

5) транспортно-логистический комплекс Свердловской области – совокупность транспортного комплекса и логистических структур,

осуществляющих деятельность по транспортировке и хранению грузов и осуществлению перевозок пассажиров.

Список используемых сокращений

- 1) ВРП – валовой региональный продукт;
- 2) ДТП – дорожно-транспортное происшествие;
- 3) ИТС – интеллектуальная транспортная система;
- 4) КПТО – комплексный план транспортного обслуживания населения;
- 5) КСОДД – комплексная схема организации дорожного движения;
- 6) КСОТ – комплексная схема организации транспортного обслуживания населения общественным транспортом;
- 7) МО – муниципальное образование, расположенное на территории Свердловской области;
- 8) ОАО – открытое акционерное общество;
- 9) ОДД – организация дорожного движения;
- 10) ООО – общество с ограниченной ответственностью;
- 11) РНИС ТК СО – региональная навигационно-информационная система транспортного комплекса Свердловской области;
- 12) СЭР – социально-экономическое развитие;
- 13) ТЛЦ – транспортно-логистический центр;
- 14) ТЛП – транспортно-логистический потенциал.

Часть 2. Основания для разработки Стратегии

Основаниями для разработки Стратегии являются:

- 1) Федеральный закон от 28 июня 2014 года № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации»;
- 2) Указ Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 года № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года»;
- 3) Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 № 1734-р;
- 4) Закон Свердловской области от 15 июня 2015 года № 45-ОЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации, осуществляемом на территории Свердловской области»;
- 5) Стратегия социально-экономического развития Свердловской области на 2016–2030 годы, утвержденная Законом Свердловской области от 21 декабря 2015 года № 151-ОЗ «О Стратегии социально-экономического развития Свердловской области на 2016–2030 годы»;
- 6) Указ Губернатора Свердловской области от 31.10.2017 № 546-УГ «О программе «Пятилетка развития Свердловской области» на 2017–2021 годы»;
- 7) постановление Правительства Свердловской области от 07.12.2015 № 1083-ПП «Об утверждении Порядка принятия решений о разработке,

формирования, утверждения и реализации отраслевых и межотраслевых стратегий социально-экономического развития Свердловской области»;

8) постановление Правительства Свердловской области от 25.01.2018 № 28-ПП «Об утверждении государственной программы Свердловской области «Развитие транспортного комплекса Свердловской области до 2024 года» (далее – постановление Правительства Свердловской области от 25.01.2018 № 28-ПП);

9) распоряжение Правительства Свердловской области от 03.08.2017 № 629-РП «Об утверждении Перечня концепций отраслевых и межотраслевых стратегий социально-экономического развития Свердловской области, планируемых к разработке в 2017 году»;

10) перечень поручений Губернатора Свердловской области от 05.06.2017 № 13-ЕК;

11) Схема развития и обеспечения сохранности сети автомобильных дорог общего пользования в Свердловской области на 2017–2031 годы;

12) отраслевые стратегии, разрабатываемые исполнительными органами государственной власти Свердловской области.

Разработчиком и ответственным исполнителем Стратегии является Министерство транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области (далее – Министерство). Ответственный за контроль и реализацию Стратегии – Министр транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области.

Часть 3. Предпосылки, цель и задачи Стратегии

Раздел 1. Оценка и анализ развития транспортного комплекса Свердловской области

Глава 1. Общая информация

Свердловская область занимает уникальное транспортно-географическое положение на стыке региональных и глобальных евразийских континентальных транспортных связей.

В пределах Свердловской области функционирует один из крупнейших железнодорожных узлов Российской Федерации – Екатеринбургский железнодорожный транспортный узел, расположенный на основном ходе Транссибирской железнодорожной магистрали (далее – Транссиб). Всего в узле стыкуется семь железнодорожных подходов: Пермский, Казанский, Курганский, Тюменский и Челябинский имеют общероссийское значение, Нижнетагильский и Егоршинский – региональное.

Екатеринбургский железнодорожный транспортный узел расположен в пределах Екатеринбургской городской агломерации, через которую непосредственно проходит автодорожный транспортный коридор Запад – Восток. На основе автомобильной дороги вокруг города Екатеринбурга сформирован крупный узел, в котором сходятся четыре автомобильные дороги федерального значения (Пермь – Екатеринбург, Екатеринбург – Тюмень, подъезд к городу Екатеринбургу от автомобильной дороги М-5 «Урал» и Екатеринбург –

Шадринск – Курган) и важнейшие автомобильные дороги регионального значения (Екатеринбург – Нижний Тагил – Серов, Екатеринбург – Реж – Алапаевск, Екатеринбург – Невьянск, Екатеринбург – Полевской).

Близ города Екатеринбурга расположен международный аэропорт «Кольцово» (далее – аэропорт «Кольцово») – один из наиболее крупных, современных и динамично развивающихся аэропортов России.

Развитая сеть автомобильных и железных дорог, наличие современного аэропорта, мощная собственная экспортно ориентированная грузовая база, обладающая большим потенциалом контейнеризации, и работа крупнейших транспортно-логистических компаний Российской Федерации, в том числе ОАО «Трансконтейнер», позволяют Свердловской области претендовать на роль распределительного центра не только на соседние регионы, но и на регионы, находящиеся на значительном удалении.

В Свердловской области действует значительная по протяженности сеть пригородного железнодорожного и межмуниципального автомобильного транспорта. Необходимо отметить, что сегодня большая часть населенных пунктов (1464 из 1837) охвачена транспортным сообщением.

Данные по протяженности автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием и эксплуатационной длине железнодорожных путей общего пользования представлены на рисунках 1 и 2.

Изменение протяженности автомобильных дорог в 2012 году связано с постановкой на учет бесхозных автомобильных дорог и строительством новых объектов. Из рисунков 1 и 2 видно, что по протяженности автомобильных дорог общего пользования Свердловская область уступает республике Татарстан, но опережает остальные субъекты Российской Федерации, выбранные для сравнения (Челябинская, Тюменская, Новосибирская области, Пермский край и республика Татарстан). По эксплуатационной длине железнодорожных путей общего пользования (рисунок 2) Свердловская область является лидером, существенно опережая выбранные для сравнения субъекты Российской Федерации.

Тенденции изменения показателей деятельности сухопутного транспорта представлены на рисунках 3 и 4.

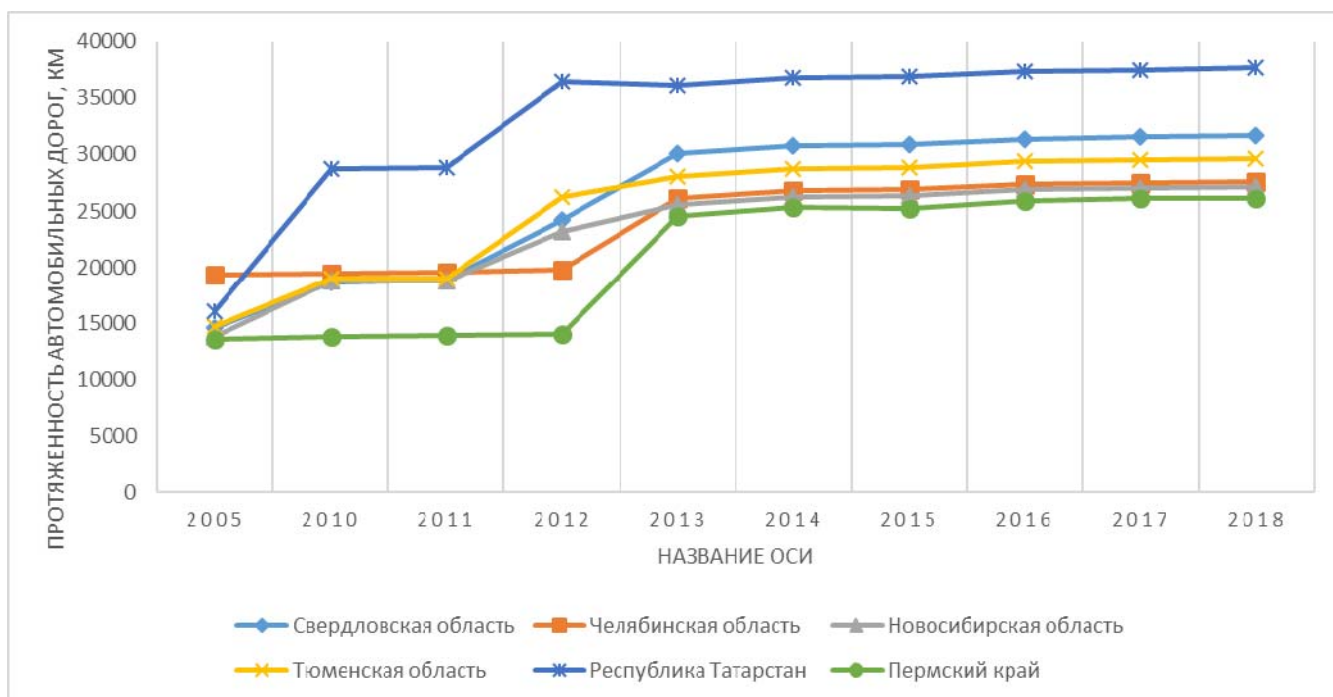


Рис. 1. Протяженность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием (на конец 2018 года) (км)

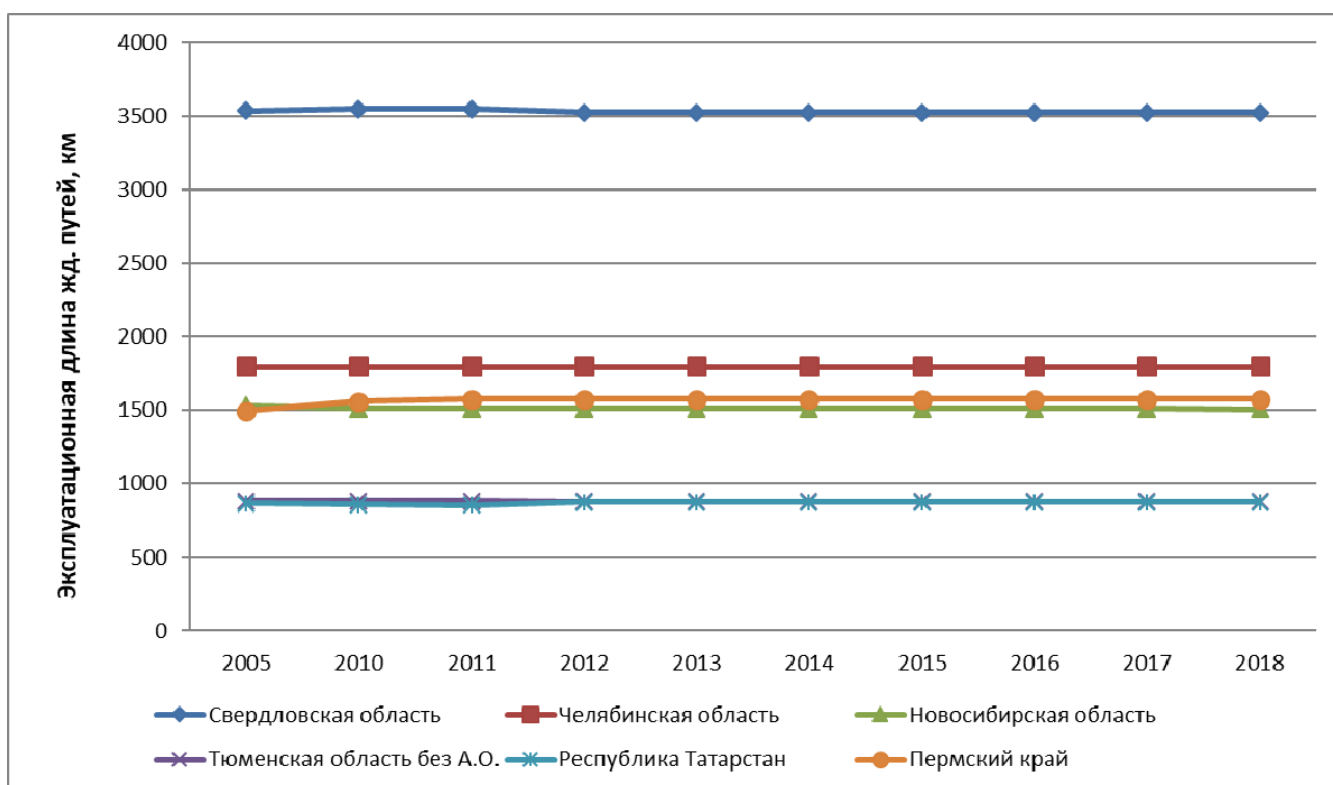


Рис. 2. Эксплуатационная длина железнодорожных путей общего пользования (на конец 2018 года) (км)

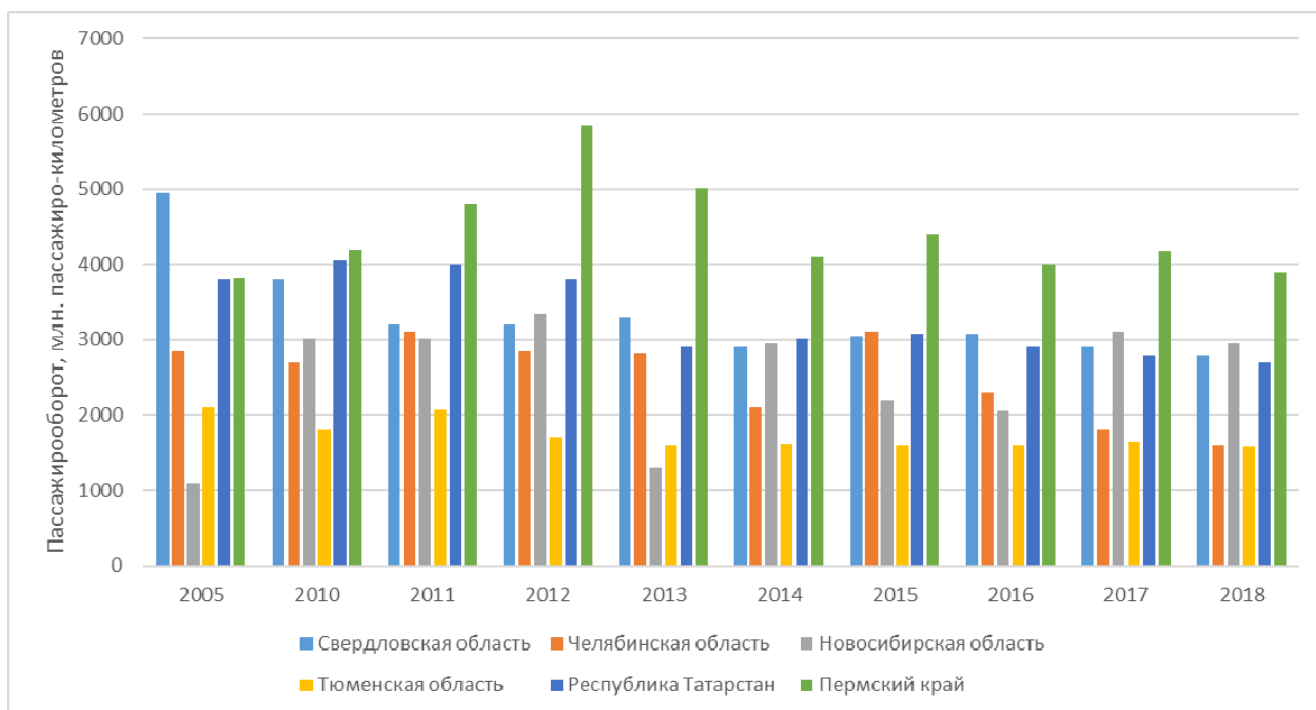


Рис. 3. Пассажиuroоборот автобусного транспорта общего пользования (млн. пассажиро-километров)

На рисунке 3 видна тенденция сохранения на прежнем уровне пассажирооборота автомобильного транспорта в Свердловской области. Это обусловлено развитой маршрутной сетью межмуниципальных маршрутов, обеспеченностью населения собственными автомобилями, развитой сетью пригородных поездов. В сравнении с другими регионами пассажирооборот автомобильного транспорта в Свердловской области превышает аналогичный показатель Челябинской и Тюменской областей, республики Татарстан. В то же время пассажирооборот автомобильного транспорта Свердловской области ниже, чем в Новосибирской области и Пермском крае.

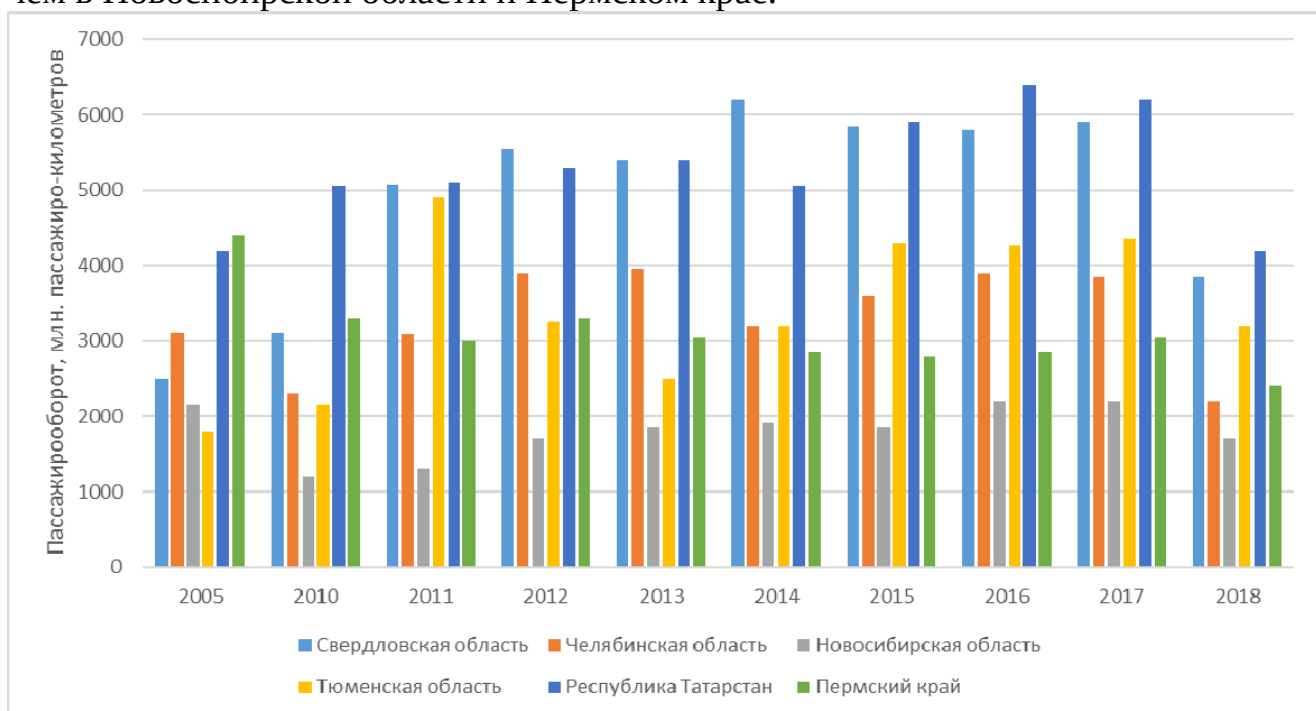


Рис. 4. Грузооборот автомобильного транспорта (млн. т. км)

Грузооборот автомобильного транспорта не демонстрирует тенденции к снижению и достаточно стабилен. В Свердловской области он заметно выше, чем в субъектах Российской Федерации, выбранных для сравнения (рисунок 4), уступая лишь грузообороту автомобильного транспорта в республике Татарстан.

Основными драйверами развития грузооборота автомобильного транспорта в Свердловской области являются¹:

- 1) оборот розничной торговли, млн. руб.;
- 2) оборот оптовой торговли, млн. руб.;
- 3) динамика строительства жилых домов, тыс. кв. метров общей площади жилых помещений;
- 4) объем отгруженной промышленной продукции, млрд. рублей.

Развитие грузовых и пассажирских перевозок неотъемлемо связано с обеспеченностью транспортных предприятий трудовыми ресурсами. На рисунке 5 показано изменение численности работников сухопутного транспорта (кроме железнодорожного).

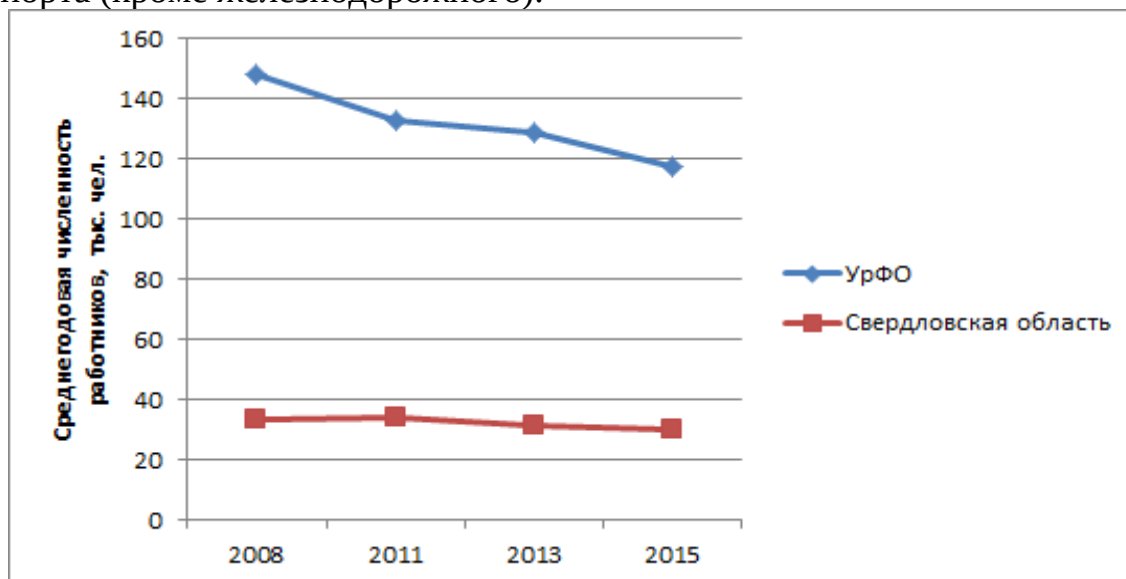


Рис. 5. Среднегодовая численность работников сухопутного транспорта (кроме железнодорожного, трубопроводного и воздушного)²

При общей тенденции снижения численность работников сухопутного транспорта в Свердловской области снижается более низкими темпами, чем по Уральскому федеральному округу (далее – УрФО). В частности, в среднем за указанный на рисунке 5 период в сфере перевозок пассажиров на одного работника приходилось 100 745 пассажиро-километров и 172 106 тонно-километров. Для УрФО соответствующие цифры составляли 84 200 пассажиро-километров и 176 358 тонно-километров соответственно.

Среднемесячная номинальная начисленная заработная плата в период 2014–2016 годов составляла в среднем (по виду деятельности «Транспорт и связь»)

¹Эти параметры имеют достаточно высокие отрицательные коэффициенты корреляции с пассажирооборотом и могут рассматриваться как факторы, способствующие его уменьшению.

²Среднесписочная численность работников полного круга организаций по виду экономической деятельности «Транспортировка и хранение» в I квартале 2019 года составила 99,01 тыс. человек, при этом доля высококвалифицированных работников в 2018 году составляла 15,8%.

34 153 рубля, а ее средний темп роста – 103,7%. По виду деятельности «Транспортировка и хранение» в 2018 году среднемесячная номинальная начисленная заработная плата составила 42 229,5 рубля (темп роста по сравнению с 2017 годом – 111,9%).

В Инвестиционной стратегии Свердловской области до 2035 года указано, что наибольший прирост инвестиционных затрат в денежном выражении наблюдался в сфере транспортировки и хранения. В период с 2014 по 2018 год он составил более 10 млрд. рублей, или 40,5%. Доля инвестиций, приходящихся на предприятия, осуществляющие деятельность в сфере транспортировки и хранения, с 2014 по 2018 год выросла с 10,4 до 15,6%.

Наибольший относительный прирост объема инвестиций за 2014–2018 годы показала строительная отрасль (73,2%). Устойчивый рост уровня инвестиционной активности демонстрирует и деятельность в сфере информации и связи (45,9%) (рисунок 6).

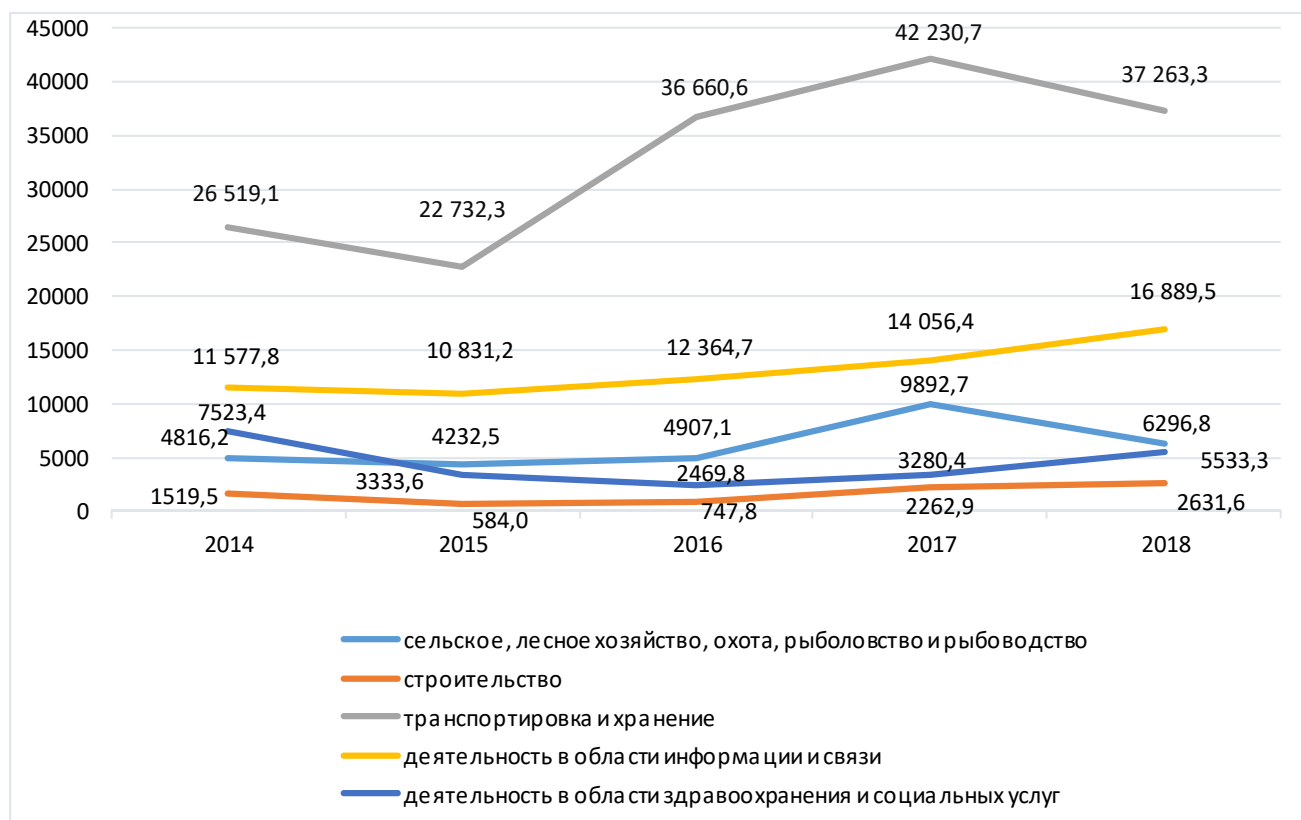


Рис. 6. Отрасли, в которых наблюдался рост объема инвестиций в основной капитал в 2014–2018 годах (млн. рублей)

Существенный объем капитальных вложений в период с 2020 по 2035 год планируется в сфере строительства автомобильных газонаполнительных компрессионных станций (далее – АГНКС). Информация приведена в таблице 1.

Таблица 1
(млн. рублей)

2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год	2026 год	2027 год	2028 год	2029 год	2030 год	2035 год
300	300	450	450	600	750	900	1200	1200	900	600	1500

Всего на территории Свердловской области планируется построить не менее 55 АГНКС.

Глава 2. Агломерационные процессы

В современных условиях на организацию транспортного комплекса Свердловской области влияют агломерационные процессы. В настоящее время в Свердловской области выделено пять агломераций: Екатеринбургская городская и Нижнетагильская городская (рисунок 7), Северная (города Серов, Североуральск, Краснотурьинск, Карпинск, Волчанск, Ивдель), Южная (город Каменск-Уральский и Каменский район) и агломерация, тяготеющая к городам Ирбиту и Талице. Транспортная доступность преимущественно обеспечивается в агломерациях и районных центрах Свердловской области (рисунок 8). Прослеживается неравномерность транспортной доступности территорий Свердловской области, что делает актуальной задачу по ее выравниванию и повышению на всей территории Свердловской области.

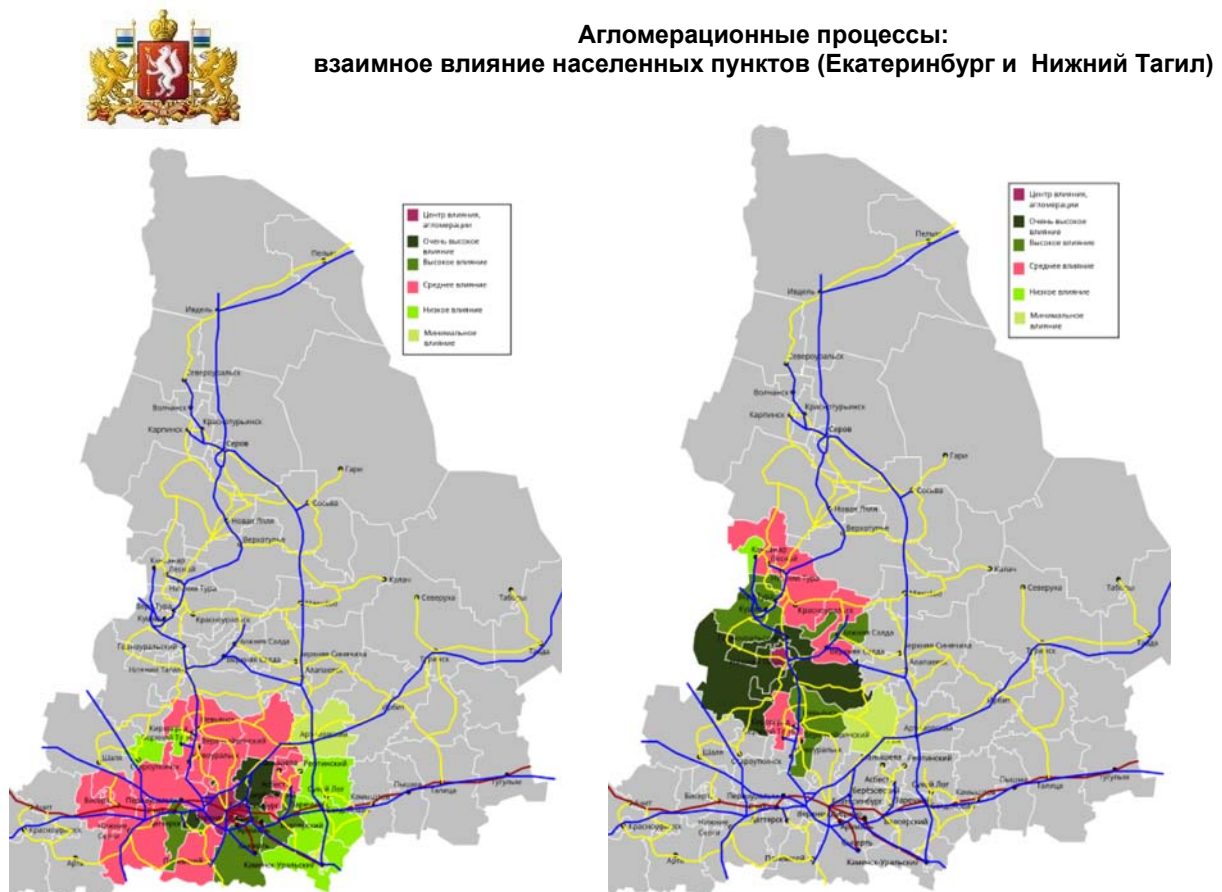


Рис. 7. Екатеринбургская городская и Нижнетагильская городская агломерации

Транспортная доступность территорий

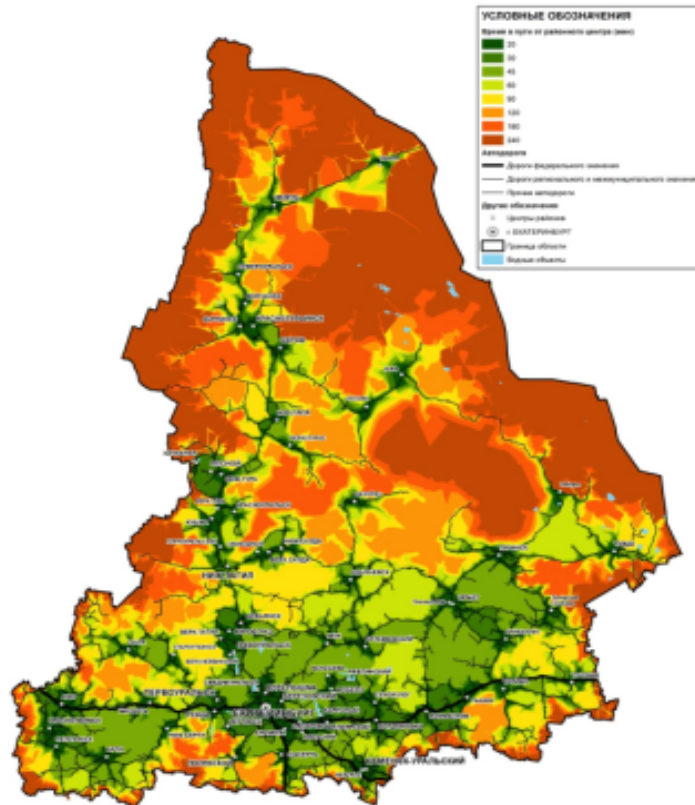


Рис. 8. Транспортная доступность территорий

В агломерациях в Свердловской области развитие транспортного комплекса сопряжено с решением следующих задач³:

- 1) снижение доли автомобильных дорог, работающих в режиме перегрузки (особенно в часы пик при маятниковых миграциях населения);
- 2) переключение перевозок грузов на иные виды транспорта (преимущественно с автомобильного на железнодорожный);
- 3) переключение пассажиров на общественный транспорт;
- 4) оптимизация транспортных потоков;
- 5) синхронизация развития всех видов транспорта и транспортной инфраструктуры.

Краткое описание текущего состояния различных видов транспорта транспортного комплекса Свердловской области приведено в главах 2–6 Стратегии.

³Указ Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 года № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года».

Глава 3. Железнодорожный транспорт

Параграф 1. Общая характеристика

Протяженность железных дорог на территории Свердловской области составляет 3554 км, не электрифицированы участки Кузино – Калино, Шарташ – Егоршино – Ханты-Мансийский автономный округ – Югра (далее – ХМАО – Югра), Алапаевск – Серов, Серов – Приобье, Ивдель – Полуночное, Шарташ – Полевской, Ивдель – разъезд 135, Азиатская – Качканар, остальные участки электрифицированы на постоянном токе, на переменном токе – станция Дружинино – станция Ненастье. Плотность железнодорожных путей общего пользования в 3,6 раза выше, чем в среднем по Российской Федерации.

Основная часть сети железных дорог относится к Свердловской железной дороге и лишь малая часть – к Горьковской и Южно-Уральской.

Полигон Свердловской железной дороги включает в себя 117 участков и 165 грузовых, участковых и сортировочных станций. Участки сети имеют высокую техническую оснащенность прежде всего на главных ходах: два главных пути, автоблокировку с диспетчерской централизацией, что обеспечивает пропуск тяжелых поездов. На основных направлениях работают локомотивы последнего поколения.

В грузовых и пассажирских перевозках доминирует транзит, при этом существует значительный объем местной грузовой работы.

С запада на восток Свердловскую область пересекает Транссиб, в юго-западном направлении от города Екатеринбурга Свердловскую область пересекает железнодорожная ветка на Москву через Казань, направления являются двухпутными, электрифицированными.

Железнодорожный транспорт Свердловской области представлен четырьмя широтными направлениями (Пермское, Казанское, Курганское и Тюменское) и одним меридиональным (Нижнетагильское). На юго-восток от города Екатеринбурга уходит ветка, соединяющая Транссиб с южно-уральским ходом.

На рассматриваемых направлениях характерно выраженное преобладание потока грузов в западном направлении над восточным, которое больше в среднем в 2,5 раза. Более половины транзитных грузов, следующих в западном направлении, составляет каменный уголь.

Железнодорожный транспорт играет важную роль в пассажирских перевозках на территории Свердловской области. Ежегодно около 13,4 миллиона человек пользуются пригородным сообщением.

Общая схема железных дорог Свердловской области представлена на рисунке 9.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ

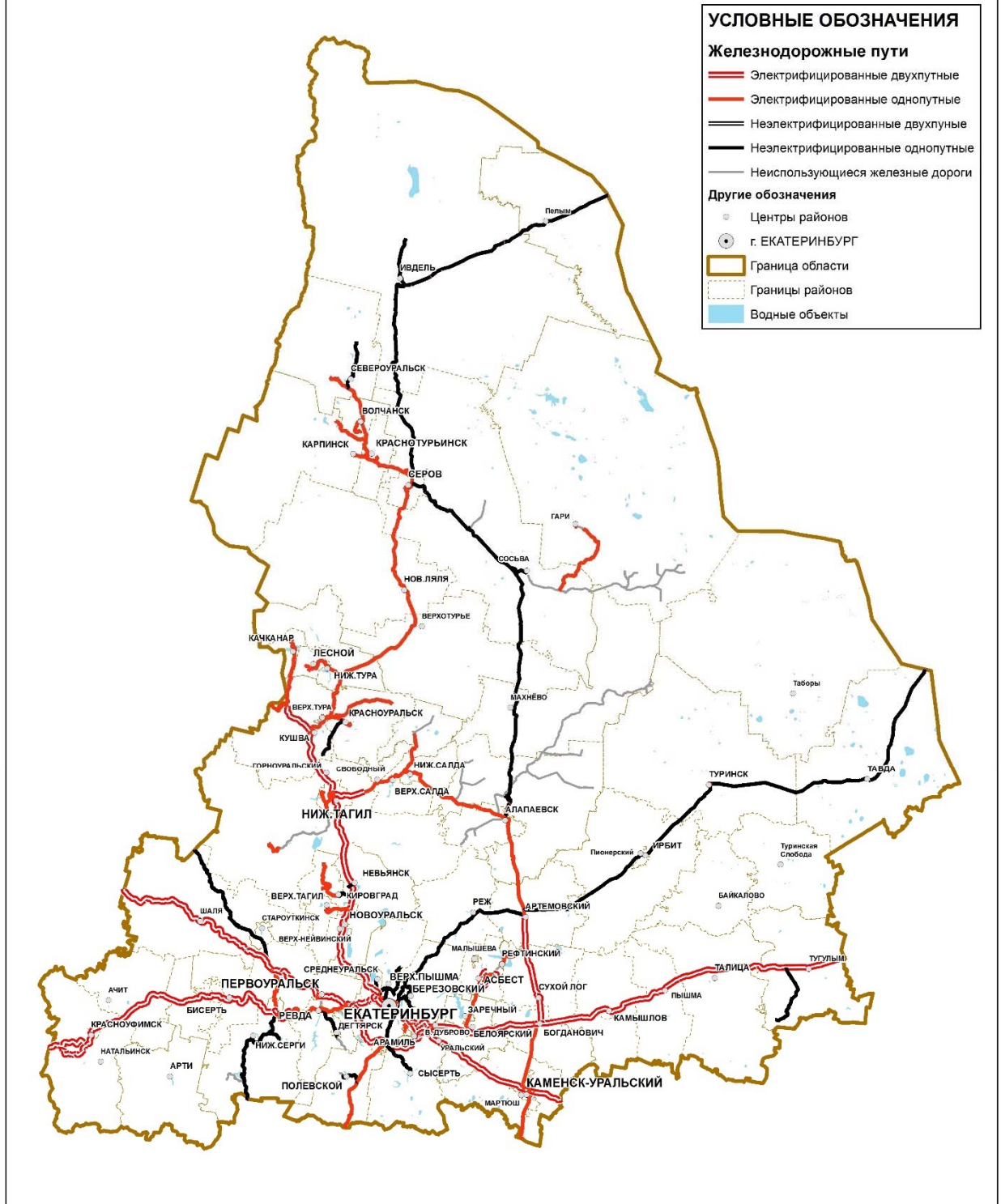


Рис. 9. Характеристика инфраструктуры железнодорожного транспорта Свердловской области

Параграф 2. Пассажи́рские пригородные перевозки

Перспектива развития пригородных железнодорожных перевозок определена в комплексном плане транспортного обслуживания населения Свердловской области на среднесрочную и долгосрочную перспективу (до 2030 года) в части пригородных пассажирских перевозок, утвержденном распоряжением Правительства Свердловской области от 18.09.2019 № 478-РП «Об утверждении комплексного плана транспортного обслуживания населения Свердловской области на средне- и долгосрочную перспективу (до 2030 года) в части пригородных пассажирских перевозок» и согласованном Министерством транспорта Российской Федерации.

По состоянию на конец 2020 года на территории Свердловской области действует маршрутная сеть, состоящая из 262 пригородных поездов, охватывающая максимальное количество населенных пунктов Свердловской области. Карта-схема пассажирского сообщения Свердловской области представлена на рисунке 10.

География курсирования пригородных составов «Ласточка» охватывает направления Екатеринбург – Тюмень и Екатеринбург – Пермь (обслуживает акционерное общество «Федеральная пассажирская компания» (далее – АО «ФПК»)), Екатеринбург – Первоуральск – Шаля, Екатеринбург – Каменск-Уральский и Екатеринбург – Нижний Тагил – Кушва – Серов с привлечением шести инновационных подвижных составов.

Изменение основных показателей по пассажирским перевозкам Свердловской области в 2002–2018 годах показано на рисунках 11 и 12.

МАРШРУТНАЯ СЕТЬ ПРИГОРОДНЫХ ПОЕЗДОВ СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ

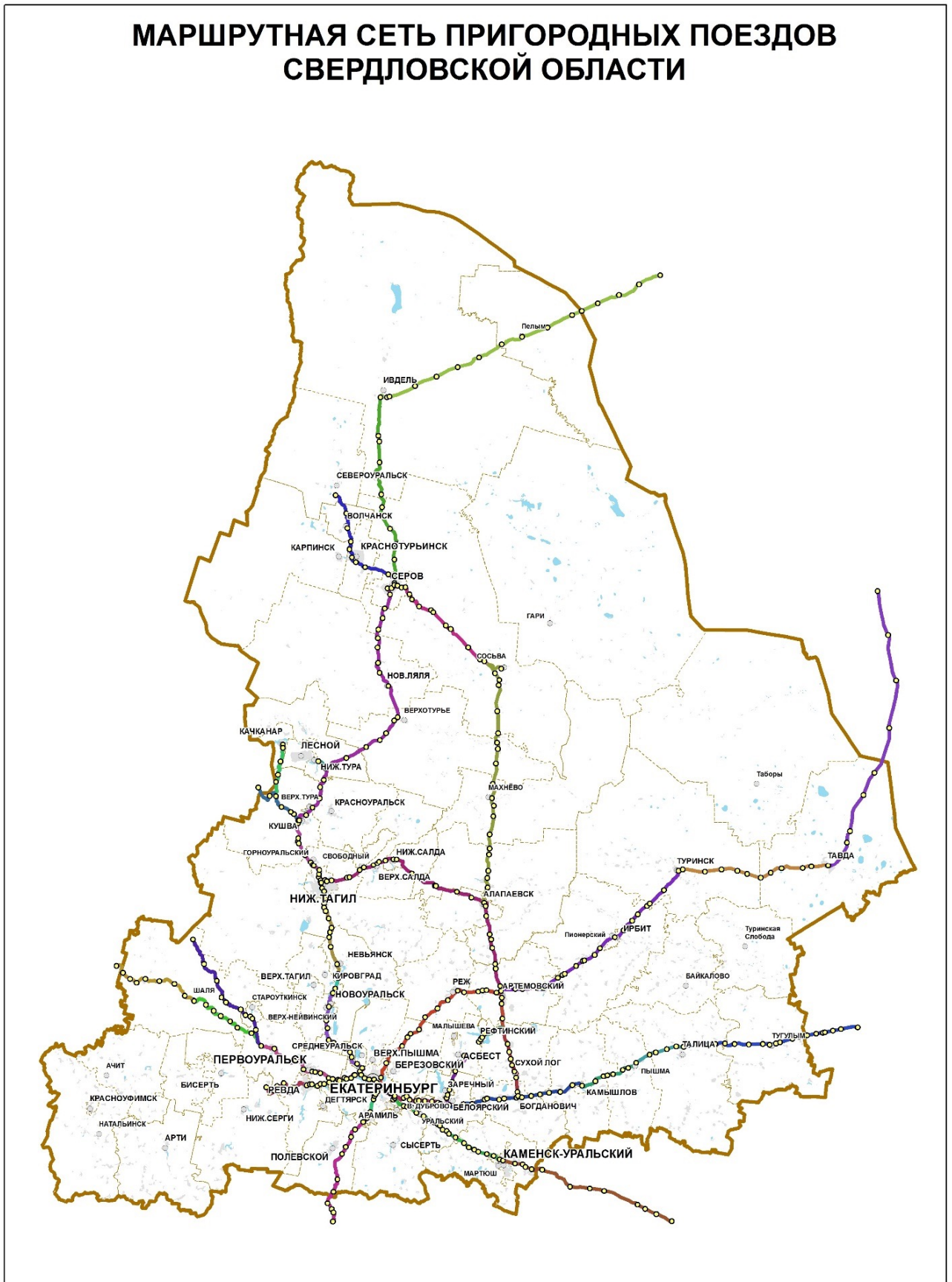


Рис. 10. Карта-схема маршрутной сети пригородных поездов Свердловской области

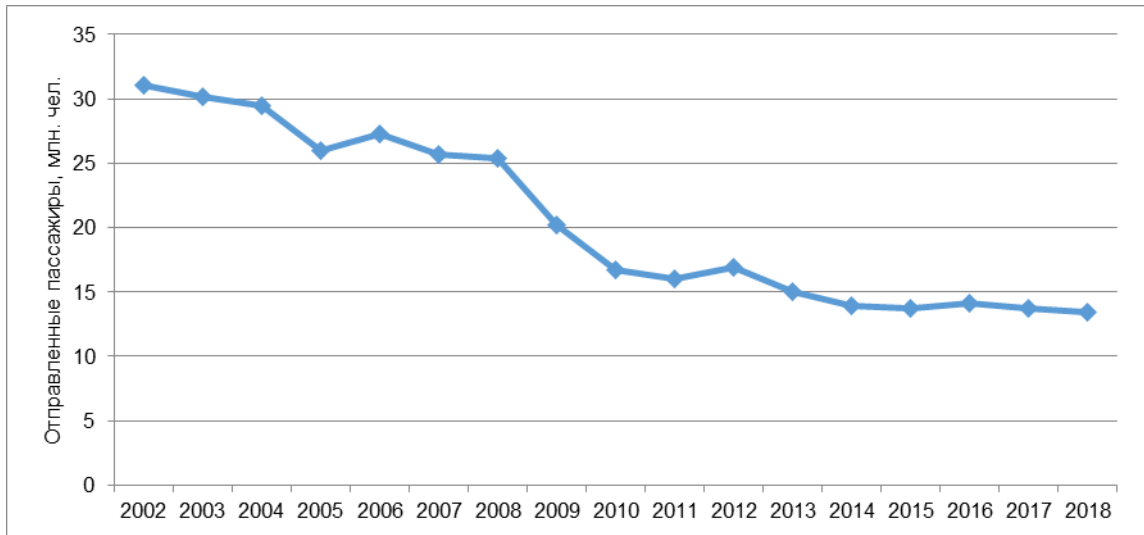


Рис. 11. Отправление пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении, общее количество отправленных пассажиров по годам (млн. человек)



Рис. 12. Количество пассажиров, перевезенных поездами «Ласточка» (инновационный подвижной состав) (человек)

Падение перевозок в 2008–2010 годах и последующее снижение количества перевезенных пассажиров объясняется ростом автомобилизации населения и развитием интернет-сервисов (сервисы Попутчик-Online, BlaBlaCar).

Основной пассажиропоток сфокусирован на направлениях Екатеринбург – Нижний Тагил, Екатеринбург – Каменск-Уральский и по Транссибу на Тюмень и Пермь (рисунок 13). Можно сделать вывод о перспективных направлениях дальнейшего развития пригородных железнодорожных перевозок, в том числе с использованием инновационного подвижного состава «Ласточка».

ПАССАЖИРОПОТОК ПО ОСНОВНЫМ МАРШРУТАМ ПРИГОРОДНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ

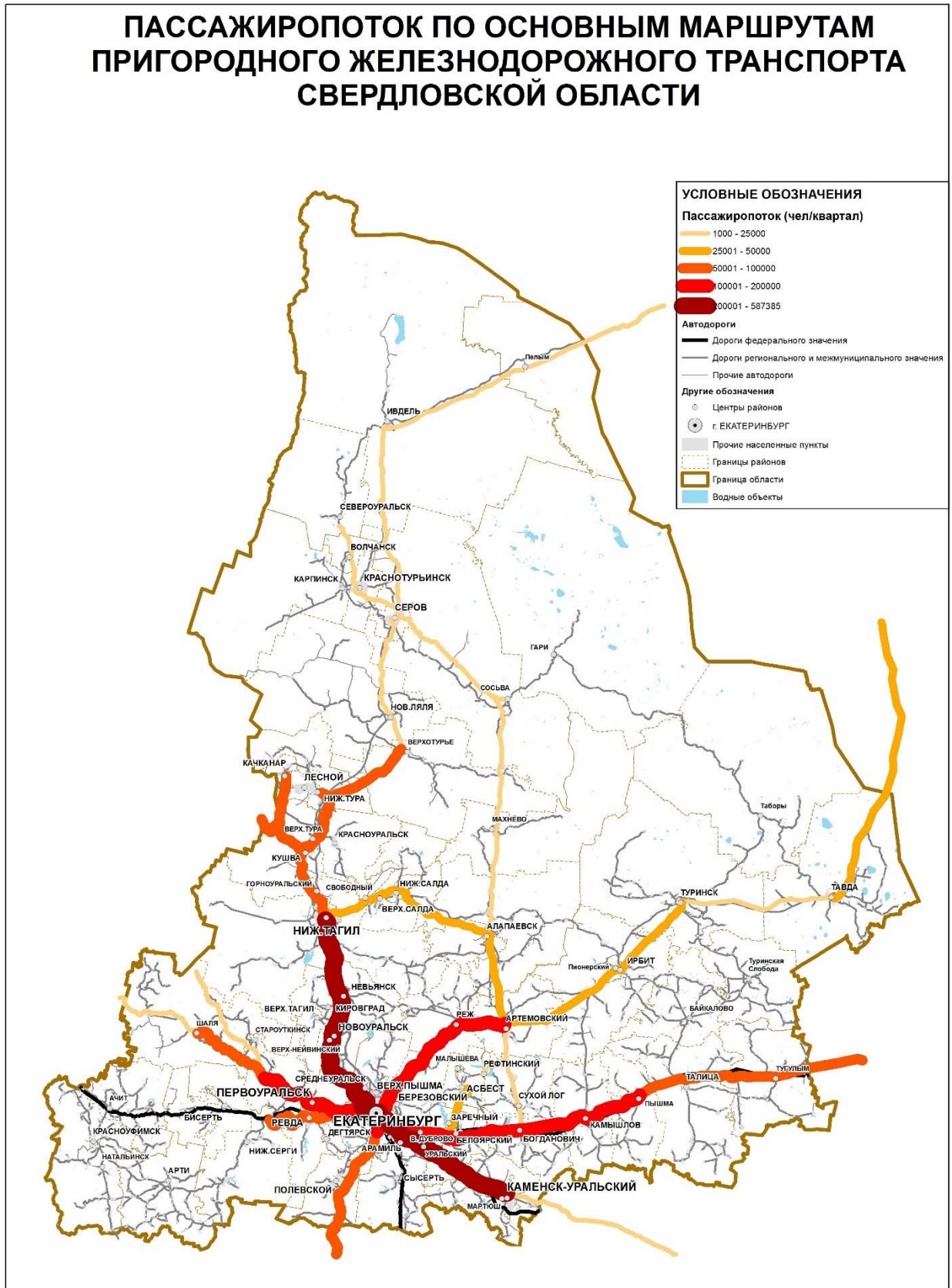


Рис. 13. Характеристика пассажиропотока пригородного сообщения в Свердловской области

Параграф 3. Узкие места железнодорожного транспорта на территории Свердловской области

По состоянию на 2020 год узкими местами железнодорожного транспорта на территории Свердловской области являются направления Екатеринбург – Тюмень и Каменск-Уральский – Челябинск.

Прогноз объема перевозок показывает, что в среднесрочной перспективе следует ожидать исчерпания пропускной способности на участке Баженово – Богданович.

В состоянии перегрузки находится участок Каменск-Уральский – Нижняя, для которого характерны низкие технические скорости прохождения грузовыми поездами.

Являясь основной частью северного обхода Екатеринбурга участок Восточная – Звезда находится в состоянии исчерпания пропускной способности. При этом участок Решеты – Арамиль, который является южным обходом Екатеринбурга, не загружен должным образом в первую очередь из-за недостаточного развития станции Седельниково.

На участке Восточная – Звезда коэффициент использования пропускной способности с учетом неравномерности движения поездов по месяцам уже сейчас выше допустимого уровня.

Высокая загрузка Екатеринбургского железнодорожного узла препятствует развитию пригородных пассажирских перевозок, а с имеющимися проблемами с пропускной способностью на других участках в среднесрочной перспективе приведет к невозможности эффективного использования основной железнодорожной артерии России – Транссиба.

На ликвидацию угрозы возникновения и усиления роли узких мест направлена инвестиционная программа ОАО «Российские железные дороги» (далее – ОАО «РЖД») до 2030 года.

Глава 4. Автомобильный транспорт

Параграф 4. Личный автомобильный транспорт

Свердловская область пережила автомобильный бум. В период с 2002 по 2018 год число легковых автомобилей в собственности физических лиц, по данным Федеральной службы государственной статистики (далее – Росстат), выросло почти в 3 раза.

Темп автомобилизации (количество автомобилей на 1000 населения) обусловлен ростом номинальных и реальных среднедушевых доходов населения (рисунок 14).

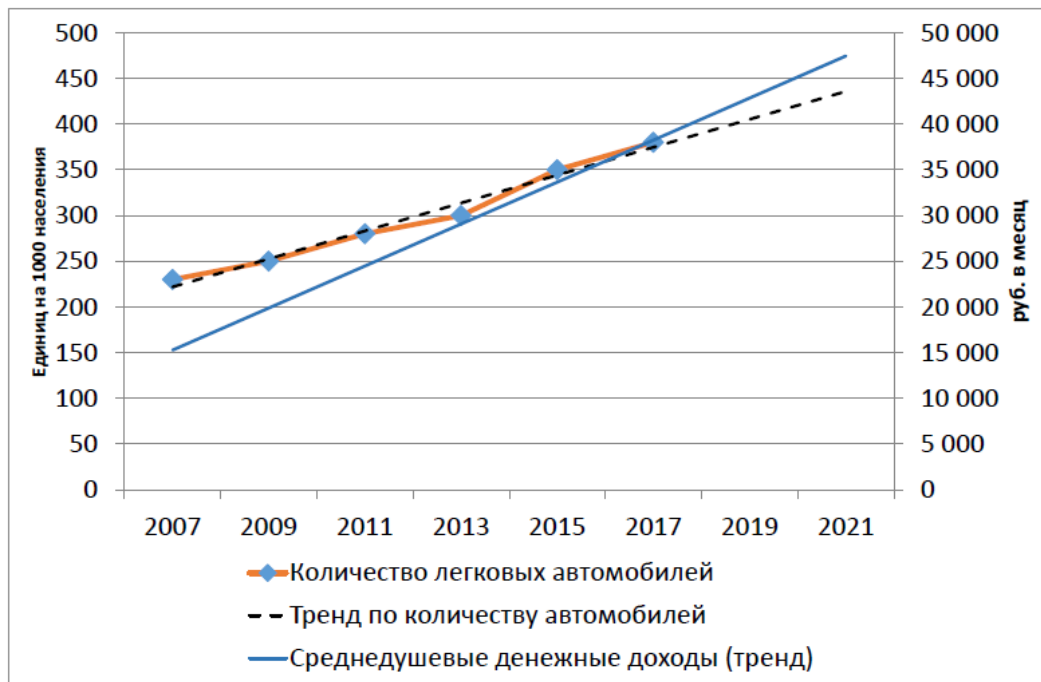


Рис. 14. Автомобилизация и средние денежные доходы населения Свердловской области (с указанием линейных трендов)

По расчетам прогнозируется, что автомобилизация в Свердловской области возрастет в 1,3–1,6/1,6–1,7 раза, по наиболее вероятному сценарию значение показателя достигнет 457/478 автомобилей на 1000 населения.

Необходимо отметить, что интенсивность использования личного автотранспорта значительно отличается для агломераций (особенно Екатеринбургской городской и Нижнетагильской городской) и малых городов Свердловской области.

Параграф 5. Грузовой автомобильный транспорт

Среднее расстояние, на которое перевозятся грузы автомобильным транспортом, росло в последние годы быстрыми темпами. В Свердловской области за период с 2005 по 2015 год значение этого показателя увеличилось с 19,5 до 127 километров.

Спрос на автомобильные перевозки определен в наибольшей степени со стороны предприятий строительного комплекса и в значительно более низких объемах со стороны агропромышленного и лесопромышленного комплексов. На прочие производства приходится менее 20% перевозок грузовым автомобильным транспортом.

По данным Росстата, объем грузов, отправляемых автомобильным транспортом, за период с 2005 по 2018 год приведен на рисунке 15. Тенденции по России имеют схожий характер (рисунок 16).

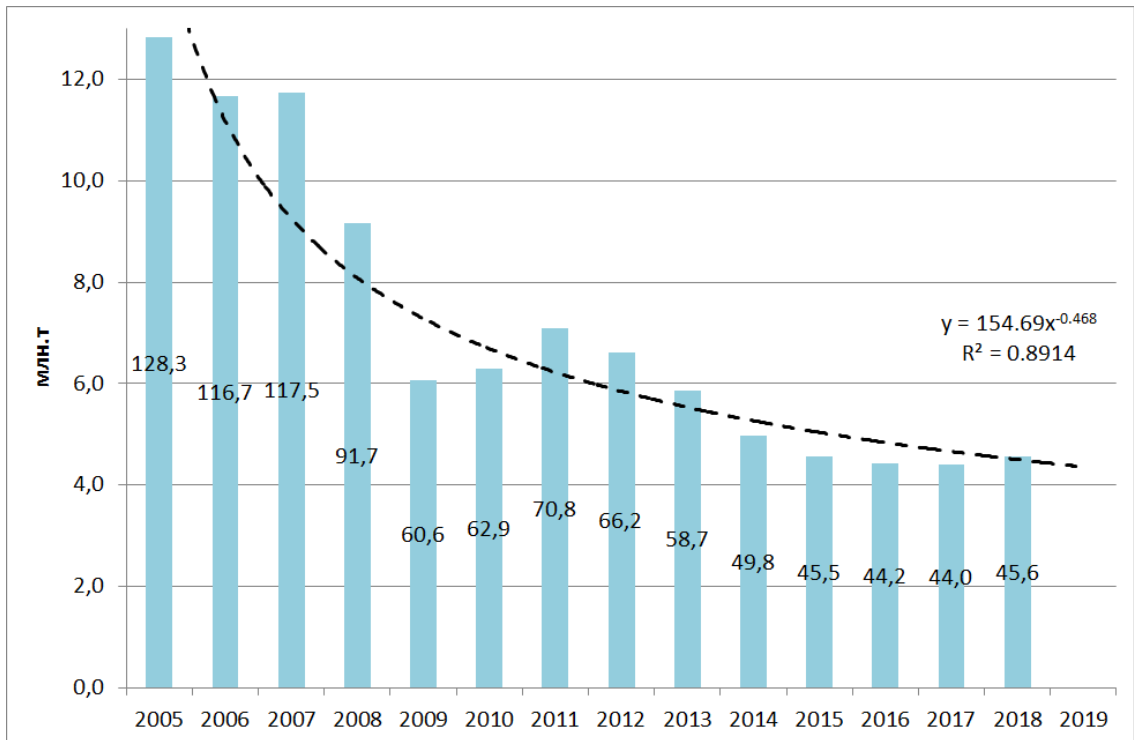


Рис. 15. Объем грузовых перевозок автомобильным транспортом в Свердловской области без учета деятельности малых и микропредприятий (представлена также линия тренда – модель с указанием коэффициента детерминированности R^2)

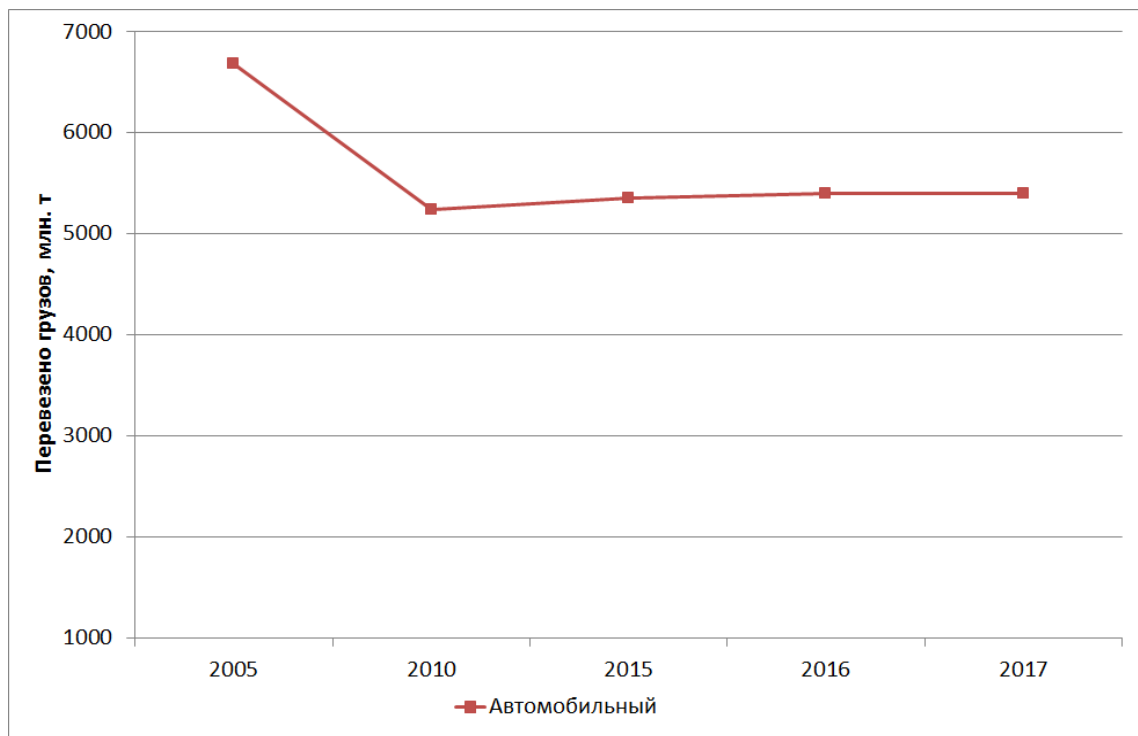


Рис. 16. Объем грузовых перевозок автомобильным транспортом в Российской Федерации

Согласно результатам научно-исследовательской работы «Принципы формирования Екатеринбургской агломерации», выполненной в 2019 году ОАО «Дорожный проектно-изыскательный и научно-исследовательский институт «ГипродорНИИ» по заказу Министерства строительства и инфраструктуры Свердловской области, в грузоперевозках в Свердловской области преобладает

доля автомобильного автотранспорта, имеющая тенденцию к сохранению в силу большого объема малокомплектных партий грузов, а имеющиеся объекты логистики тяготеют к территории Екатеринбургской городской агломерации как к транспортному узлу федерального значения, так и к стабильно развивающемуся рынку потребления.

Одним из основных условий эффективной работы автомобильного транспорта является благоустроенная и разветвленная сеть автомобильных дорог, наличие придорожного сервиса.

Параграф 6. Пассажирский автомобильный транспорт

На территории Свердловской области в пригородном и междугородном сообщениях ежедневно в среднем задействовано 2070 автобусов на 504 межмуниципальных маршрутах, из которых 203 маршрута пригородного сообщения – перевозки по регулируемым тарифам и 301 маршрут междугородного сообщения – перевозки по нерегулируемым тарифам.

Перевозки пассажиров и багажа по регулярным межмуниципальным маршрутам Свердловской области осуществляет 125 транспортных организаций всех форм собственности.

Из 504 межмуниципальных маршрутов 35 маршрутов обслуживают предприятия, находящиеся в государственной и муниципальной собственности, а 476 межмуниципальных маршрутов обслуживают частные перевозчики, в том числе 251 маршрут обслуживается индивидуальными предпринимателями, а 253 маршрута – юридическими лицами (рисунок 17).

Допуск перевозчиков на маршруты межмуниципального сообщения происходит на конкурсной основе в порядке, установленном Федеральным законом от 13 июля 2015 года № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». До его вступления в силу открытие маршрута перевозчиком носило заявительный характер.

МАРШРУТНАЯ СЕТЬ МЕЖМУНИЦИПАЛЬНЫХ АВТОБУСОВ СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ

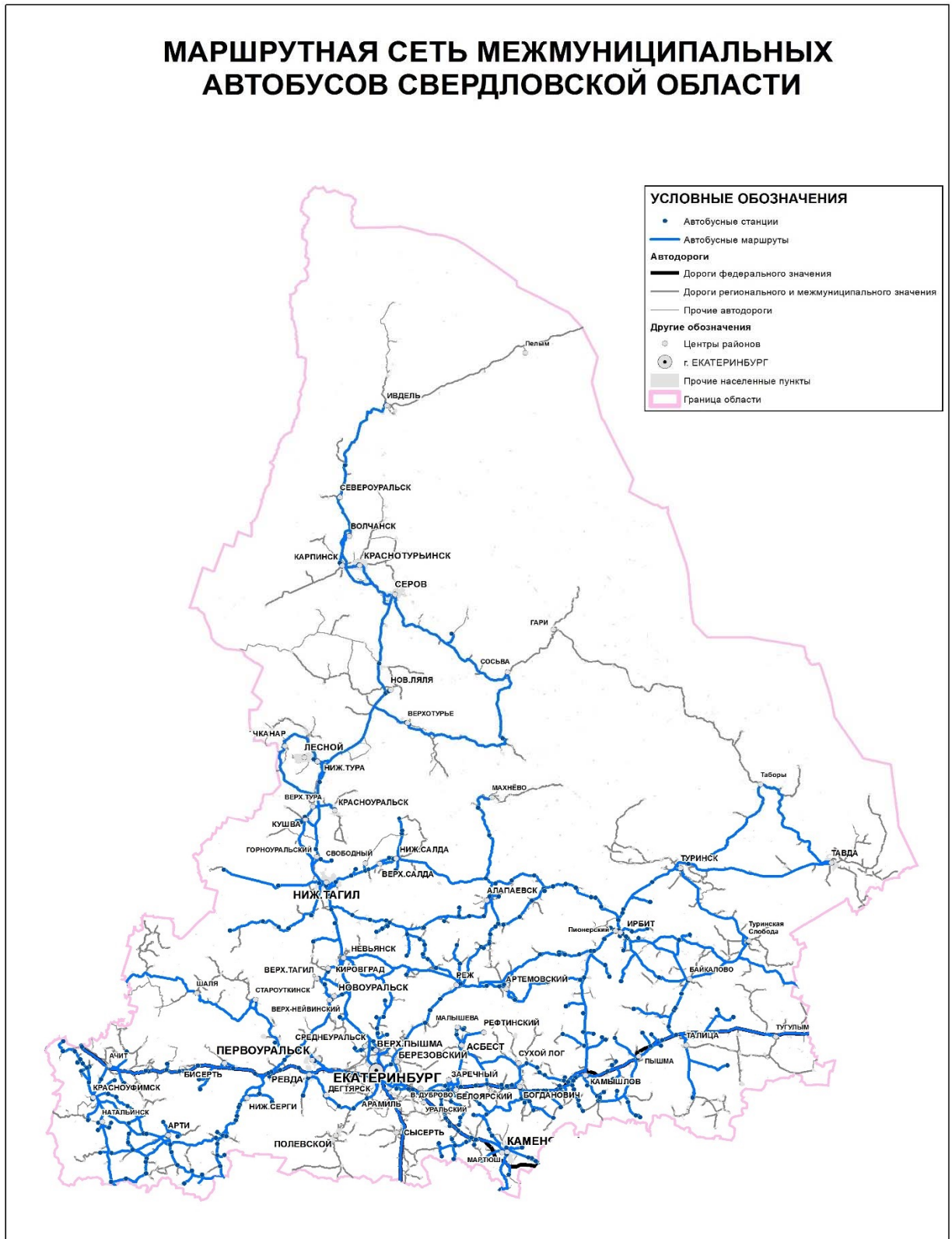


Рис. 17. Схема межмуниципальных автобусных маршрутов Свердловской области

За период 2002–2018 годов объемы перевозок автобусами общего пользования упали в 2,5 раза. По состоянию на 2018 год автобусами общего пользования было перевезено 248,9 млн. пассажиров. Динамика перевозок автомобильным транспортом общего пользования приведена на рисунке 18.

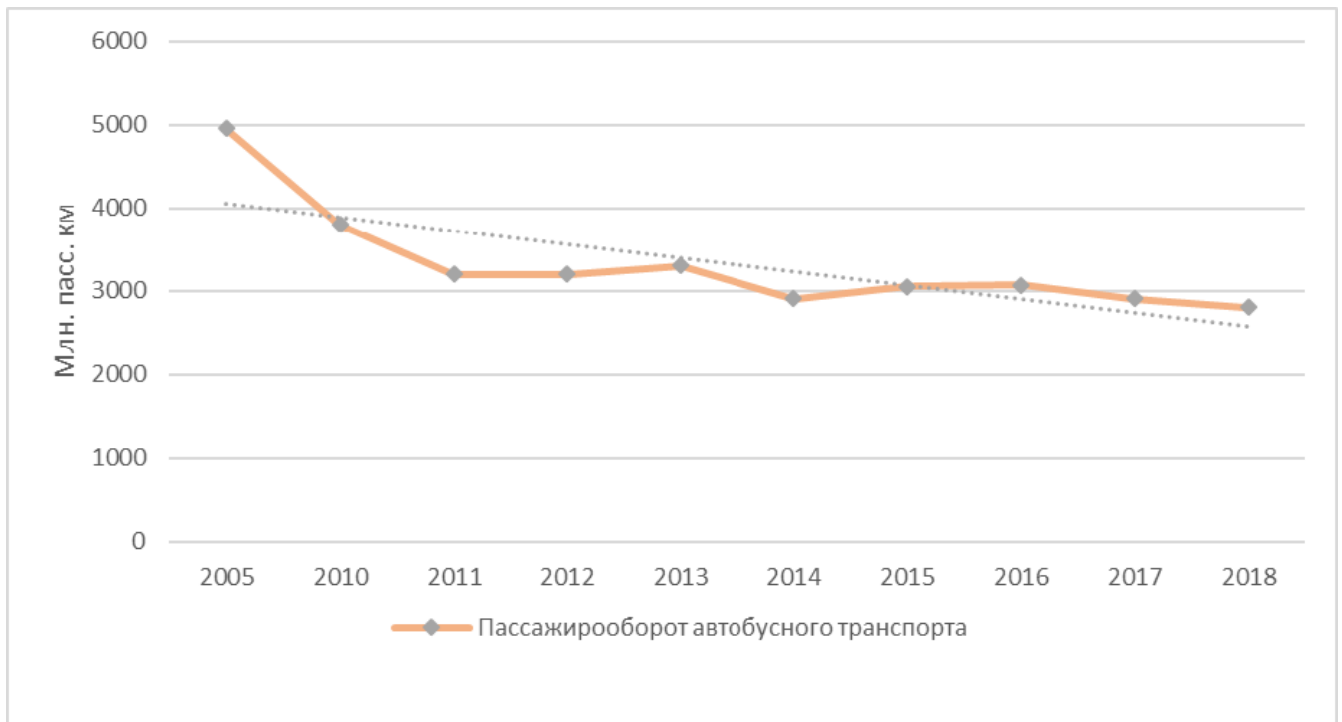


Рис. 18. Пассажирооборот автобусного транспорта в Свердловской области (с указанием степенного тренда)

Основными причинами снижения востребованности регулярного автомобильного транспорта общего пользования является рост автомобилизации населения, развитие интернет-сервисов и альтернативных видов автомобильных перевозок (каршеринг, агрегаторы такси), а также низкий уровень интернет-сервисов у традиционных перевозчиков (например, единая база билетов для интернет-бронирования и продажи). Большую роль играет недостаточная регулярность перевозок и изношенность автобусного парка, влияющие на комфортность поездки.

Основными потребительскими характеристиками городских перевозок автомобильным транспортом являются цена, регулярность, удобство расположения остановочных пунктов, скорость, уровень комфорта в салоне и на остановках, качество информационного обслуживания.

Для пригородных и междугородних перевозок наиболее значимы скорость сообщения, интернет-сервисы и комфорт в салоне и на остановках, тогда как небольшая частота пассажирского сообщения может быть частично компенсирована удобством расписания.

Организация транспортного обслуживания населения на территории Свердловской области осуществляется с использованием региональной навигационно-информационной системы транспортного комплекса Свердловской области (далее – РНИС ТК СО). Всего в системе зарегистрировано 3057 единиц подвижного состава, из них 977 единиц передают сигнал в РНИС ТК СО, онлайн-мониторинг подвижного состава, работающего на маршрутах пригородного сообщения, осуществляется по 231 единице.

В настоящее время при заключении государственных контрактов обязательным требованием является подключение перевозчика к РНИС ТК СО. Это позволяет отслеживать транспортную работу в онлайн-режиме с фиксацией

выполнения расписания, нарушений графиков движения, соответствия транспортных средств условиям перевозок. Учет транспортной работы и оплата по контрактам осуществляются только при подтверждении объемов выполненных работ посредством РНИС ТК СО.

В РНИС ТК СО и информационной системе управления финансами транспортного комплекса (далее – ИСУФ ТК) существует возможность интеграции маршрутных сетей МО с региональной сетью Свердловской области, что является очередным шагом к созданию интеллектуальной транспортной системы в рамках проекта «Умные города Свердловской области».

Необходимо отметить, что уровень информационного обслуживания во всех видах сообщения при перевозках автомобильным транспортом требует дальнейшего развития. Например, необходимы система информирования пассажиров, система онлайн-бронирования поездок и другие сервисы, позволяющие повысить удобство и привлекательность общественного автомобильного транспорта.

Ужесточились требования по транспортной безопасности как к инфраструктуре пассажирского транспорта, так и к подвижному составу и персоналу. С июля 2020 года продажа билетов во всех транспортных средствах осуществляется с использованием контрольно-кассовой техники.

Параграф 7. Развитие экологических видов транспорта (автомобильный транспорт)

В настоящее время газомоторное топливо позволяет обеспечить значительно более высокие показатели экологичности транспортных средств в сравнении с транспортными средствами, использующими в качестве топлива светлые нефтепродукты. Использование газомоторного топлива позволяет сократить выбросы от автотранспорта до 35%.

По данным государственного доклада «О состоянии и об охране окружающей среды Свердловской области», утвержденного распоряжением Правительства Свердловской области от 03.11.2020 № 568-РП «О государственном докладе «О состоянии и об охране окружающей среды Свердловской области в 2019 году», наиболее сложная ситуация с уровнем загрязнения атмосферы выбросами от автомобильного транспорта наблюдается в следующих городах Свердловской области:

город Екатеринбург, выбросы от автотранспорта составляют 194,5 тыс. тонн;

город Нижний Тагил – 23,4 тыс. тонн;

город Первоуральск – 23,4 тыс. тонн;

город Верхняя Пышма – 12,5 тыс. тонн;

город Каменск-Уральский – 9,6 тыс. тонн;

город Серов – 8,0 тыс. тонн;

город Полевской – 7,7 тыс. тонн;

город Краснотурьинск – 6,9 тыс. тонн.

Основными факторами, влияющими на объем выбросов вредных (загрязняющих) веществ в атмосферу, являются объем потребляемого топлива и структура автопарка.

Объемы потребления газомоторного топлива напрямую связаны с развитостью сети газонаполнительной инфраструктуры.

В городах Свердловской области эксплуатируется 11 АГНКС. В городе Екатеринбурге – 3 АГНКС, в городе Нижний Тагил – 4 АГНКС, в городах Первоуральске, Каменске-Уральском, Полевском и Краснотурьинске – по 1 АГНКС. Существенный дефицит газозаправочных мощностей наблюдается в городе Екатеринбурге. В городах Серове и Верхняя Пышма АГНКС отсутствуют.

Увеличение объемов потребления компримированного газа в качестве моторного топлива требует развития сети АГНКС.

В соответствии с Соглашением о сотрудничестве между Правительством Свердловской области и ОАО «Газпром» от 13.03.2012 № 14 Правительством Свердловской области организована работа по повышению уровня использования природного газа в качестве моторного топлива на общественном автомобильном транспорте и транспорте дорожно-коммунальных служб.

В целях создания в Свердловской области условий, способствующих активному применению природного газа в качестве моторного топлива на общественном автомобильном транспорте и транспорте дорожно-коммунальных служб, и снижения выбросов автотранспортными средствами вредных (загрязняющих) веществ постановлением Правительства Свердловской области от 28.10.2014 № 939-ПП «Об утверждении комплексной программы Свердловской области «Повышение уровня использования природного газа в качестве моторного топлива на общественном автомобильном транспорте и транспорте дорожно-коммунальных служб в Свердловской области на 2014–2020 годы» утверждена комплексная программа Свердловской области «Повышение уровня использования природного газа в качестве моторного топлива на общественном автомобильном транспорте и транспорте дорожно-коммунальных служб в Свердловской области на 2014–2020 годы» (далее – программа).

В рамках реализации программы с привлечением средств федерального, областного и муниципального бюджетов в период с 2014 по 2020 год приобретено 227 автобусов большого класса, использующих природный газ в качестве моторного топлива. Кроме того, данные транспортные средства соответствуют всем требованиям по перевозке маломобильных категорий граждан.

Общая сумма контрактов на поставку автобусов составила 2,3 миллиарда рублей.

Мероприятия программы направлены на достижение целевых показателей, утвержденных распоряжением Правительства Российской Федерации от 13.05.2013 № 767-р. В соответствии с пунктом 9 распоряжения Правительства Российской Федерации от 13.05.2013 № 767-р субъектам Российской Федерации рекомендовано снизить ставку транспортного налога для транспортных средств, использующих газ в качестве моторного топлива.

Кроме того, подпунктом «а» пункта 5 перечня поручений Президента Российской Федерации от 24.01.2017 № Пр-140ГС по итогам заседания Государственного совета Российской Федерации 27 декабря 2016 года исполнительным органам государственной власти субъектов Российской Федерации рекомендовано реализовать меры по стимулированию использования экологически чистого транспорта в целях снижения выбросов вредных (загрязняющих) веществ при эксплуатации транспортных средств в населенных пунктах с высоким уровнем загрязнения атмосферного воздуха.

По итогам реализации программы на 1 января 2018 года объем сокращения выбросов вредных (загрязняющих) веществ в атмосферу по результатам замещения светлых нефтепродуктов газомоторным топливом составил более 55 тонн.

В 2020 году по итогам реализации программы замещается более 3,5 тыс. тонн светлых нефтепродуктов в год. Это позволило сократить выбросы вредных (загрязняющих) веществ в атмосферный воздух от автомобильного транспорта на 70 тонн в год.

В результате совместной работы, проделанной исполнительными органами государственной власти Свердловской области и филиалом ООО «Газпром газомоторное топливо», в городе Екатеринбурге наблюдается увеличение потребления природного газа в качестве моторного топлива на 20%.

В связи с имеющимся положительным примером и в других городах Свердловской области сформировался устойчивый спрос на природный газ в качестве моторного топлива.

По инициативе Министерства транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области внесены изменения в Закон Свердловской области от 30 июня 2006 года № 43-ОЗ «О государственной поддержке субъектов инвестиционной деятельности в Свердловской области», в соответствии с которыми земельные участки, находящиеся в собственности Свердловской области, необходимые для реализации инвестиционного проекта по строительству объектов, создающих условия для использования природного газа, могут передаваться инвестору без проведения конкурсных процедур. Внесенные изменения существенно упростили процедуру реализации мероприятий по увеличению объемов потребления природного газа в качестве моторного топлива и повысили инвестиционную привлекательность Свердловской области.

Второй фактор, определяющий объем выбросов вредных (загрязняющих) веществ от автотранспорта, – структура автомобильного парка (далее – автопарк). Анализ структуры автопарка Свердловской области (таблица 2) показывает, что 33,4% легковых автомобилей, 48,3% коммерческих автомобилей, 64,7% грузовых автомобилей и 46,1% автобусов не соответствует даже элементарным экологическим нормам и относится к условному экологическому классу «Евро-0». В основном к «Евро-0» относятся автомобили старше 15 лет, доля которых составляет: для легковых автомобилей – 26,4%, для грузовых автомобилей – 58,9%, для коммерческих автомобилей – 30,2%, для автобусов – 40%.

Структура автопарка Свердловской области

(процентов)

Номер строки	Категория транспортного средства	Евро-0	Евро-1	Евро-2	Евро-3	Евро-4	Евро-5	Доля
1.	Легковые автомобили							
2.	до 1 года	0,0	0,0	0,0	0,0	15,9	30,3	5,9
3.	от 1 до 3 лет	0,0	0,0	0,0	14,2	35,8	65,6	15,4
4.	от 3 до 5 лет	0,0	0,0	0,0	14,7	13,1	3,1	6,2
5.	от 5 до 10 лет	3,2	16,6	58,9	64,6	35,1	0,7	29,9
6.	от 10 до 15 лет	26,7	37,5	34,3	6,5	0,0	0,2	16,2
7.	старше 15 лет	70,1	45,9	6,8	0,0	0,0	0,1	26,4
8.	от общего числа легковых автомобилей	33,4	4,4	13,4	16,1	27,8	4,9	
9.	Грузовые автомобили							
10.	до 1 года	0,0	0,0	0,0	0,0	24,6	26,7	2,4
11.	от 1 до 3 лет	0,0	0,0	0,0	39,5	29,6	61,7	8,3
12.	от 3 до 5 лет	0,0	0,0	0,0	13,9	8,7	11,6	2,6
13.	от 5 до 10 лет	2,6	0,1	83,0	33,2	36,7	0,0	17,8
14.	от 10 до 15 лет	11,0	1,2	11,3	13,4	0,0	0,0	10,0
15.	старше 15 лет	86,5	98,7	5,7	0,0	0,2	0,0	58,9
16.	от общего числа грузовых автомобилей	64,7	2,3	11,5	11,9	7,2	2,4	
17.	Коммерческие автомобили (класс LCV) (включая микроавтобусы)							
18.	до 1 года	0,0	0,0	0,0	0,0	28,1	30,5	3,9
19.	от 1 до 3 лет	0,0	0,0	0,0	41,7	30,5	61,7	11,1
20.	от 3 до 5 лет	0,0	0,0	0,0	20,1	13,7	7,8	5,1
21.	от 5 до 10 лет	9,4	0,1	85,1	35,1	27,6	0,0	29,9
22.	от 10 до 15 лет	35,0	3,5	11,8	3,1	0,0	0,0	19,7
23.	старше 15 лет	55,6	96,5	3,1	0,0	0,0	0,0	30,2
24.	от общего числа коммерческих автомобилей	48,3	2,9	18,8	16,2	13,3	0,5	
25.	Автобусы (исключая микроавтобусы)							
26.	до 1 года	0,0	0,0	0,0	0,0	51,2	0,0	2,1
27.	от 1 до 3 лет	0,0	0,0	0,0	33,9	24,3	50,0	11,4
28.	от 3 до 5 лет	0,0	0,0	0,0	18,5	9,7	50,0	6,1
29.	от 5 до 10 лет	5,2	0,8	89,2	45,6	14,9	0,0	28,7
30.	от 10 до 15 лет	17,8	29,7	9,0	2,0	0,0	0,0	11,8
31.	старше 15 лет	77,0	69,4	1,8	0,0	0,0	0,0	40,0
32.	от общего числа автомобилей	46,1	6,1	13,2	30,5	4,1	0,1	

Сравнение минимальных удельных норм выброса вредных (загрязняющих) веществ для устаревших и современных типов двигателей (таблица 3) показывает, что для всех типов автомобилей, использующих в качестве топлива бензин, они отличаются в 14–25 раз, для автомобилей, использующих в качестве топлива дизельное топливо, – в 2,2–4,6 раза.

**Сравнение удельных норм выброса вредных (загрязняющих) веществ
для устаревших и современных типов двигателей**

Категория транспортного средства	Экологический стандарт	Выбросы вредных (загрязняющих) веществ, минимум (г/км)	Выбросы вредных (загрязняющих) веществ, максимум (г/км)
Потребляющие бензин			
Легковые автомобили	Евро 0	16,86	17,99
Легковые автомобили	Евро 4+	0,68	0,83
Коммерческие автомобили и микроавтобусы	Евро 0	32,04	-
Коммерческие автомобили и микроавтобусы	Евро 4+	2,25	-
Грузовые автомобили	Евро 0	32,04	71,36
Грузовые автомобили	Евро 4+	2,25	2,25
Автобусы	Евро 0	32,04	-
Автобусы	Евро 4+	2,25	-
Потребляющие дизельное топливо			
Легковые автомобили	Евро 0	1,61	1,94
Легковые автомобили	Евро 4+	0,73	0,73
Коммерческие автомобили и микроавтобусы	Евро 0	3,49	-
Коммерческие автомобили и микроавтобусы	Евро 4+	1,29	-
Грузовые автомобили	Евро 0	7,98	16,11
Грузовые автомобили	Евро 4+	1,71	4,79
Автобусы	Евро 0	14,03	25,14
Автобусы	Евро 4+	4,73	5,73

Следует отметить, что выбросы вредных (загрязняющих) веществ автомобилями, использующими газомоторное топливо, соответствуют самым жестким экологическим нормам (Евро 4+), однако доля таких автомобилей от числа исправных, находящихся в собственности юридических лиц, по состоянию на 1 января 2014 года не превышает 6% для автобусов и 5,2% для грузовых автомобилей.

Оптимальной стратегией снижения выбросов вредных (загрязняющих) веществ является обновление автопарка. Большей частью это обновление должно стимулироваться техническим регулированием со стороны Российской Федерации, наиболее жестким вариантом которого является запрет на

эксплуатацию автомобилей, не удовлетворяющих экологическим требованиям или старше определенного возраста (15 лет).

Правительство Свердловской области и администрации МО со своей стороны предпринимают следующие меры:

- 1) способствуют обновлению парка автобусов;
- 2) стимулируют замещение нефтяного топлива газомоторным топливом;
- 3) стимулируют отказ предприятий от использования устаревших грузовых и легковых автомобилей, находящихся в их собственности;
- 4) учитывают экологическую и возрастную структуру автопарка при формировании государственного заказа, отдавая предпочтение более экологичному транспорту.

Параграф 8. Городской электрический транспорт

Городской электрический транспорт (трамваи и троллейбусы) относятся к экологичным видам транспорта, необходимость сохранения и развития которых является актуальной задачей на сегодняшний день.

По итогам 2017 года объем выбросов вредных (загрязняющих) веществ от передвижных источников загрязнения в городе Екатеринбурге составляет 194,5 тыс. тонн. Использование трамваев, троллейбусов и метро в городах Свердловской области позволяет сократить объем выбросов вредных (загрязняющих) веществ более чем на 55 тыс. тонн.

В рамках решения задачи «Снижение влияния транспорта на загрязнение окружающей среды», предусмотренной государственной программой Свердловской области «Развитие транспортного комплекса Свердловской области до 2024 года», утвержденной постановлением Правительства Свердловской области от 25.01.2018 № 28-ПП (далее – государственная программа), а также в целях достижения показателя «Выбросы загрязняющих веществ на один пассажиро-километр по автомобильному транспорту» задействованы инструменты государственной политики, влияющие на достижение результатов государственной программы, такие как направление средств в форме предоставления налоговых льгот по налогу на имущество организаций и транспортному налогу:

1) установление ставки налога на имущество организаций в размере 0,9% налогоплательщикам, осуществляющим перевозку пассажиров трамваями и (или) троллейбусами, удельный вес доходов которых от осуществления этого вида деятельности составляет в общей сумме их доходов не менее 50% (подпункт 1 части первой статьи 2 Закона Свердловской области от 27 ноября 2003 года № 35-ОЗ «Об установлении на территории Свердловской области налога на имущество организаций» (далее – Закон Свердловской области от 27 ноября 2003 года № 35-ОЗ)). Объем налоговой льготы за 2017 год – 3200,0 тыс. рублей. За 2018 год объем налоговой льготы составил 550 тыс. рублей;

2) освобождение от уплаты налога на имущество организаций, осуществляющих перевозку пассажиров метрополитеном (подпункт 7 пункта 2 статьи 3 Закона Свердловской области от 27 ноября 2003 года № 35-ОЗ).

Объем налоговой льготы за 2017 год составил 420 054,6 тыс. рублей.

Кроме того, в целях развития электрического городского транспорта:

1) в рамках реализации государственной программы в 2018 году приобретено 5 низкопольных трамвайных вагонов для муниципального образования «город Екатеринбург»;

2) в городе Нижний Тагил сохранено муниципальное предприятие, осуществляющее городские пассажирские перевозки, – Нижнетагильское муниципальное унитарное предприятие (далее – НТ МУП) «Тагильский трамвай»;

3) в рамках подпрограммы № 2 «Развитие и поддержка городского электротранспорта в городе Нижний Тагил до 2024 года» муниципальной программы «Развитие и содержание объектов городского и коммунального хозяйства города Нижний Тагил до 2024 года», утвержденной постановлением Администрации города Нижний Тагил от 07.11.2014 № 2315-ПА «Об утверждении муниципальной программы «Развитие и содержание объектов городского и коммунального хозяйства города Нижний Тагил до 2024 года», Администрацией города Нижний Тагил реализовываются мероприятия по обновлению подвижного состава электротранспорта НТ МУП «Тагильский трамвай» путем замены на новые вагоны модели 71-407 (низкопольные) производства ОАО «Уральский завод транспортного машиностроения» (далее – ОАО «Уралтрансмаш»).

В декабре 2014 года в рамках муниципального контракта приобретено на условиях финансовой аренды (лизинга) для НТ МУП «Тагильский трамвай» 20 единиц новых трамвайных пассажирских вагонов производства ОАО «Уралтрансмаш», из которых 10 единиц – модель 71-405 и 10 единиц – модель 71-407 (низкопольные).

В январе 2017 года муниципальным казенным учреждением «Служба заказчика городского хозяйства» заключен муниципальный контракт от 24.01.2017 № 8 на приобретение 30 единиц новых низкопольных трамвайных пассажирских вагонов модели 71-407 на условиях финансовой аренды (лизинга) для НТ МУП «Тагильский трамвай».

Итого с 2014 года приобретено 40 новых низкопольных трамвайных вагонов модели 71-407 производства ОАО «Уралтрансмаш».

Параграф 9. Внеуличный транспорт (метрополитен)

Положительная динамика увеличения пассажиропотока на общественном транспорте сохраняется в Екатеринбургском метрополитене (таблица 4). Это объясняется его преимуществами в сравнении с наземными видами транспорта – более высокой маршрутной скоростью, продолжительностью поездки, не зависящей от ситуации на автомобильных дорогах, всепогодностью, высокой тактовостью движения, комфортом. Так, например, среднее время поездки на индивидуальном транспорте в городе Екатеринбурге от станции «Чкаловская» до станции «Площадь 1905 года» составляет около 15–20 минут, на автобусе – не менее 35 минут, на метрополитене – около 12 минут.

**Количество перевезенных пассажиров
Екатеринбургским метрополитеном**

(человек)

Наименование станции	Количество перевезенных пассажиров						
	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год (6 мес.)
Проспект Космонавтов	8 082 775	9 033 400	9 034 487	9 330 413	9 510 721	9 423 726	4 469 523
Уралмаш	4 958 857	5 541 657	5 433 397	5 718 311	5 700 842	5 551 168	2 604 440
Машиностроителей	2 115 424	2 396 488	2 325 036	2 534 489	2 570 281	2 478 669	1 173 694
Уральская	3 942 323	4 107 730	3 836 688	4 638 535	4 770 099	4 621 909	2 097 677
Динамо	1 624 822	1 799 221	1 918 754	2 520 072	2 739 847	2 676 857	1 295 570
Площадь 1905 года	6 053 975	6 324 497	6 260 977	7 525 493	8 087 475	8 014 009	3 772 600
Геологическая	6 683 166	7 374 198	7 366 512	7 138 185	6 664 934	6 473 963	3 064 902
Чкаловская				2 187 866	5 517 809	5 749 604	2 813 932
Ботаническая			458 785	5 528 137	6 251 079	6 392 702	3 051 471

Увеличение пассажиропотока в 2012 году произошло в основном за счет ввода двух новых станций – «Чкаловская» и «Ботаническая».

В 2012 году закончено строительство первой линии Екатеринбургского метрополитена, включающего в себя 9 станций (от станции «Проспект Космонавтов» до станции «Ботаническая»). В 2020 году число перевезенных пассажиров составило почти 49 млн. человек.

Схема развития Екатеринбургского метрополитена приведена на рисунке 19.



Рис. 19. Схема развития Екатеринбургского метрополитена

Ограничениями существующей системы организации городских пассажирских перевозок Екатеринбургским метрополитеном являются:

1) выполнение перевозок Екатеринбургским метрополитеном только на плече Север – Юг;

2) новые районы массовой застройки (например, микрорайон Академический) не находятся в зоне тяготения Екатеринбургского метрополитена;

3) не развиты пересадочные технологии с внешним транспортом (аэропорт «Кольцово», межмуниципальные автобусные маршруты, железнодорожный транспорт).

Параграф 10. Сеть автомобильных дорог общего пользования

На территории Свердловской области расположено 31 667,5 километра автомобильных дорог, из них:

10 921,617 км – автомобильные дороги регионального значения;

20 111,4 км – автомобильные дороги местного значения;

652,345 км – федеральные трассы.

Региональные автомобильные дороги представлены в основном III–IV категориями, из них 5% – грунтовые автомобильные дороги.

Развернутая характеристика автомобильных дорог общего пользования федерального и регионального значения в Свердловской области по типам покрытия представлена в таблице 5.

Таблица 5

Сведения об автомобильных дорогах общего пользования

(километров)

Показатель	Всего	Дороги федерального значения	Дороги регионального значения
Общая протяженность автомобильных дорог из них:	11 556,067	631,5	10 924,567
с твердым покрытием			
всего	11 029,422	631,5	10 397,922
с усовершенствованным покрытием			
всего	9545,853	631,5	8914,353
цементобетонные	70,813	53,2	17,613
асфальтобетонные	9399,339	578,3	8821,039
из щебня и гравия, обработанных вяжущими веществами	75,701		75,701
с покрытием переходного типа			
всего	1483,569		1483,569
из щебня и гравия, не обработанных вяжущими веществами	1469,744		1469,744
из местных грунтов, обработанных вяжущими веществами	13,825		13,825
из них с грунтовым покрытием	526,645		526,645

Схема основных автомобильных дорог Свердловской области представлена на рисунке 20.

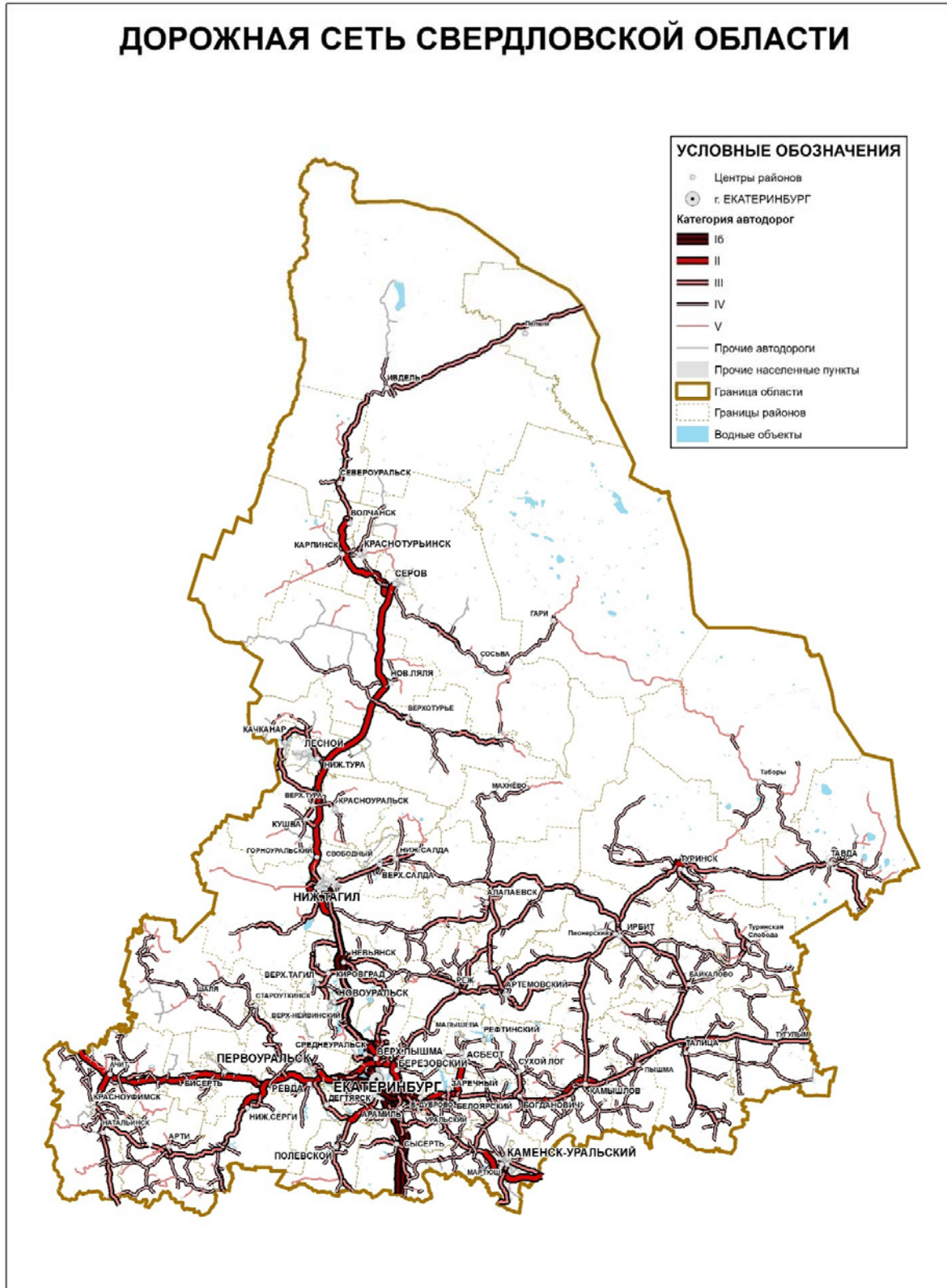


Рис. 20. Дорожная сеть Свердловской области

В рамках исполнения Указа Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 года № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» (далее – Указ Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 года № 204) необходимо

обеспечить снижение доли автомобильных дорог, работающих в режиме перегрузки, на 10% к уровню 2017 года.

Сеть существующих автомобильных дорог на территории Свердловской области развита неравномерно. В южной части, более освоенной, сеть автомобильных дорог развита лучше, чем в северных и северо-восточных районах Свердловской области. Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием колеблется от 8–10 км (территории Гаринского городского округа и Ивдельского городского округа) до 161–368 км (муниципальное образование «город Екатеринбург» и прилегающие к нему городской округ Среднеуральск, городской округ Верхняя Пышма, Березовский городской округ, Белоярский городской округ, Каменский городской округ, городской округ Богданович, Невьянский городской округ и Ачитский городской округ).

Из 18 транспортных коридоров Российской Федерации, формирование и развитие которых являются приоритетными, по территории Свердловской области проходит 4 коридора:

1) Северный коридор (Южный маршрут) Санкт-Петербург – Вологда – Шарья – Киров – Пермь – Екатеринбург;

2) Центральный коридор (Северный маршрут) Граница Белоруссии – Смоленск – Москва – Владимир – Нижний Новгород – Чебоксары – Ижевск – Пермь – Екатеринбург;

3) Центральный коридор (Центральный маршрут) Москва – Рязань – Шацк – Пенза – Самара – Уфа – Челябинск – Курган – Ишим с подъездом к городу Екатеринбургу;

4) Урал – Сибирь (Южный маршрут) Екатеринбург – Тюмень – Ишим – Омск – Новосибирск – Кемерово.

В состав маршрутов входят федеральные автомобильные дороги, проходящие по территории Свердловской области, которые находятся в ведении федерального казенного учреждения «Федеральное управление автомобильных дорог «Урал» Федерального дорожного агентства»:

1) автомобильная дорога М-5 «Урал» Москва – Рязань – Пенза – Самара – Уфа – Челябинск, подъезд к городу Екатеринбургу (общая протяженность автомобильной дороги – 179,8 км, общая протяженность транспортных развязок – 11,238 км) проходит по территориям двух областей: Челябинской области – 118,8 км и Свердловской области – 61,0 км. Автомобильная дорога соединяет два крупных промышленных центра Урала и обеспечивает прохождение грузов из Свердловской и Челябинской областей в Республику Казахстан и европейскую часть России. В пределах Свердловской области автомобильная дорога построена в обход населенных пунктов по нормативам автомобильных дорог I категории с усовершенствованным видом покрытия, с транспортными развязками в разных уровнях на пересечениях и примыканиях региональных и межмуниципальных автомобильных дорог;

2) автомобильная дорога 1Р 242 Пермь – Екатеринбург (общая протяженность автомобильной дороги – 357,221 км, общая протяженность транспортных развязок – 23,09 км) проходит в широтном направлении по территориям Пермского края – 162,106 км и Свердловской области – 195,115 км и

играет важную роль в транспортной системе не только Свердловской области, но и Российской Федерации в целом, обеспечивая как внутриобластные, так и значительную часть межрегиональных связей. В пределах Свердловской области автомобильная дорога построена с асфальтобетонным покрытием по нормативам I категории до транспортной развязки на город Первоуральск, далее – по нормативам II категории. Автомобильная дорога проходит в обход населенных пунктов, на пересечении с автомобильными дорогами на города Нижние Серги, Первоуральск, Ревду, поселок городского типа Ачит построены транспортные развязки в разных уровнях;

3) автомобильная дорога 1Р 351 Екатеринбург – Тюмень (общая протяженность автомобильной дороги – 285,02 км, из них в пределах Свердловской области – 254,16 км, Тюменской области – 30,861 км, общая протяженность транспортных развязок – 7,62 км) связывает Уральский федеральный округ, Сибирский федеральный округ и другие восточные территории Российской Федерации с европейской частью России. В пределах Свердловской области головной участок автомобильной дороги (от поворота на поселок Растущий до начала обхода поселка Белоярского) построен по нормативам I категории, далее до границы с Тюменской областью – II–III категорий. Участок автомобильной дороги от поста государственной инспекции безопасности дорожного движения (далее – ГИБДД) до поворота на поселок Растущий (автомобильная дорога Екатеринбург – Косулино) I категории с 4 полосами движения находится на балансе государственного казенного учреждения Свердловской области ГКУ СО «Управление автомобильных дорог Свердловской области» (далее – ГКУ СО «Управление автомобильных дорог»). Автомобильная дорога проходит по поселку Белоярскому, городам Богдановичу и Камышлову. В настоящее время автомобильная дорога на отдельных участках находится в стадии реконструкции и строительства. Введены в эксплуатацию обход города Камышлова, в 2011 году построен обход поселка Белоярского, от транспортной развязки на город Каменск-Уральский до примыкания к автомобильной дороге Белоярский – Асбест;

4) автомобильная дорога 1Р 354 город Екатеринбург – город Шадринск – город Курган (общая протяженность 78,046 км) построена с асфальтобетонным покрытием по нормативам II–III категорий. Автомобильная дорога проходит по Белоярскому городскому округу, Каменскому городскому округу и выходит в соседнюю Курганскую область. На протяжении 11 км автомобильная дорога проходит по населенным пунктам, на 55 км расположен железнодорожный переезд в одном уровне с магистральными железнодорожными путями. Построен обход города Каменска-Уральского по нормативам автомобильных дорог II категории. Интенсивность движения по автомобильной дороге превышает допустимую норму для автомобильных дорог III категории и требуется ее реконструкция до нормативов II или I категории.

Сформированная на федеральном уровне система транспортных коридоров – первый шаг, который в стратегической перспективе должен обеспечить повышение транзитного потенциала Российской Федерации и стать

основой для развития транспортно-логистического комплекса Свердловской области.

Свердловская область в системе транспортных коридоров обладает исключительно выгодным геополитическим положением, которое определяется прохождением через ее территорию двух основных транспортных коридоров федерального и регионального значения:

1) широтного транспортного коридора (включает Транссиб и автомобильные дороги федерального значения Пермь – Екатеринбург, Екатеринбург – Тюмень), который является основным транспортным коридором федерального значения, обеспечивающим движение грузов через территорию Свердловской области с запада на восток;

2) меридионального транспортного коридора (включает железную дорогу Екатеринбург – Ивдель и автомобильную дорогу Челябинск – Екатеринбург – Серов – Ивдель), который является основным транспортным коридором регионального значения, обеспечивающим движение грузов по территории Свердловской области с юга на север.

Оба транспортных коридора пересекаются на территории города Екатеринбурга, образуя сеть обходов для принятия и перераспределения транспорта и грузов с вылетных направлений:

- 1) на юг – в сторону городов Челябинска и Кургана;
- 2) на восток – в сторону города Тюмени и Ханты-Мансийского автономного округа – Югры;
- 3) на запад – в сторону Пермского края и Республики Башкортостан.

Оба транспортных коридора на сегодняшний день сформированы частично, и их завершение в стратегических документах федерального и регионального уровней является приоритетом. Тем не менее прохождение уже сформированной части трасс указанных коридоров по территориям МО является для МО конкурентным преимуществом и сказывается на социально-экономических показателях их развития. В этих МО выше плотность населения, улично-дорожной сети, инженерной и социальной инфраструктур.

В качестве ключевых целевых показателей в части дорожной деятельности выделяются следующие:

- 1) количество мест концентрации ДТП (аварийно опасных участков) на дорожной сети Свердловской области, процентов;
- 2) количество мест концентрации ДТП (аварийно опасных участков) на дорожной сети Екатеринбургской городской агломерации, процентов;
- 3) количество мест концентрации ДТП (аварийно опасных участков) на дорожной сети Нижнетагильской городской агломерации, процентов.

Достижение ключевых показателей региональной составляющей национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» предусмотрено в рамках реализации Стратегии.

Глава 5. Воздушный транспорт

Аэропорт «Кольцово» является одним из крупнейших в стране и включен Министерством транспорта Российской Федерации в перечень базовых аэропортов Российской Федерации. По объему пассажиропотока аэропорт «Кольцово» находится на 6 месте в рейтинге крупнейших аэропортов страны после Московского и Санкт-Петербургского авиаузлов, а также аэропорта Сочи.

В инфраструктуру аэропорта «Кольцово» входят международный и внутрироссийский терминалы, VIP-терминал, терминал деловой авиации и грузовой терминал. Аэродром имеет две взлетно-посадочные полосы и более 60 мест стоянок воздушных судов. Пропускная способность аэропорта «Кольцово» составляет 2 тыс. человек в час. Аэропорт «Кольцово» способен принимать все типы воздушных судов.

По итогам 2017 года аэропорт «Кольцово» обслужил 5,4 млн. пассажиров, что на 26% больше, чем в 2016 году. В 2018 году аэропорт «Кольцово» подтвердил и обеспечил высокий уровень организации своей деятельности, в том числе безопасности полетов в рамках проведения игр чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года. Маршрутная сеть аэропорта «Кольцово» насчитывает более 85 маршрутов, которые связывают Екатеринбург со многими городами мира, и обрабатывает порядка 22–23 тыс. тонн грузов и почты, полеты выполняют более 40 российских и зарубежных авиакомпаний.

Пассажиропоток через город Екатеринбург по итогам 2018 года составил 6,1 млн. человек (темп роста – 12,9% к уровню 2017 года), где 4,02 млн. человек перевезено на внутрироссийских направлениях и 2,08 млн. человек – на международных воздушных линиях.

Базовой авиакомпанией аэропорта «Кольцово» является авиакомпания «Уральские авиалинии», которая стабильно занимает четвертое место среди крупнейших федеральных авиакомпаний Российской Федерации по объему перевозок, обслужив по итогам 2020 года более 9 млн. человек, что на 12,5% выше соответствующего уровня 2019 года, занятость кресел составила 82,3% салона.

К 2030 году планируется выйти на показатель числа пассажиров воздушным транспортом через город Екатеринбург в количестве 8,8 млн. человек (рисунок 21). В дальнейшем планируется модернизация инфраструктуры аэропортового комплекса с учетом темпов роста пассажирских и грузовых перевозок воздушным транспортом (рисунок 22), а также в соответствии с требованиями в части организации безопасности транспортного объекта и прочих задач развития авиационного кластера на территории Свердловской области.

Развитие внутрирегиональных регулярных пассажирских перевозок населения воздушным транспортом на территории Свердловской области (из одного МО в другое) в долгосрочной перспективе не планируется, в связи с тем, что Свердловская область отличается развитой сетью наземного транспорта, автомобильных дорог, железных дорог и высокими темпами автомобилизации населения. Кроме того, организация перевозок населения воздушным

транспортом на местных авиалиниях требует несопоставимо высоких затрат в части восстановления инфраструктуры, соответствующей всем требованиям законодательства Российской Федерации, в том числе безопасности.

Развитие маршрутной авиатранспортной инфраструктуры на базе аэропорта «Кольцово» является одним из приоритетных направлений развития транспортной системы Свердловской области, в том числе в части реализации мероприятий, направленных на формирование авиатранспортного хаба.

На протяжении последних лет отмечается необходимость решения задач по развитию маршрутной сети как международных воздушных линий, так и внутрироссийских направлений полетов через город Екатеринбург. При этом особенно следует отметить необходимость развития региональных воздушных перевозок (из одного субъекта Российской Федерации в другой) через аэропорт «Кольцово», минуя Московский авиаузел.



Рис. 21. Количество перевезенных пассажиров через аэропорт «Кольцово» (с учетом временного тренда)

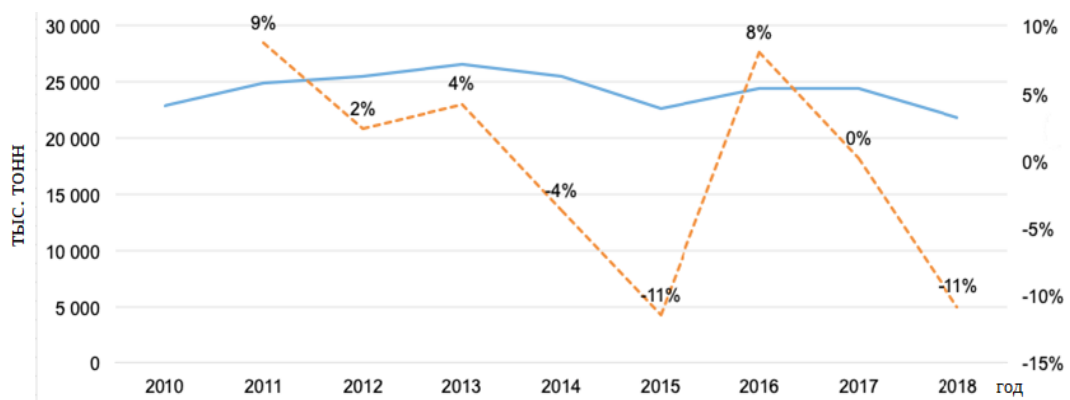


Рис. 22. Динамика грузо потока, формируемого в аэропорту «Кольцово»

В Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года аэропорт «Кольцово» назван одним из четырех аэропортов, рассматриваемых в качестве потенциальных глобальных авиахабов.

Часть 4. Основные мировые и российские тенденции развития транспортной отрасли

В настоящее время российская экономика оказалась перед системным вызовом, характер и качество которого определяются сочетанием трех фундаментальных факторов.

Первым фактором является усиление глобальной конкуренции, охватывающей рынки товаров, услуг и капитала. Началась структурная перестройка мирового хозяйства, связанная с изменением баланса между экономическими центрами, возрастанием роли региональных экономических союзов и ожидаемым распространением новых технологий. Это влечет за собой изменение национальных и мировых грузо- и пассажиропотоков, рост требований к качеству транспортного обслуживания, обеспечению безопасности и устойчивости транспортного комплекса, необходимость существенного повышения его конкурентоспособности.

Вторым фактором является возрастание роли человеческого капитала в социально-экономическом развитии. Это в полной мере относится и к транспорту как отрасли, идущей по пути инновационного развития. Потребуется существенное улучшение доступности и качества транспортных услуг для населения. При этом будут обеспечены рост производительности труда и улучшение использования трудовых ресурсов в транспортном комплексе, которые станут важнейшими факторами снижения транспортных издержек и повышения конкурентоспособности транспортного комплекса Российской Федерации на мировом рынке.

Третьим фактором являются исчерпание источников экспортно-сырьевого типа развития, базирующихся на интенсивном наращивании топливного и сырьевого экспорта, усиление приоритета мер инновационного характера и мер по обеспечению глубокой переработки сырья, что требует повышения мобильности населения, грузов, услуг и капитала.

Раздел 2. Основные факторы, текущее состояние и тенденции развития транспортного комплекса Свердловской области

Глава 6. Политические факторы развития транспортного комплекса Свердловской области

Основные политические факторы развития транспортного комплекса Свердловской области следующие:

1) государственные инициативы в области модернизации отраслей промышленности и транспортного комплекса Свердловской области;

2) реализация проектов по созданию территориальных кластеров и формирование агломераций (например, Екатеринбургская городская агломерация и Нижнетагильская городская агломерация), приводящие к потребности в маятниковых миграциях населения в течение одних суток;

3) усиление государственного регулирования транспортных услуг населению.

Глава 7. Экономические факторы развития транспортного комплекса Свердловской области

Основные экономические факторы развития транспортного комплекса Свердловской области следующие;

1) ограничения на развитие транспортной инфраструктуры и финансирование пассажирских перевозок;

2) высокий темп жилищного строительства в Свердловской области и, как следствие, возникновение потребности в изменении транспортного поведения населения;

3) рост объемов отгруженных промышленных товаров собственного производства (в 5 раз до 2035 года к уровню 2017 года), предусмотренный Стратегией промышленного и инновационного развития Свердловской области на период до 2035 года, утвержденной постановлением Правительства Свердловской области от 28.06.2019 № 383-ПП «Об утверждении Стратегии промышленного и инновационного развития Свердловской области на период до 2035 года», и рост оборота оптовой и розничной торговли (в 3 раза за этот же период), предусмотренный Стратегией развития потребительского рынка Свердловской области на период до 2035 года, утвержденной постановлением Правительства Свердловской области от 28.06.2019 № 387-ПП «Об утверждении Стратегии развития потребительского рынка Свердловской области на период до 2035 года».

Глава 8. Социальные факторы развития транспортного комплекса Свердловской области

Основные социальные факторы развития транспортного комплекса Свердловской области следующие:

1) повышение уровня автомобилизации с сохранением отрицательной динамики спроса на пассажирские перевозки общественным транспортом;

2) агломерационные процессы;

3) рост удельного веса населения в нетрудоспособном (пенсионном) возрасте, предъявляющего специфические требования к маршрутной сети и качеству транспортных услуг;

4) проведение на территории Свердловской области мероприятий международного значения (чемпионат мира по футболу FIFA 2018 года, Международная промышленная выставка «ИННОПРОМ», Глобальный саммит по производству и индустриализации GMIS, XXXII Всемирная летняя Универсиада 2023 года в городе Екатеринбурге и другие планируемые международные мероприятия).

Глава 9. Технологические факторы развития транспортного комплекса Свердловской области

Основные технологические факторы развития транспортного комплекса Свердловской области следующие:

- 1) недостаточная координация автомобильного и железнодорожного видов транспорта;
- 2) фактическое состояние и пропускная способность автомобильных и железных дорог на территории Свердловской области;
- 3) развитие информационных технологий, координация и планирование деятельности поставщиков транспортных услуг, мониторинг транспортных услуг и удовлетворенности населения;
- 4) дальнейшее развитие компаний-агрегаторов и аналогичных компаний («BlaBlaCar», «Попутчик», «Яндекс такси», «Uber»).

Раздел 3. SWOT-анализ транспортной отрасли

Глава 10. Сильные стороны

Наиболее сильными сторонами транспортной отрасли являются:

- 1) наличие развитой маршрутной сети общественного автомобильного и железнодорожного транспорта на территории Свердловской области;
- 2) наличие развитой инфраструктуры железнодорожного транспорта, сети автомобильных дорог и связанных с ними мощностей складского и логистического комплексов;
- 3) наличие международного хаба – аэропорта «Кольцово» и связанной с ним логистической инфраструктуры.

Глава 11. Слабые стороны

Параграф 11. Железнодорожный транспорт

Основными слабыми сторонами (проблемами) инфраструктуры железных дорог являются:

- 1) ограниченные резервы пропускной способности Екатеринбургского железнодорожного узла;
- 2) ограниченная пропускная способность на Транссибе (участок Баженово – Богданович) и в Челябинском направлении (участок Каменск-Уральский – Нижняя);
- 3) длинное плечо и значительный перепробег по грузовым перевозкам от Свердловской области по направлению к морским портам Балтийского моря и северным морским портам.

Основными слабыми сторонами (проблемами) пригородного железнодорожного сообщения являются:

1) наличие подвижного состава на тепловозной тяге, подлежащего замене в период до 2025 года;

2) низкие маршрутные скорости (25–35 км/ч) в Екатеринбургском железнодорожном узле на отдельных участках Транссиба.

Параграф 12. Дорожное хозяйство

Слабыми сторонами (проблемами) развития дорожного хозяйства являются:

1) низкая доля автомобильных дорог, отвечающих нормативным требованиям (по состоянию на начало 2020 года 49,7% автомобильных дорог регионального значения и 52,9% автомобильных дорог местного значения не соответствует нормативным требованиям);

2) недостаточный объем финансирования содержания, ремонта, капитального ремонта, реконструкции и строительства автомобильных дорог Свердловской области;

3) перегрузка ряда участков автомобильных дорог (по состоянию на начало 2018 года 290 км автомобильных дорог регионального значения (2,7%) и 79,5 км дорог местного значения (0,4%) обслуживали движение в режиме перегрузки);

4) наличие населенных пунктов, не имеющих постоянной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования, по автомобильным дорогам с твердым покрытием (на 1 января 2018 года таких населенных пунктов было 372, в 64 из них проживает более 100 человек);

5) отсутствие в Свердловской области системы автомагистралей и скоростных автомобильных дорог, в том числе федерального значения, и, как следствие, снижение эффективности автомобильного коридора Запад – Восток и ограничение потенциала его развития.

Параграф 13. Автомобильный транспорт, пассажирские перевозки

Основными слабыми сторонами регулярных пассажирских перевозок автобусами общего пользования являются:

1) низкая доходность регулярных пригородных перевозок автомобильным транспортом общего пользования;

2) неудовлетворительное состояние остановочных пунктов: около 50% пригородного пассажиропотока города Екатеринбурга обслуживается остановочными пунктами, расположенными вне автовокзалов, вблизи остановок городского транспорта общего пользования, пропускная способность которых исчерпана;

не более 20% остановочных пунктов на межрегиональных маршрутах и 60% автовокзалов и автостанций соответствует нормативным требованиям к оборудованию остановочных пунктов;

подавляющая часть остановочных пунктов (более 90%), задействованных в муниципальном и межмуниципальном сообщении, не соответствует нормативным требованиям;

3) неудовлетворительное состояние автобусного парка:

15% междугородных маршрутов обслуживаются автобусами малого класса, которые не соответствуют требованиям нормативных правовых актов федерального уровня в части перевозки багажа;

в городском сообщении:

72% автобусов малого класса – старше 5 лет;

39% автобусов среднего класса – старше 8 лет;

21% автобусов большого и особо большого класса – старше 12 лет;

в пригородном сообщении:

69% автобусов малого класса – старше 5 лет;

72% автобусов среднего класса – старше 8 лет;

58% автобусов большого и особо большого класса – старше 12 лет;

в междугородном сообщении (в целом по Свердловской области):

50% автобусов малого класса – старше 5 лет;

25% автобусов среднего класса – старше 8 лет;

17% автобусов большого и особо большого класса – старше 12 лет;

4) сложившаяся межмуниципальная маршрутная сеть имеет высокую дублируемость маршрутов.

Параграф 14. Автомобильный транспорт. Грузовые перевозки

Основными слабыми сторонами развития рынка грузовых автомобильных перевозок являются:

1) отсутствие достаточного внимания к развитию придорожного сервиса, особенно важного для перевозчиков, действующих на международном рынке автоперевозок;

2) нарушение установленных требований к весогабаритным параметрам грузового транспорта, создающее угрозу безопасности движения и приводящее к ускоренному износу дорожного покрытия.

Параграф 15. Автомобильный транспорт в целом

В целом слабыми сторонами (проблемами) автомобильного транспорта являются:

1) несоответствие экологическому стандарту «Евро-2» 38% автопарка легковых автомобилей, 67% грузовых автомобилей, 51% коммерческих автомобилей (в том числе микроавтобусов) и 52% автобусов;

2) низкий уровень использования альтернативных видов топлива, в том числе сжиженного и сжатого газа. Доля автомобилей, использующих газомоторное топливо, находящихся в собственности юридических лиц, не превышает 6% для автобусов и 5,2% для грузовых автомобилей.

Параграф 16. Воздушный транспорт

Основной слабой стороной (проблемой) воздушного транспорта является недостаточное развитие межрегиональных авиаперевозок.

Параграф 17. Транспортно-логистический комплекс в целом

Основными слабыми сторонами (проблемами) транспортно-логистического комплекса Свердловской области в целом являются:

- 1) рост себестоимости перевозок автомобильным транспортом;
- 2) несовершенство нормативной базы мультимодальных грузовых перевозок;
- 3) недостаточное количество складских площадей классов «А» и «В» вне пределов Екатеринбургской городской агломерации;
- 4) недостаточно активное развитие контрактной логистики (аутсорсинга логистических операций);
- 5) сокращение строительства новых складов, имеющих железнодорожные подъездные пути.

Глава 12. Возможности развития транспортного комплекса Свердловской области

Основные возможности развития транспортного комплекса Свердловской области необходимо увязывать с выгодным транспортным и географическим расположением Свердловской области, находящейся на пересечении крупных грузовых и пассажирских транспортных потоков, развитием международных транспортных коридоров (высокоскоростной магистрали Берлин – Москва – Пекин, грузовой высокоскоростной магистрали «Евразия»).

К возможностям развития грузовых перевозок также следует отнести повышение конкурентоспособности автомобильных грузоперевозчиков Свердловской области за счет снижения себестоимости перевозок автомобильным транспортом и повышения скорости товародвижения на автомобильном транспорте.

На пассажирском транспорте общего пользования перспективы развития связаны с возможностью:

- 1) повышения мобильности и скорости передвижения населения за счет повышения привлекательности общественного транспорта – исполнения расписаний, повышения комфорта и сервиса;
- 2) развития систем приоритетного проезда транспорта общего пользования, удобных и гибких электронных систем оплаты проезда, перехода на новый уровень комфорта в перевозках пассажиров транспортом общего пользования.

Определенные возможности для развития транспортной системы Свердловской области обусловлены объективной необходимостью развития Екатеринбургского железнодорожного узла в соответствии с генеральным планом города Екатеринбурга, что подразумевает:

- 1) вынос грузового движения с главного диаметра на южный и северный обходы города;
- 2) развитие контейнерных и контрейлерных перевозок и транспортно-логистических центров;

3) вынос железнодорожной станции «Екатеринбург-Товарная» за пределы города Екатеринбурга с использованием освобождающейся территории под деловую и жилую застройку;

4) развитие железнодорожной станции «Екатеринбург-Пассажирский» как основной пассажирской станции узла;

5) в перспективе (после 2030 года) вынос всей сортировочной работы за пределы города Екатеринбурга.

Перечисленные возможности лежат вне сферы непосредственных полномочий Министерства транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области, но охватываются его координирующей функцией.

Глава 13. Угрозы развития транспортного комплекса Свердловской области

Основные угрозы развитию транспортного комплекса Свердловской области:

1) сокращение объемов перевозок пассажиров в пригородном сообщении в связи с возросшей конкуренцией с личным автомобильным транспортом (в том числе посредством интернет-сервисов);

2) низкие темпы развития скоростных автомобильных и железных дорог в Российской Федерации;

3) недостаточный объем финансирования всех видов дорожных работ на территории Свердловской области.

Глава 14. Основные выводы

Основные выводы следующие:

1) в сфере дорожного хозяйства к 2024 году необходимо обеспечить достижение доли автомобильных дорог регионального значения Свердловской области, соответствующих нормативным требованиям, не ниже 51,7%;

2) развитие сети автомобильных дорог будет ограничено приведением участков автомобильных дорог к нормативному состоянию и фактической загрузке, что в совокупности с ограничениями доступа к инфраструктуре (выделенные полосы для общественного транспорта, платные парковочные пространства и прочее) обеспечит рост востребованности общественного транспорта;

3) приоритетность в финансировании автомобильных дорог регионального значения отдается малозатратным видам ремонта и приведению в нормативное состояние существующей сети автомобильных дорог;

4) востребованы у населения такие характеристики транспорта как регулярность, комфортность поездки (современный подвижной состав, сопутствующие сервисы);

5) развитие экологичных видов транспорта, в том числе газомоторного и наземного электрического транспорта, позволит снизить негативное воздействие транспортной системы на окружающую среду;

6) дальнейшее развитие агломераций на территории Свердловской области будет определять основные параметры транспортного комплекса Свердловской области;

7) цифровизация работы транспорта и развитие интернет-сервисов в перевозочном процессе позволят облегчить процессы управления транспортом и позволит ускорить процесс развития транспортного комплекса.

Часть 5. Стратегические цели и задачи

Стратегические цели развития транспортного комплекса Свердловской области вытекают из общих генеральных целей стратегического развития Свердловской области⁴.

Стратегические приоритеты социально-экономического развития Свердловской области декомпозируются на стратегические задачи отдельных отраслей и территорий Свердловской области, находящиеся под контролем исполнительных органов государственной власти Свердловской области. Логика взаимосвязи стратегических задач в сфере транспорта, стратегических целей и приоритетов социально-экономического развития Свердловской области показана на рисунке 23.

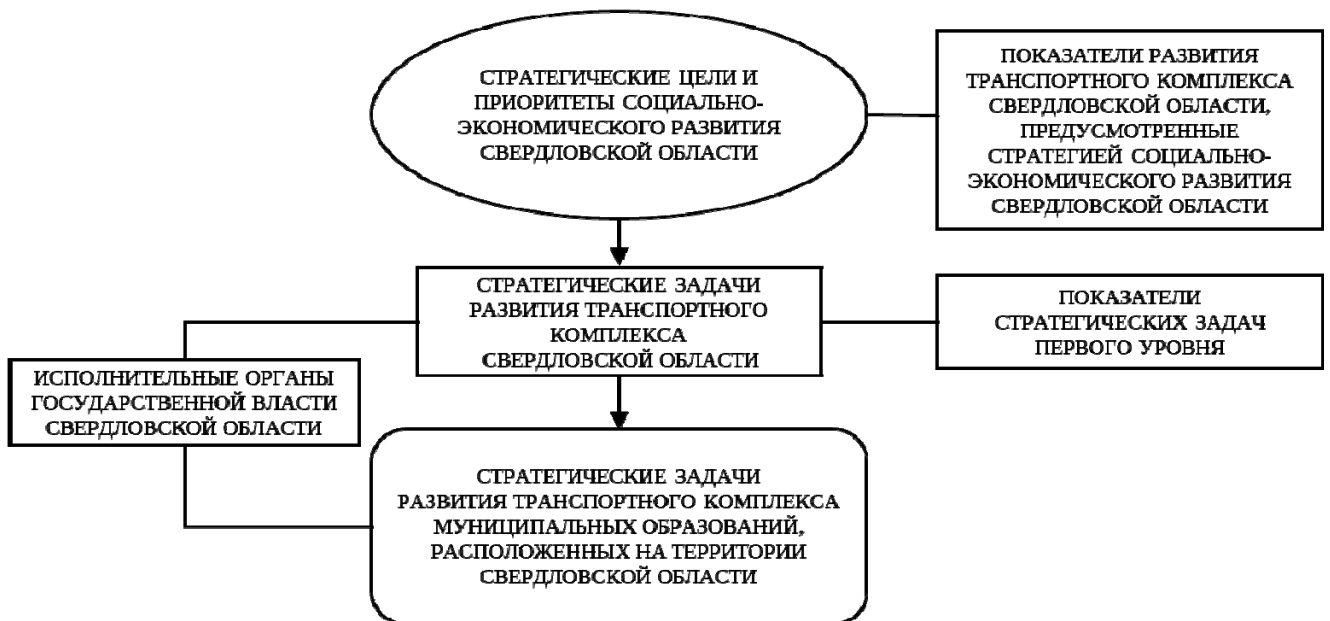


Рис. 23. Структура целей и задач в Стратегии

В свою очередь стратегические задачи развития транспортного комплекса Свердловской области также имеют сложную структуру и состоят из:

1) генеральной стратегической цели, заключающейся в развитии транспортной системы, удовлетворяющей потребностям экономики и отвечающей требуемым показателям спроса, надежности, безопасности, экологичности, ценовой доступности для потребителей (населения и бизнеса);

⁴Закон Свердловской области от 21 декабря 2015 года № 151-ОЗ «О Стратегии социально-экономического развития Свердловской области на 2016–2030 годы».

2) шести проблемно ориентированных задач Стратегии, сгруппированных в соответствии с приоритетами социально-экономического развития Свердловской области, соответствующих основным направлениям развития транспортной системы, сформулированных на основе анализа узких мест и направленных на их решение;

3) мероприятий, которые должны быть выполнены для решения каждой из шести задач Стратегии.

К генеральной цели каждой из шести стратегических задач и вытекающих из них мероприятий привязаны показатели, с помощью которых отслеживается динамика их изменения. Показатели подразделяются на показатели первого и второго уровней.

Показатели второго уровня, привязанные к мероприятиям, являются дополнительными (формирующими), зависят от выполнения одного мероприятия и представлены в таблице 6 Стратегии.

Показатели первого уровня (макроэкономические), характеризующие результаты, достигаемые при решении всей совокупности стратегических задач, представлены в таблице 7 Стратегии.

В Стратегию включены целевые значения показателей, которые необходимо достичь в рамках реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» к 2024 году:

1) увеличение доли автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, в их общей протяженности не менее чем до 51,7% (относительно их протяженности по состоянию на 31.12.2017);

2) доведение в городских агломерациях Свердловской области доли автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям, в их общей протяженности до 85%;

3) снижение доли автомобильных дорог федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки, в их общей протяженности на 10% по сравнению с 2017 годом;

4) снижение количества мест концентрации ДТП (аварийно опасных участков) на дорожной сети в 2 раза по сравнению с 2017 годом;

5) снижение смертности в результате ДТП в 3,5 раза по сравнению с 2017 годом до уровня, не превышающего 4 человек на 100 тыс. населения (к 2030 году – стремление к нулевому уровню смертности).

Приоритетные направления и стратегические задачи развития транспортного комплекса Свердловской области указаны на рисунке 24.

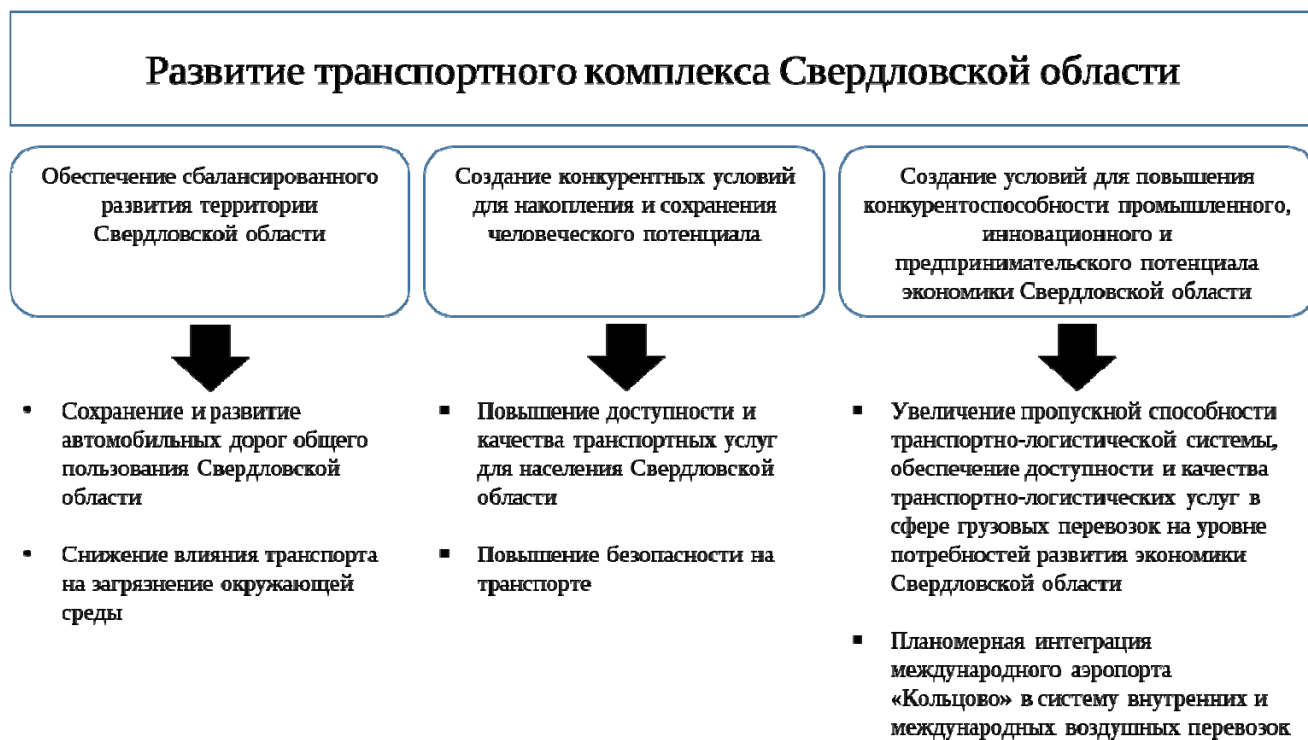


Рис. 24. Приоритетные направления и стратегические задачи развития транспортного комплекса Свердловской области

Показатели развития транспортного комплекса Свердловской области в 2019–2035 годах

Номер строки	Наименование показателя	Единица измерения	2018 год	2019 год		2020 год		2021 год		2024 год		2030 год		2035 год (целевой ориентир)	
				минимальное значение	целевое значение	минимальное значение	целевое значение	минимальное значение	целевое значение	минимальное значение	целевое значение	минимальное значение	целевое значение	минимальное значение	целевое значение
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1.	Объем инвестиций в основной капитал по виду экономической деятельности «Деятельность сухопутного транспорта (кроме трубопроводного), деятельность воздушного и космического транспорта»*	млрд. рублей	21,8	22,7	40,4	41,6	45,9	47,7	52,0	58,6	64,5	91,6	109,2	135,6	161,7
2.	Объем инвестиций по виду экономической деятельности «Складское хозяйство и вспомогательная транспортная деятельность»*	млрд. рублей	11,1	11,4	11,5	12,8	12,8	13,3	15,9	14,9	21,3	22,0	32,0	32,3	47,3
3.	Среднесписочная численность работающих по виду экономической деятельности «Деятельность сухопутного транспорта (кроме трубопроводного), деятельность воздушного и космического транспорта»	тыс. человек	59,1	59,1	59,7	60,0	60,9	60,3	62,1	62,1	64,9	64,0	70,8	65,9	76,1
4.	Среднесписочная численность работающих по виду экономической деятельности «Складское хозяйство и вспомогательная транспортная деятельность»	тыс. человек	26,6	26,6	27,1	27,0	27,7	27,1	28,2	27,7	29,0	29,1	30,7	30,1	32,2
5.	Среднемесячная заработная плата по виду экономической деятельности «Деятельность сухопутного транспорта (кроме трубопроводного), деятельность воздушного и космического транспорта»	рублей	42 502	44 317	45 299	45 646	48 194	47 427	51 299	53 355	63 200	67 494	94 863	82 005	133 093
6.	Среднемесячная заработная плата по виду экономической деятельности «Складское хозяйство и вспомогательная транспортная деятельность»	млрд. рублей	38 929	40 591	41 420	41 809	43 864	43 440	46 672	48 870	62 400	61 820	93 645	75 111	131 342

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
7.	Оборот организаций по виду экономической деятельности «Деятельность сухопутного транспорта (кроме трубопроводного), деятельность воздушного и космического транспорта»	млрд. рублей	192,3	201,9	216,1	217,0	239,7	229,0	258,1	272,7	320,0	378,0	527,0	502,0	794,0
8.	Оборот организаций по виду экономической деятельности «Складское хозяйство и вспомогательная транспортная деятельность»	млрд. рублей	101,4	106,5	126	111,8	134	116,8	142,4	137,8	190,4	194,2	285,7	256,4	400,7
9.	Производительность труда по виду экономической деятельности «Деятельность сухопутного транспорта (кроме трубопроводного), деятельность воздушного и космического транспорта»	млн. рублей/человек	3,3	3,4	3,6	3,6	3,9	3,8	4,2	4,4	4,9	5,9	7,4	7,6	10,4
10.	Производительность труда по виду экономической деятельности «Складское хозяйство и вспомогательная транспортная деятельность»	млн. рублей/человек	3,8	4,0	4,6	4,1	4,8	4,3	5,0	5,0	6,6	6,7	9,3	8,5	12,4
11.	Задача 1 «Повышение доступности и качества транспортных услуг для населения Свердловской области»														
12.	Доля населения, имеющего доступ к регулярному транспортному обслуживанию (железнодорожному/автомобильному)	процентов	79,6	79,7	79,7	79,7	79,8	79,9	80,0	81,9	82,1	88	90	92	95
13.	Доля парка подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования, оборудованного для перевозки маломобильных групп населения, в парке этого подвижного состава в Свердловской области	процентов	16,8	18,5	18,5	19,2	19,2	19,7	19,7	20,2	20,2	24,2	24,2	27,5	27,5
14.	Доля рейсов, выполненных в соответствии с расписанием (автобус)	процентов	нет данных	75,0	78,8	82	84	86	88	90	92	92	93	94	95
15.	Задача 2 «Повышение безопасности на транспорте»														
16.	Количество мест концентрации ДТП (аварийно опасных участков) на дорожной сети Свердловской области	процентов	нет данных	88,2	88,2	82,3	82,3	76,5	76,5	47,1	47,1	46	46	45	45
17.	Доля категоризованных объектов транспортной инфраструктуры, имеющих утвержденные планы обеспечения транспортной безопасности	процентов	74	75	76	76	77	77	79	79	80	85	90	95	98

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
18.	Задача 3 «Увеличение пропускной способности транспортно-логистической системы, обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в сфере грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики Свердловской области»														
19.	Доля автомобильных дорог федерального, регионального значения, работающих в режиме перегрузки	процентов	нет данных	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7
20.	Задача 4 «Планомерная интеграция аэропорта «Кольцово» в систему внутренних и международных воздушных перевозок»														
21.	Объем пассажирооборота аэропорта «Кольцово»	млн. человек	6,1	4,8	5,9	5,9	6,1	6,2	6,4	6,8	7,3	8,5	9,2	8,8	10,5
22.	Объем грузоперевозок	тыс. тонн	22,0	22,0	22,8	24,0	24,9	24,7	25,5	27,0	29,4	23,8	29,1	29,7	31,8
23.	Задача 5 «Сохранение и развитие автомобильных дорог общего пользования Свердловской области»														
24.	Доля протяженности автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным транспортно-эксплуатационным показателям	процентов	50,1	50,3	50,3	50,5	50,5	50,8	50,8	51,7	51,7	51,7	51,7	51,7	51,7
25.	Количество сельских населенных пунктов, которые впервые обеспечены постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, нарастающим итогом с 2018 годом	единиц	2	3	3	3	3	8	8	18	18	20	20	24	24
26.	Задача 6 «Снижение влияния транспорта на загрязнение окружающей среды»														
27.	Доля автобусов, работающих на газомоторном топливе	процентов	6	7	8	8	10	10	12	12	15	16	17	20	25

*Без субъектов малого предпринимательства и объема инвестиций, не наблюдаемых прямыми статистическими методами.

Перечень стратегических задач и мероприятий

Номер строки	Наименование задачи, мероприятия	Результаты основных мероприятий по достижению задач Стратегии	Срок реализации основных мероприятий по достижению задач Стратегии	Ключевые показатели (критические точки), на решение которых направлена задача (мероприятие)
1.	Задача 1.1 «Повышение доступности и качества транспортных услуг для населения Свердловской области»			
2.	Повышение доли населения, имеющего доступ к регулярному транспортному обслуживанию (железнодорожному/автомобильному)	повышение транспортной доступности территорий	2035 год	транспортная доступность территорий
3.	Расширение парка подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования, оборудованного для перевозки маломобильных групп населения	повышение транспортной доступности для маломобильных групп граждан	2035 год	мобильность населения
4.	Повышение регулярности пассажирских перевозок рейсов (автобус)	повышение привлекательности общественного транспорта	2035 год	повышение наполняемости транспортных средств
5.	Задача 1.2 «Повышение безопасности на транспорте»			
6.	Снижение количества очагов аварийности на автомобильных дорогах регионального значения Свердловской области	повышение безопасности дорожного движения	2035 год	снижение количества ДТП количество погибших в ДТП
7.	Утверждение планов обеспечения транспортной безопасности	повышение безопасности на транспорте	2035 год	повышение транспортной безопасности
8.	Задача 2.1 «Увеличение пропускной способности транспортно-логистической системы, обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в сфере грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики Свердловской области»			
9.	Снижение доли участков автомобильных дорог, работающих в режиме перегрузки, к общей длине автомобильных дорог, процентов	повышение пропускной способности автомобильных дорог	2035 год	доля участков автомобильных дорог, работающих в режиме перегрузки
10.	Задача 2.2 «Планомерная интеграция аэропорта «Кольцово» в систему внутренних и международных воздушных перевозок»			
11.	Транспортная доступность аэропорта «Кольцово»	транспортная доступность аэропорта «Кольцово»	2035 год	количество перевезенных пассажиров через аэропорт «Кольцово» объем грузоперевозок
12.	Задача 3.1 «Сохранение и развитие автомобильных дорог общего пользования Свердловской области»			
13.	Увеличение доли автомобильных дорог регионального значения Свердловской области, соответствующих нормативным требованиям	повышение пропускной способности автомобильных дорог	2035 год	доля автомобильных дорог в нормативном состоянии
14.	Увеличение числа сельских населенных пунктов, которые обеспечены постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием	транспортная доступность	2035 год	количество сельских населенных пунктов с круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием
15.	Задача 3.2 «Снижение влияния транспорта на загрязнение окружающей среды»			
16.	Увеличение парка автобусов, работающих на газомоторном топливе	снижение выбросов	2035 год	доля парка автобусов на газомоторном топливе

Показатели развития транспортного комплекса Свердловской области в 2019–2035 годах в части инвестиций представлены в Инвестиционной стратегии Свердловской области до 2035 года, утвержденной постановлением Правительства Свердловской области от 15.08.2019 № 535-ПП «Об утверждении Инвестиционной стратегии Свердловской области до 2035 года».

В сфере грузовых перевозок автомобильным транспортом для ускорения оказания государственной услуги «Выдача специального разрешения на движение по автомобильным дорогам регионального или межмуниципального значения

Свердловской области тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства» внедряется электронный сервис «Личный кабинет владельца автомобильной дороги». В настоящее время проводится работа по подключению к данному сервису МО – владельцев автомобильных дорог местного значения и обучению работе в сервисе ответственных лиц. Сервис позволит значительно сократить сроки направления согласований маршрутов тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств владельцами автомобильных дорог, обеспечит удобство компаниям-перевозчикам при планировании маршрутов доставки грузов.

Также реализуется возможность подачи заявления в электронной форме через электронный сервис «Личный кабинет заявителя». Данный сервис позволяет транспортной компании скорректировать необходимый маршрут, получить справочную информацию по сумме возмещения вреда, причиняемого региональным автомобильным дорогам тяжеловесным транспортным средством.

Развитие грузовых перевозок автомобильным транспортом на территории Свердловской области планируется осуществлять с применением новых технологий и экологичного газомоторного топлива.

Свердловская область входит в пятерку наиболее обеспеченных объектами газозаправочной инфраструктуры регионов Российской Федерации. Всего на территории Свердловской области эксплуатируется 17 АГНКС. При этом на рынке газомоторного топлива Свердловской области сложилась ситуация, при которой данное количество АГНКС уже не обеспечивает существующих потребностей рынка в газомоторном топливе.

Для решения вопросов расширения использования газа в качестве моторного топлива разработан проект плана-графика синхронизации мероприятий по развитию сети газомоторной инфраструктуры и использованию природного газа в качестве моторного топлива в Свердловской области на период 2020–2025 годов, в который включены мероприятия по строительству 55 объектов газозаправочной инфраструктуры, что позволит обеспечить выполнение установленных целевых показателей и удовлетворить реальные потребности рынка газомоторного топлива.

На рынке газомоторного топлива уже формируется целый список потенциальных инвесторов, готовых осуществлять вложения в данную сферу.

Крупными перевозчиками разрабатываются проекты по сжижению газомоторного топлива с целью развития сети газозаправочной инфраструктуры и расширению использования газомоторного топлива.

Также активно развиваются проекты по обновлению парка подвижного состава грузового транспорта за счет современных экологичных транспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива.

В части экспорта транспортных услуг ведется формирование, развитие, модернизация и обеспечение сохранности транспортной инфраструктуры Свердловской области, реализуются инвестиционные проекты, имеющие стратегическое значение для социально-экономического развития Свердловской области, обобщается и актуализуется информация о существующих транспортно-

логистических проектах Свердловской области, ведется подготовка и осуществляется проведение выставочно-ярмарочных и конгрессных мероприятий, ведутся переговоры с представителями иностранных органов государственной власти и деловых сообществ по вопросам развития экспорта Свердловской области.

Раздел 4. Направления развития транспортного комплекса Свердловской области

Глава 15. Развитие опорной сети автомобильных дорог

Параграф 18. Автомобильные дороги

С учетом всего комплекса сложившихся экономических связей Свердловской области, неравномерности распределения населения и экономического потенциала, а также транзитных грузовых и пассажирских потоков на перспективу до 2035 года сформирован перечень проектов в области дорожного строительства, которые реализуются в том числе при поддержке федерального бюджета. Они тесно связаны с планами Федерального дорожного агентства по продлению международного транспортного коридора Запад – Восток через Пермь, Екатеринбург до Тюмени и далее на восток. Эти планы предусматривают строительство обходов городов и поселков для оптимизации скоростного режима движения по федеральным трассам.

В ближайшее время с участием федерального финансирования планируется завершение обхода города Белоярского, продолжение работ по расширению Северного полукольца обхода города Екатеринбурга, обхода города Богдановича. Прорабатываются проектные решения восточного обхода города Нижний Тагил и строительства дорожной инфраструктуры особой экономической зоны «Титановая долина» в городе Верхняя Салда, развития улично-дорожной сети в рамках подготовки города Екатеринбурга к Универсиаде-2023, 300-летию городов Екатеринбург и Нижний Тагил.

Составной частью автомобильно-дорожного коридора, пересекающего северную территорию Свердловской области, служат автомобильные дороги, входящие в опорную сеть: подъезд к поселку Промысла от км 30+231 автомобильной дороги город Верхняя Тура – город Качканар, город Верхняя Тура – город Качканар, город Екатеринбург – город Нижний Тагил – город Серов (на участке Верхняя Тура – Серов), город Серов – город Североуральск – город Ивдель и город Ивдель – граница ХМАО – Югры.

В соответствии со схемой сети автомобильных дорог Свердловской области предлагается несколько межрегиональных маршрутов, которые могут улучшить использование транзитного потенциала между субъектами Российской Федерации.

Опорная сеть автомобильных дорог Свердловской области представлена на рисунке 25.

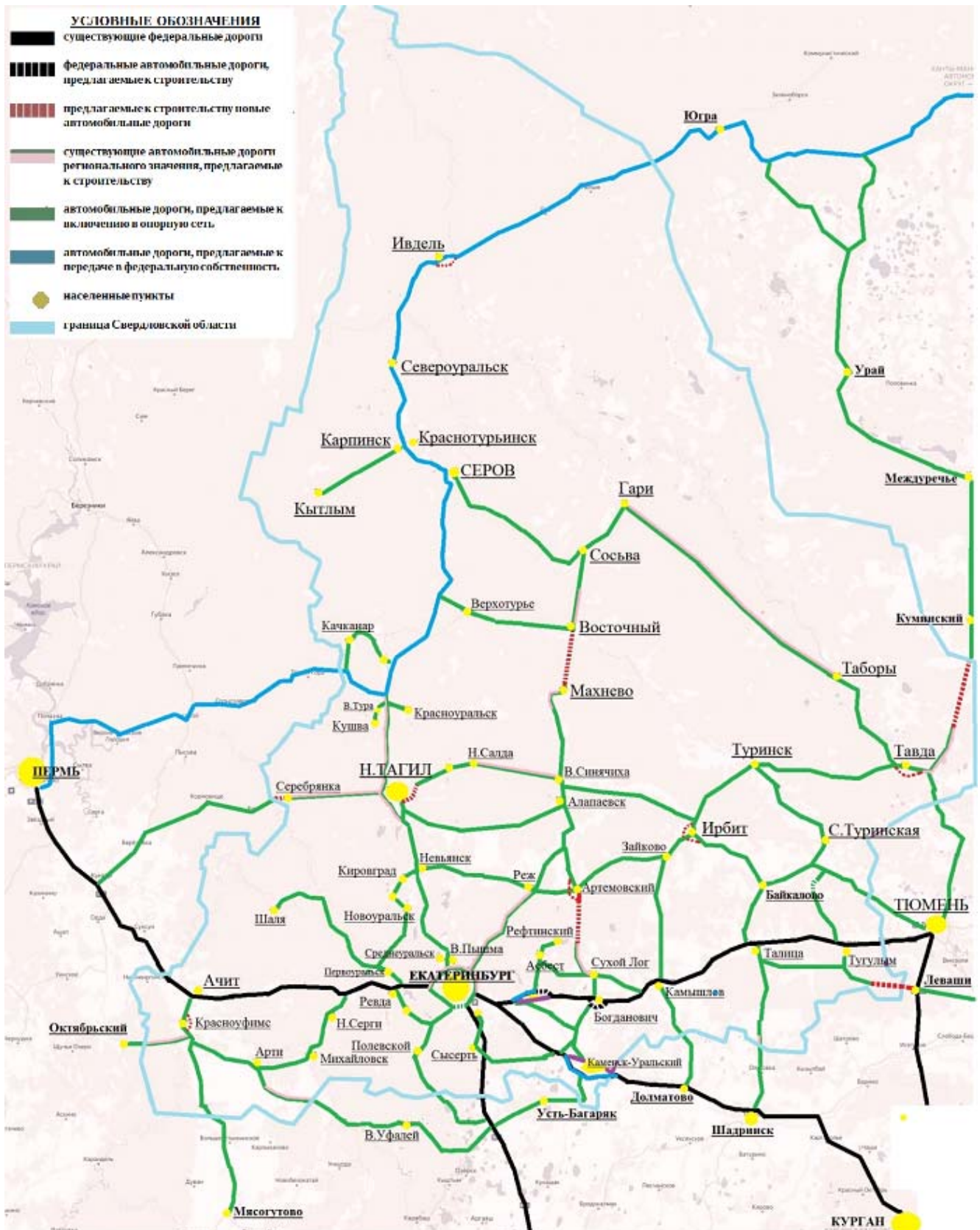


Рис. 25. Опорная сеть автомобильных дорог Свердловской области

Маршрут Пермь – Горнозаводск – Нижний Тагил – Алапаевск – Туринск – Тавда – Урай проходит по территории Пермского края, Свердловской области и ХМАО – Югры и связывает большое количество промышленных центров данных субъектов Российской Федерации. Данный транспортный коридор является

дублером автомобильной дороги федерального значения городов Пермь, Екатеринбург, Тюмень и позволяет соединить города трех субъектов Российской Федерации напрямую. Данный маршрут состоит из нескольких автомобильных дорог регионального значения: Верхняя Тура – Качканар, Екатеринбург – Серов (на участке западного обхода города Нижний Тагил), восточный обход города Нижний Тагил, участок автомобильной дороги Нижний Тагил – Нижняя Салда, обход Верхней Салды, Нижняя Салда – Алапаевск, Верхняя Синячиха – Ирбит, Камышлов – Ирбит – Туринск (на участке от Ирбита до Туринска), Туринск – Тавда, обход Тавды, Тавда – Урай.

В настоящее время отсутствует несколько участков автомобильных дорог, которые позволяют организовать данный маршрут: восточный обход города Нижний Тагил, обход города Тавда, п. Карабашка – п. Урай. Необходима реконструкция следующих участков автомобильных дорог: Екатеринбург – Нижний Тагил – Серов, Нижняя Салда – Алапаевск, Тавда – Карабашка.

Интенсивность движения по данному транспортному коридору прогнозируется в пределах 5000–14 000 автомобилей в сутки в зависимости от участка. Наиболее загруженными являются участки, проходящие вблизи города Нижний Тагил.

Маршрут Екатеринбург – Нижний Тагил – Серов – Ивдель – Ханты-Мансийск проходит по территории Свердловской области и ХМАО – Югры и связывает большое количество промышленных центров данных субъектов Российской Федерации. Данный маршрут состоит из нескольких автомобильных дорог регионального значения: Екатеринбург – Нижний Тагил – Серов, Серов – Североуральск – Ивдель, Ивдель – граница ХМАО – Югры.

Проблемным участком данного коридора является отсутствие автомобильной дороги в обход города Ивделя.

Интенсивность движения по данному транспортному коридору прогнозируется в пределах 8000–30 000 автомобилей в сутки в зависимости от участка. Наиболее загруженным является участок от города Екатеринбурга до города Нижний Тагил.

Маршрут Пермь – Ачит – Красноуфимск – Месягутово – Уфа проходит по территории Свердловской области, Республики Башкортостан и Пермского края. Данный маршрут состоит из нескольких автомобильных дорог: Пермь – Екатеринбург, Ачит – Красноуфимск – Месягутово.

Проблемным участком данного коридора является отсутствие обхода города Красноуфимска.

Интенсивность движения по данному транспортному коридору прогнозируется в пределах 6000–10 000 автомобилей в сутки в зависимости от участка. Наиболее загруженным является участок автомобильной дороги по городу Красноуфимску.

Маршрут Пермь – Ачит – Красноуфимск – Арти – Касли – Челябинск проходит по территории Пермского края, Свердловской и Челябинской областей. В задачи маршрута входит связь по кратчайшей траектории городов Челябинска и

Перми. Данный маршрут состоит из нескольких автомобильных дорог: Пермь – Екатеринбург, Ачит – Месягутово, Арты – Касли.

Проблемными участками данного коридора являются: отсутствие обхода города Красноуфимска, а также участок автомобильной дороги Арты – Касли с переходным типом покрытия.

Интенсивность движения по данному транспортному коридору прогнозируется в пределах 4000–10 000 автомобилей в сутки в зависимости от участка. Наиболее загруженным является участок автомобильной дороги по городу Красноуфимску.

Маршрут Екатеринбург – Реж – Артемковский – Ирбит – Туринск – Тавда – Урай формируется для новой связи городов ХМАО – Югры с городом Екатеринбургом. Маршрут проходит по следующим автомобильным дорогам: Екатеринбург – Реж – Алапаевск, Невьянск – Реж – Артемковский, Артемковский – Ирбит, Камышлов – Ирбит – Туринск – Тавда, Тавда – Урай. Для организации данного маршрута необходимо строительство участка автомобильной дороги Карабашка – Урай, а также реконструкция автомобильных дорог Екатеринбург – Реж – Алапаевск (на участке от Екатеринбурга до Режа) и Тавда – Карабашка.

Наиболее загруженным участком данного коридора является автомобильная дорога Екатеринбург – Реж. Интенсивность движения по данному транспортному коридору прогнозируется в пределах 4000–24 000 автомобилей в сутки в зависимости от участка.

Маршрут Челябинск – Усть-Багаряк – Каменск-Уральский – Сухой Лог – Артемковский – Алапаевск – Сосьва – Серов соединяет Челябинскую и Свердловскую области по новому направлению. По своей сути данный маршрут дублирует автомобильную дорогу Екатеринбург – Серов, связывает между собой города восточной части Свердловской области, состоит из следующих автомобильных дорог: Усть-Багаряк – Каменск-Уральский, Богданович – Покровское, Богданович – Сухой Лог, Сухой Лог – Рефтинский, Артемковский – Арамашево, Екатеринбург – Реж – Алапаевск, Верхняя Синячиха – Махнёво – Болотовское, Махнёво – Восточный, Восточный – Сосьва, Серов – Сосьва – Гари.

Для организации данного коридора необходимо строительство автомобильных дорог Махнёво – Восточный и Сухой Лог – Артемковский, а также реконструкция автомобильной дороги Сосьва – Восточный. Интенсивность движения по данному транспортному коридору прогнозируется в пределах 4000–12 000 автомобилей в сутки в зависимости от участка. Наиболее загруженным участком на данном маршруте является автомобильная дорога Богданович – Сухой Лог.

К опорной сети региональных автомобильных дорог в первую очередь отнесены автомобильные дороги, обеспечивающие:

- 1) связь между административными центрами МО;
- 2) связь с соседними субъектами Российской Федерации;
- 3) обходы крупных городов.

Разработанная опорная сеть региональных автомобильных дорог была интегрирована во все транспортные коридоры России, проходящие по территории Свердловской области.

Стоит отметить, что к опорной сети региональных автомобильных дорог должны предъявляться повышенные требования в части конструкции дорожных одежд, транспортно-эксплуатационного состояния, содержания, уровня безопасности дорожного движения.

Одной из основных задач при реализации Стратегии должна стать задача приведения и последующего поддержания опорной сети региональных автомобильных дорог в нормативном транспортно-эксплуатационном состоянии, реконструкции ряда участков дорожной сети с доведением их до нормативных требований, повышения пропускной способности и строительства обходов вокруг крупных населенных пунктов.

Предложенная опорная сеть региональных автомобильных дорог является каркасом, на основе которого можно будет развивать дорожную сеть в увязке со строительством торгово-логистических и агропромышленных комплексов, новых промышленных предприятий и перспективными месторождениями.

Строительство автомобильной дороги вокруг города Екатеринбурга общей протяженностью 91,3 км начато в 1994 году. Первые пять участков протяжением 58,6 км (Северное полукольцо) введены в 1997–2011 годах.

В настоящее время строится Южное полукольцо, из которого в 2015 году введен I пусковой комплекс протяженностью 9,88 км, в 2017 и 2019 годах – участки II пускового комплекса общей протяженностью 11,352 км с транспортной развязкой по ул. 2-я Новосибирская.

С 2019 года ведется строительство III пускового комплекса на участке автомобильная дорога Екатеринбург – Полевской – автомобильная дорога М-5 «Урал» Москва – Рязань – Пенза – Самара – Уфа – Челябинск, подъезд к городу Екатеринбургу протяженностью 11,44 км. Стоимость объекта в ценах соответствующих лет составляет 8,85 млрд. рублей.

57 км Северного полукольца автомобильной дороги вокруг г. Екатеринбурга, ранее введенных в эксплуатацию, построены по II категории с одной полосой движения в каждом направлении.

Темпы строительства Екатеринбургской кольцевой автомобильной дороги (далее – ЕКАД) существенно ниже роста интенсивности движения через Екатеринбургский транспортный узел. Участки обхода города Екатеринбурга, имеющие по одной полосе движения в каждом направлении, не справляются с транспортным потоком, в связи с чем транзитный транспорт движется по улично-дорожной сети города Екатеринбурга, создавая заторовые ситуации.

Для снятия инфраструктурных ограничений наряду с завершением строительства Южного полукольца автомобильной дороги вокруг г. Екатеринбурга необходима реконструкция Северного полукольца общей протяженностью 57 км с доведением до параметров автомобильной дороги I категории расчетной стоимостью 45 млрд. рублей.

С учетом финансовых возможностей дорожного фонда Свердловской области реализовать проект реконструкции ЕКАД не представляется возможным даже в ближайшие 20 лет.

В настоящее время ведутся работы по реконструкции автомобильной дороги вокруг г. Екатеринбурга на участке поселок Семь Ключей – поселок Большой Исток (от Челябинского до Тюменского тракта) общей протяженностью 9,908 км. Стоимость работ 4,7 млрд. рублей.

Для завершения строительства Южного полукольца автомобильной дороги вокруг г. Екатеринбурга и реконструкции Северного полукольца автомобильной дороги вокруг г. Екатеринбурга необходимо выделение дополнительных средств из федерального бюджета в сумме не менее 50 млрд. рублей (рисунок 26).

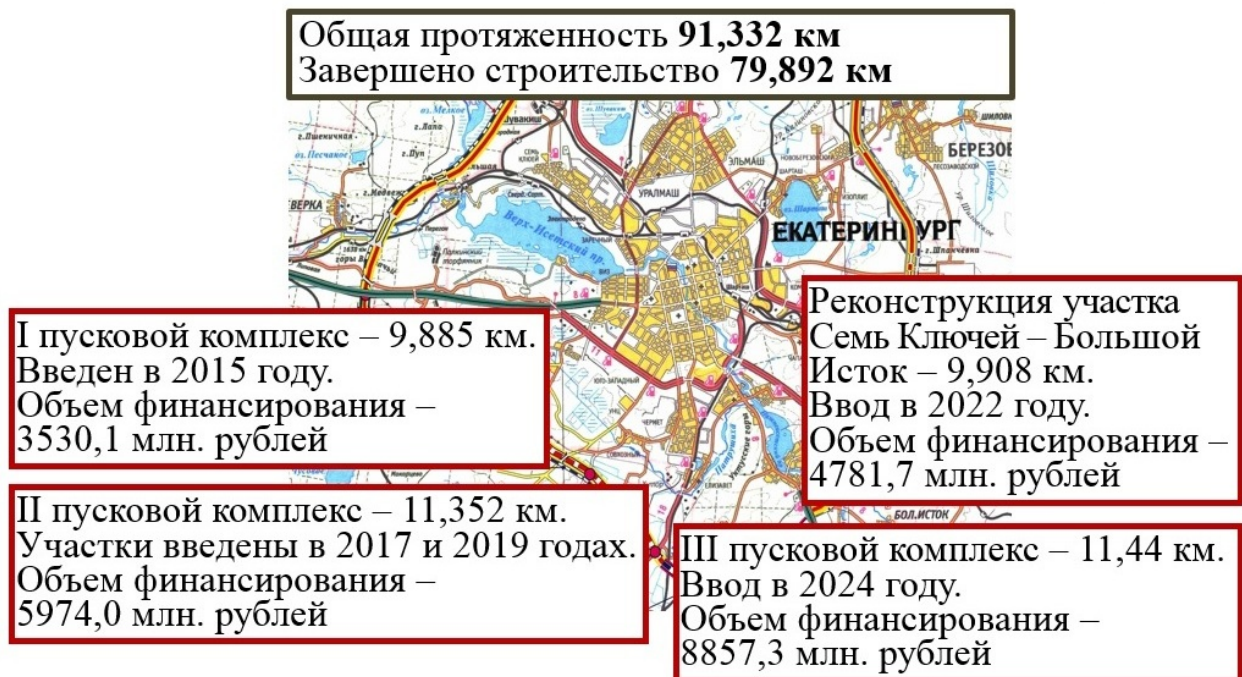


Рис. 26. Схема развития ЕКАД

Параграф 19. Передача части автомобильных дорог общего пользования регионального значения в муниципальную собственность

На фоне сложной экономической ситуации в Свердловской области наблюдается значительный рост мало- и среднеэтажной застройки, развитие малого и среднего бизнеса. Все эти процессы связаны с освоением новых территорий, как правило, в границах МО вдоль автомобильных дорог общего пользования регионального значения. При этом формируются новые зоны притяжения транспортных и пешеходных потоков, что негативным образом сказывается на средней скорости движения автомобилей и пропускной способности автомобильных дорог, возникают маятниковые миграции, которые приводят к увеличению интенсивности движения.

Как правило, в границах МО полоса отвода автомобильной дороги проходит либо по кромке проезжей части, либо по подошве существующей насыпи. Далее

располагаются земли населенных пунктов или неразграниченные земли. При таких условиях расширение проезжей части в связи с возросшей интенсивностью в большинстве случаев не представляется возможным ввиду обозначенных выше причин или сопряжено со значительными финансовыми затратами собственника автомобильной дороги (необходимо выполнять реконструкцию автомобильной дороги с выкупом земельных участков и формированием нового проекта планировки и межевания территории).

При этом муниципальные власти, как правило, готовы выполнить реконструкцию автомобильной дороги в соответствии с возросшими потребностями, но не имеют на это правовых оснований. Данная проблема также негативно сказывается на общем уровне безопасности дорожного движения, так как не позволяет устроить наружное освещение и тротуары в соответствии с действующими национальными стандартами и сводами правил.

Передача части автомобильных дорог общего пользования регионального значения, проходящих по территориям населенных пунктов, в собственность администраций этих населенных пунктов позволила частично решить проблему с пропускной способностью, безопасностью дорожного движения, дала новый толчок в развитии МО.

Передача автомобильных дорог местного значения в региональную собственность осуществляется в соответствии с постановлением Правительства Свердловской области от 23.03.2007 № 213-ПП «Об утверждении показателей определения автомобильных дорог общего пользования регионального значения, порядка утверждения перечня автомобильных дорог, относящихся к собственности Свердловской области, и общего порядка установления муниципальными районами показателей определения автомобильных дорог общего пользования, предназначенных для решения вопросов местного значения межмуниципального характера».

Параграф 20. Искусственные сооружения

На автомобильных дорогах регионального значения в Свердловской области расположено 757 мостов протяженностью 42 665 погонных метров, из них в аварийном и неудовлетворительном состоянии находится 298 мостов, или 40%.

Глава 16. Развитие сети автоматических пунктов весогабаритного контроля

Федеральный закон от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» позволяет фиксировать правонарушения в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, в части весогабаритного контроля.

С 9 ноября 2017 года на автомобильных дорогах Свердловской области введены в эксплуатацию три автоматических пункта весового и габаритного контроля (далее – АПВГК):

1) 22 км автомобильной дороги Екатеринбург – Реж – Алапаевск, постановления по делам об административных правонарушениях выносятся с 9 ноября 2017 года;

2) 155 и 346 км автомобильной дороги Екатеринбург – Нижний Тагил – Серов, постановления по делам об административных правонарушениях выносятся с 13 ноября 2017 года.

В ноябре 2018 года завершены все работы по проведению планового технического обслуживания АПВГК и их приведению в соответствие требованиям законодательства Российской Федерации, а также проведены публичные контрольные взвешивания грузовых транспортных средств с участием представителей общественных организаций и профессиональных сообществ. По итогам публичных взвешиваний АПВГК запущены в работу.

Программное обеспечение Управления ГИБДД Главного управления Министерства внутренних дел Российской Федерации по Свердловской области, обеспечивающее обработку данных, поступающих с АПВГК, в связи с изменениями нормативных документов в части весового контроля требовало дополнительной доработки, что также не позволяло выносить постановления об административных правонарушениях.

В настоящее время информация с АПВГК поступает в центр автоматизированной фиксации правонарушений Управления ГИБДД Главного управления Министерства внутренних дел Российской Федерации по Свердловской области для привлечения перевозчиков к административной ответственности в случае превышения допустимой массы транспортного средства, указанной в приложении № 2 к Правилам перевозок грузов автомобильным транспортом, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 21.12.2020 № 2200 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом и о внесении изменений в пункт 2.1.1 Правил дорожного движения Российской Федерации» (далее – Правила перевозок грузов), или допустимых осевых нагрузок транспортных средств, указанных в приложении № 3 к Правилам перевозок грузов.

Количество проверенных грузовых транспортных средств – 1 101 438 единиц, из них:

- 1) с превышением допустимых весовых параметров – 30 459 единиц (2,8%);
- 2) с превышением допустимых габаритных параметров – 14 923 единицы (1,4%);
- 3) без нарушений весогабаритных параметров – 1 056 056 единиц (95,8 %).

Из 30 459 транспортных средств, осуществивших проезд через АПВГК с нарушением весовых параметров, 17 148 единиц (56,3%) осуществляли движение с нераспознанными государственными регистрационными знаками, следовательно, владельцы указанных транспортных средств не понесли административную ответственность за превышение весовых параметров.

В 2019 году выполнена разработка проектной документации по 16 участкам размещения АПВГК, в составе каждого из которых предусмотрено устройство 8 АПВГК:

- 1) км 15+840 автомобильной дороги поселок Ачит – село Месягутово;
- 2) км 42+979 автомобильной дороги село Николо-Павловское – село Петрокаменское – город Алапаевск;
- 3) км 2+200 (слева) ЕКАД;
- 4) км 95+419 автомобильной дороги город Камышлов – город Ирбит – город Туринск – город Тавда;
- 5) км 3+170 автомобильной дороги в обход города Туринска от км 162+750 автомобильной дороги город Камышлов – город Ирбит – город Туринск – город Тавда;
- 6) км 7+134 автомобильной дороги село Краснослободское – село Липчинское – граница Тюменской области;
- 7) км 17+134 автомобильной дороги село Горбуновское – село Байкалово – город Ирбит;
- 8) км 48+723 ЕКАД.

К 2022 году планируется ввести в эксплуатацию АПВГК на следующих участках автомобильных дорог:

- 1) км 29 автомобильной дороги город Екатеринбург – город Полевской;
- 2) км 4 автомобильной дороги город Ревда – город Дегтярск – село Курганово;
- 3) км 21 автомобильной дороги город Нижние Серги – город Михайловск – поселок Арти;
- 4) км 10 автомобильной дороги город Ивдель – граница ХМАО – Югры;
- 5) км 25 ЕКАД на территории Березовского городского округа;
- 6) км 3 (справа) ЕКАД на территории муниципального образования «город Екатеринбург»;
- 7) км 57 автомобильной дороги город Невьянск – город Реж – город Артемовский – село Килачевское на территории Режевского городского округа;
- 8) км 58 автомобильной дороги город Арамилы – деревня Андреевка на территории Сысертского городского округа.

Схема расположения АПВГК разработана, одобрена экспертами и согласована с Управлением ГИБДД Главного управления Министерства внутренних дел Российской Федерации по Свердловской области (рисунок 27).

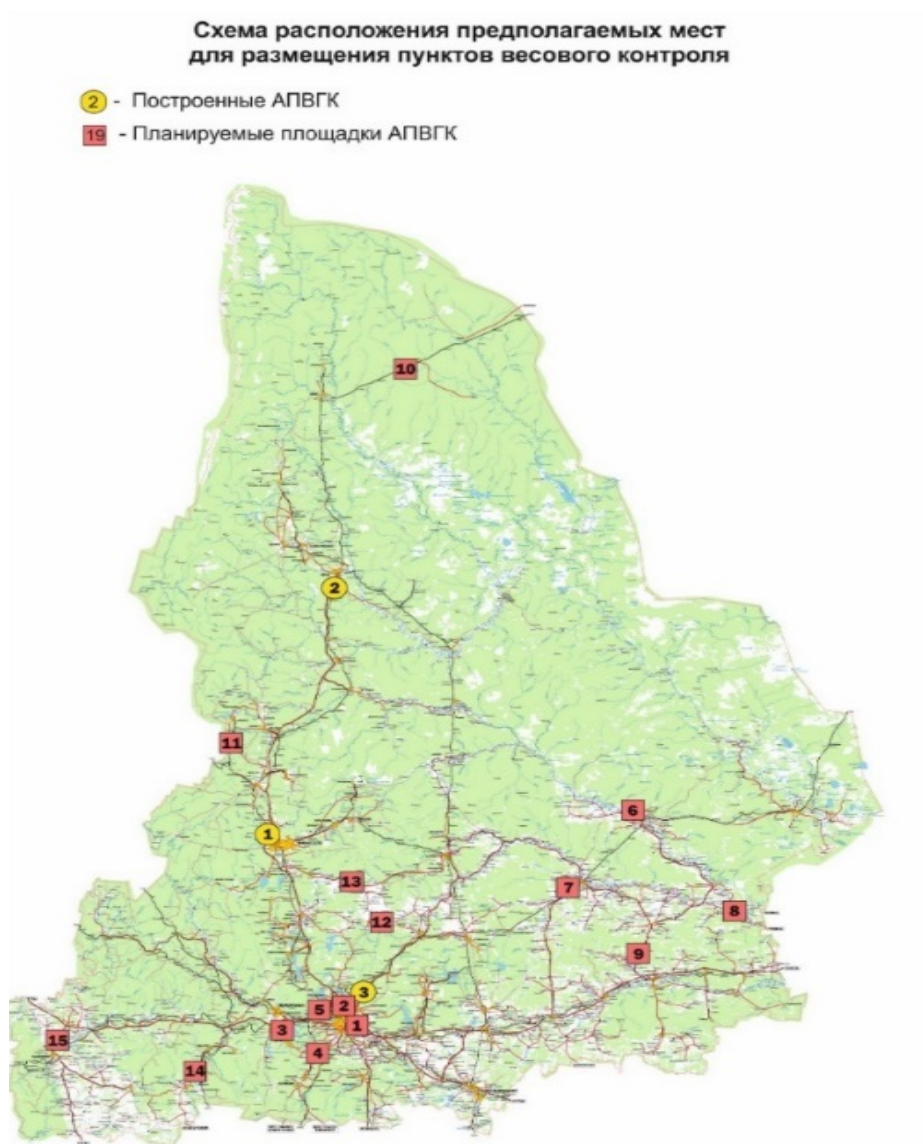


Рис. 27. Схема размещения АПВГК на сети автомобильных дорог Свердловской области

Глава 17. Снижение влияния транспорта на загрязнение окружающей среды

На сегодняшний день уровень развития сети объектов газозаправочной инфраструктуры не обеспечивает существующих потребностей. Для решения данного вопроса рассматривается возможность разработки федеральной программы по развитию сети газозаправочной инфраструктуры.

В соответствии с поручением Президента Российской Федерации в рамках федерального проекта «Чистый воздух» разрабатывается подпрограмма «Развитие рынка газомоторного топлива» государственной программы Российской Федерации «Энергоэффективность и развитие энергетики». В рамках данной подпрограммы предлагается построить АГНКС в городах Свердловской области.

Схема развития сети АГНКС на территории Свердловской области приведена на рисунке 28 и в таблице 8.



Рис. 28. Схема размещения сети АГНКС на территории Свердловской области

Таблица 8

Предложения по строительству АГНКС на территории Свердловской области

Номер строки	Название города	Численность населения (человек)	Наличие и численность АГНКС	Действующий план по строительству АГНКС (Газпром)	Наличие федеральной трассы или стратегического направления	Предложения в уточненный план по строительству АГНКС
1	2	3	4	5	6	7
1.	Екатеринбург	1 455 514	4	5+2 (Крио)	+	5+2
2.	Нижний Тагил	355 693	4		+	1
3.	Каменск-Уральский	169 929	1		+	1
4.	Первоуральск	124 447	1		+	1
5.	Серов	97 762		1	+	1
6.	Новоуральск	81 577				1

1	2	3	4	5	6	7
7.	Верхняя Пышма	69 117			+	1
8.	Асбест	64 666		1		1
9.	Ревда	62 632			+	1
10.	Полевской	62 259	1			
11.	Красноурьинск	57 514	1			
12.	Березовский	57 194		1	+	1
13.	Лесной	49 149				
14.	Верхняя Салда	42 733				
15.	Качканар	39 338				
16.	Красноуфимск	38 731				
17.	Алапаевск	37 653				
18.	Ирбит	37 443				
19.	Реж	37 420				
20.	Сухой Лог	34 018				
21.	Тавда	33 666				
22.	Артемовский	30 933				
23.	Богданович	29 311		1	+	1
24.	Кушва	28 409				
25.	Заречный	27 617				
26.	Карпинск	26 957			+	1
27.	Североуральск	26 543			+	1
28.	Камышлов	26 538				
29.	Невьянск (Шурала)	23 348	1		+	1
30.	Красноуральск	23 142				
31.	Среднеуральск	22 896				
32.	Сысерть	20 962	1		+	1
33.	Нижняя Тура	20 217	1			
34.	Кировград	19 712				
35.	Нижняя Салда	17 380				
36.	Туринск	17 316				
37.	Дегтярск	16 141				
38.	Ивдель	16 090	1		+	1
39.	Талица	15 874		1 КриоАЗС	+	1
40.	Арамилъ	15 162			+	1
41.	Новая Ляля	11 947			+	1
42.	Верхний Тагил	11 171				
43.	Нижние Серги	9424				
44.	Верхняя Тура	9128				
45.	Михайловск	9088				
46.	Волчанск	8885				
47.	Верхотурье	8651				
48.	Ачит	4901		1		
49.	Пельм	867	1			
50.	Итого АГНКС		17	13		25

В целях создания разветвленной сети объектов газозаправочной инфраструктуры на территории Свердловской области планируется привлечь инвесторов из числа газоснабжающих и газодобывающих организаций, в первую

очередь заинтересованных в расширении использования природного газа в качестве моторного топлива и увеличении объемов потребления природного газа на внутреннем рынке.

Также в рамках федерального проекта «Чистый воздух» для города Нижний Тагил прорабатывается вопрос субсидирования обновления подвижного состава с использованием газомоторного топлива, депо транспортных предприятий и остановочных комплексов.

Ожидаемый эффект от планируемых мероприятий (рисунок 29).

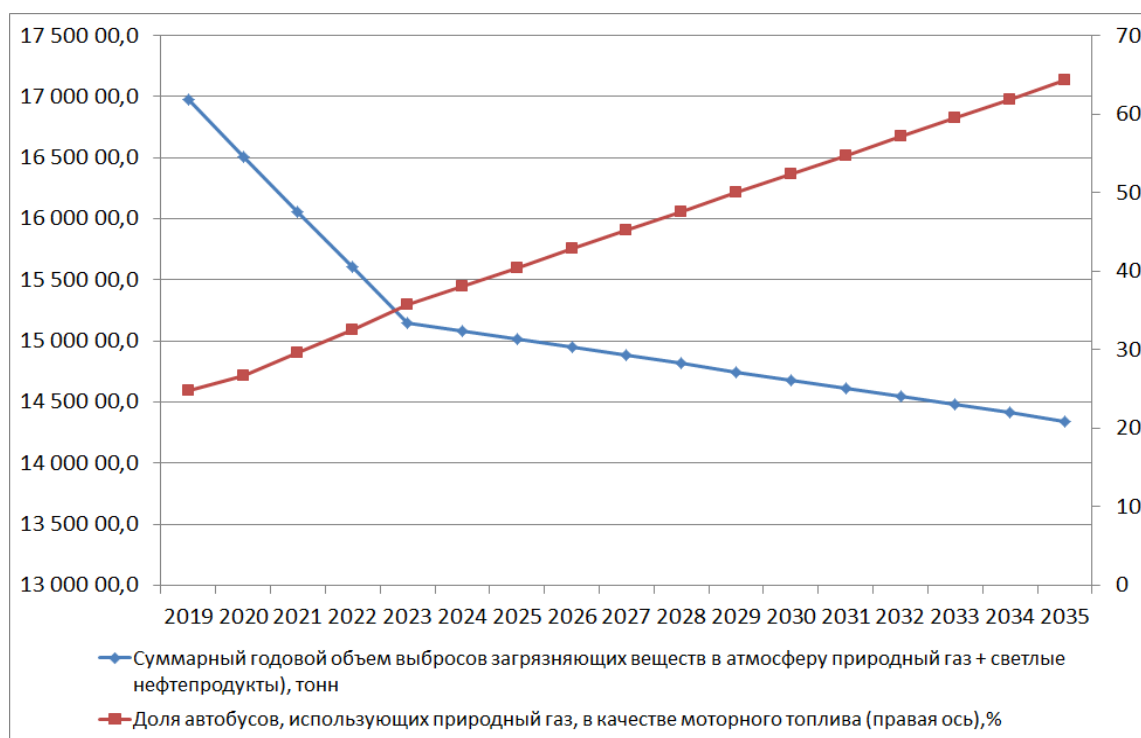


Рис. 29. Планируемое снижение выбросов загрязняющих веществ в атмосферу по Свердловской области за счет перевода автобусного парка на газомоторное топливо

Прогнозные значения основных показателей транспортного комплекса в части развития автомобильных перевозок приведен в таблице 9.

Таблица 9

Номер строки	Показатель	2020 год	2024 год	2030 год	2035 год
1	2	3	4	5	6
1.	Количество автобусов на маршрутах регулярных пассажирских перевозок Свердловской области, единиц	4500	4200	4200	4200
2.	из них использующих природный газ в качестве моторного топлива, единиц	1200	1600	2200	2700
3.	из них использующих природный газ в качестве моторного топлива, процентов	26,7	38,1	52,4	64,3
4.	из них использующих светлые нефтепродукты в качестве моторного топлива, процентов	73,3	61,9	47,6	35,7
5.	ежегодный суммарный пробег, км	486 000 000	453 600 000	453 600 000	453 600 000
6.	Ежегодный эквивалентный суммарный расход топлива (светлые нефтепродукты), 1000 л	131 220 000	122 472 000	122 472 000	122 472 000
7.	Ежегодный суммарный расход топлива (светлые нефтепродукты), л	96 228 000	75 816 000	58 320 000	43 740 000
8.	Ежегодный суммарный расход топлива (природный газ), куб. м	38 491 200	51 321 600	70 567 200	86 605 200
9.	Годовой объем выбросов загрязняющих веществ в атмосферу (светлые нефтепродукты), тонн	12 696 322,42	10 003 163,12	7 694 740,858	5 771 055,644

1	2	3	4	5	6
10.	Годовой объем выбросов загрязняющих веществ в атмосферу (природный газ), тонн	3 810 243,926	5 080 325,235	6 985 447,199	8 573 048,835
11.	Суммарный годовой объем выбросов загрязняющих веществ в атмосферу (природный газ + светлые нефтепродукты), тонн	16 506 566,34	15 083 488,35	14 680 188,06	14 344 104,48
12.	Сокращение выбросов загрязняющих веществ в год, тонн	467 874,68	1 890 952,67	2 294 252,97	2 630 336,55

Процесс перехода общественного транспорта на природный газ позволяет сократить выбросы загрязняющих веществ в атмосферу. Обновление парка транспортных средств, обслуживающих маршруты регулярных пассажирских перевозок Свердловской области, за счет автобусов, использующих природный газ в качестве моторного топлива, к 2035 году позволит использовать парк автобусов, на 64,3% состоящий из транспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива, и сократить годовой объем выбросов загрязняющих веществ на 2 млн. 630 тыс. тонн.

Обозначенные выше мероприятия будут реализовываться непосредственно во взаимодействии с Министерством природных ресурсов и экологии Свердловской области – исполнительным органом государственной власти Свердловской области, ответственным за реализацию регионального проекта «Чистый воздух (Свердловская область)», обеспечивающего достижение целей, задач и показателей соответствующего федерального проекта.

Глава 18. Повышение доступности и качества транспортного обслуживания населения

Параграф 21. Пригородные железнодорожные перевозки

Повышение доступности и качества пригородных железнодорожных перевозок реализуется посредством следующих мероприятий:

- 1) обновление подвижного состава, в том числе за счет инвестиционной составляющей в тарифе;
- 2) оптимизация маршрутной сети;
- 3) развитие маршрутной сети ускоренных поездов с использованием инновационного подвижного состава «Ласточка» на пассажирообразующих направлениях;
- 4) развитие межрегиональных маршрутов с соседними регионами при условии достижения временного эффекта в сравнении с альтернативными видами транспорта;
- 5) повышение сервиса и качества транспортных услуг;
- 6) внедрение сервиса «одно окно» для покупки билета на мультимодальную перевозку;
- 7) создание пассажирской инфраструктуры (транспортно-пересадочные узлы, строительство высоких платформ на маршрутах следования инновационных поездов).

С учетом интенсивного развития пассажирских пригородных перевозок, в том числе на территории Екатеринбургской городской агломерации,

целесообразно рассмотрение проекта по реконструкции вокзального комплекса «Екатеринбург-Пассажирский» с созданием на его базе транспортно-пересадочного узла (далее – ТПУ).

В настоящее время единственный в городе Екатеринбурге вокзальный комплекс ежедневно принимает и отправляет 237 поездов (108 пассажирских и 129 пригородных), которыми пользуются более 26 тыс. пассажиров в сутки (10 млн. человек в год).

В перспективе с учетом расширения региональной и межрегиональной маршрутной сети с использованием инновационного подвижного состава «Ласточка», развития городской электрички, реализации проекта высокоскоростной железнодорожной магистрали между городами Екатеринбург и Челябинском планируется увеличение количества поездов до 370 единиц (108 пассажирских, 234 пригородных, 28 высокоскоростных), которые будут перевозить более 71 тыс. пассажиров в сутки (25,7 млн. человек в год).

Проект также имеет особую значимость в преддверии празднования 300-летия города Екатеринбурга в 2023 году и проведения XXXII Всемирной летней Универсиады 2023 года в городе Екатеринбурге.

Концептуальные решения развития вокзального комплекса могут предусматривать:

1) увеличение общей пропускной способности и единовременной вместительности вокзального комплекса;

2) разделение пассажирских потоков по принципам дальнее/пригородное сообщение, отправленные/прибывшие пассажиры;

3) обеспечение мер транспортной безопасности на объекте;

4) создание пешеходных коридоров по принципу «сухие ноги» между вокзальным комплексом, метрополитеном, остановками общественного транспорта и автопарковками;

5) развитие прилегающей улично-дорожной сети с организацией потоков личного и общественного автотранспорта;

6) благоустройство территории с обеспечением доступности для маломобильных групп населения;

7) создание пешеходных связей с активно застраиваемым микрорайоном «Завокзальный» (территория расположена на противоположной стороне от вокзала).

Параграф 22. Регулярные пассажирские перевозки автомобильным транспортом

Особенностью организации транспортного обслуживания населения Свердловской области автомобильным транспортом является то, что перевозки выполняются предприятиями малого и среднего бизнеса (около 95%) и отсутствует единое управление автовокзальной инфраструктурой на территории Свердловской области.

В настоящее время сформирована такая организация управления со стороны уполномоченного исполнительного органа государственной власти Свердловской области, при которой будет максимально выдерживаться контроль и управляемость перевозочного процесса для обеспечения регулярности перевозок, безопасности, качества транспортного обслуживания населения Свердловской области.

Для этого разработан и развивается ряд программных комплексов со следующим функционалом:

- 1) РНИС ТК СО – диспетчеризация пассажирских перевозок, контроль исполнения расписаний и транспортной работы на маршрутах;
- 2) ИСУФ ТК – расчет расходной и доходной части перевозочного процесса;
- 3) мобильное приложение для общественного контроля качества пассажирских перевозок, которое интегрировано в РНИС ТК СО.

Организация транспортного обслуживания населения Свердловской области на межмуниципальных маршрутах представлена на рисунке 30.



Рис. 30. Организация транспортного обслуживания населения Свердловской области

Мероприятия, направленные на развитие пассажирских перевозок автомобильным транспортом:

- конкурсный отбор перевозчиков на обслуживание маршрутов;
- контроль исполнения расписаний и пути следования транспортного средства на маршруте в РНИС ТК СО;
- согласование установления, изменения и отмены маршрутов с администрациями МО;

обновление подвижного состава;
 разработка интернет-сервисов для пассажиров;
 создание единой информационной среды «Заказчик – перевозчик – автовокзал/автостанция – пассажир – инфраструктура».

Параграф 23. Развитие наземного электрического транспорта Екатеринбургской городской агломерации

Задача снижения перегрузки улично-дорожной сети путем переключения перевозок пассажиров на общественный транспорт в рамках крупнейших агломераций решается путем реализации проектов по развитию рельсового транспорта.

Первым таким проектом является строительство трамвайной линии «город Екатеринбург – город Верхняя Пышма» (рисунок 31).

Общая сметная стоимость реализации проекта с учетом налога на добавленную стоимость составила 2 556 701,96 тыс. рублей, в том числе:

по участку в границах муниципального образования «город Екатеринбург» – 1 728 927,32 тыс. рублей, из которых на возмещение убытков правообладателям земельных участков – 414 333,43 тыс. рублей;

по участку в границах городского округа Верхняя Пышма – 827 774,64 тыс. рублей, из которых на возмещение убытков правообладателям земельных участков – 65 312,96 тыс. рублей.

Итого по двум муниципальным образованиям: на выкуп – 479 646,39 тыс. рублей, на строительные-монтажные работы – 2 077 055,57 тыс. рублей.

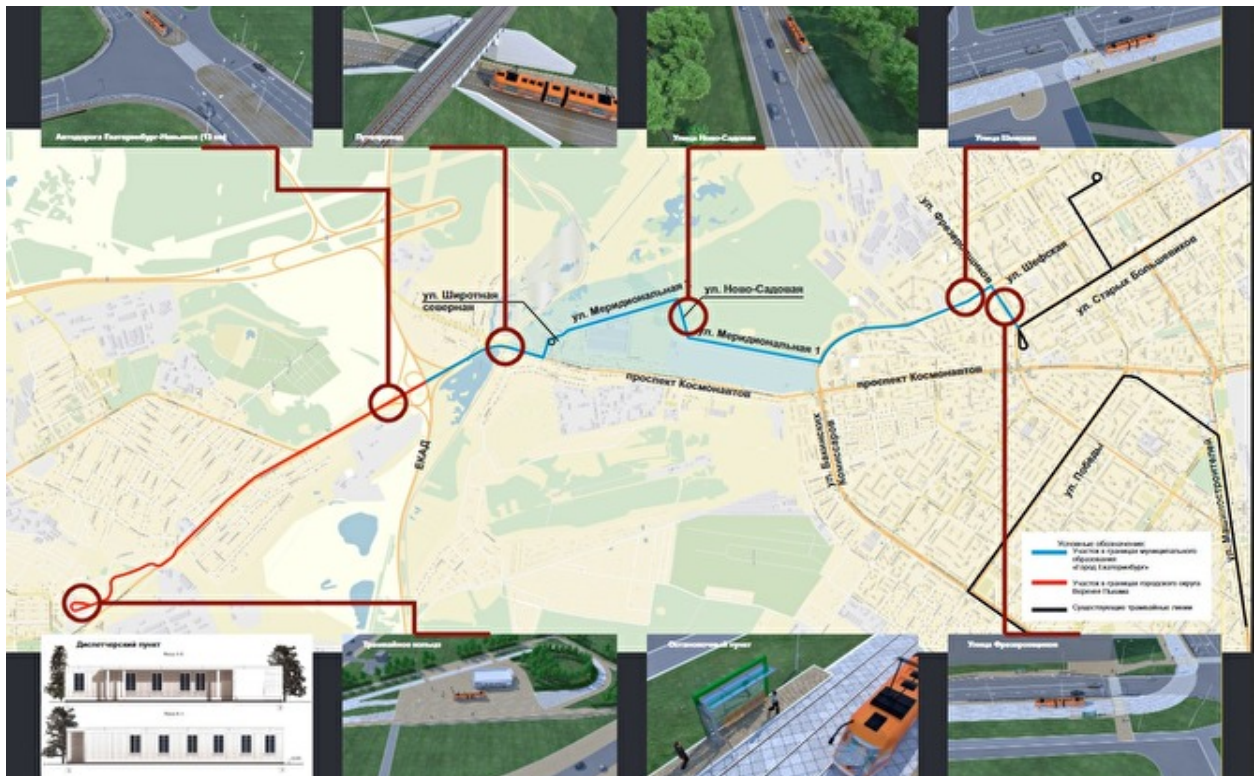


Рис. 31. Схема пролегания трамвайной линии «город Екатеринбург – город Верхняя Пышма»

Основные технические параметры трамвайной линии

Протяженность трамвайных линий (в однопутном исчислении), км	17,902
Реконструкция улично-дорожной сети, км	3,682
Строительство новой улично-дорожной сети, км	1,802
Количество новых тяговых подстанций, штук	2
Количество остановок общественного транспорта, штук	25

Прорабатываются варианты строительства трамвайных линий в районы новой массовой застройки города Екатеринбурга – микрорайоны «Академический», «Солнечный» и деревню Универсиады с последующим выходом в аэропорт «Кольцово».

В целях снижения государственных расходов на транспортное обслуживание населения прорабатывается вопрос передачи в управление частным компаниям муниципальных предприятий-перевозчиков на условиях государственно-частного партнерства (концессия сроком на 25 лет).

Параграф 24. Развитие внеуличного транспорта (метрополитен)

Развитие внеуличного транспорта предполагает строительство второй линии метрополитена с запада на восток от станции «Верх-Исетская» до станции «Каменные палатки», протяженность линии 13,65 км, количество станции – 10. Ориентировочная стоимость строительства первого этапа (от станции «Металлургическая» до станции «Площадь 1905 года» протяженностью 4,45 км, 4 станции, предельно сжатый срок строительства – 4 года) составляет 40,3 млрд. рублей в ценах 2017 года. Стоимость строительства всей второй линии метрополитена составит ориентировочно 74,0 млрд. рублей в ценах 2017 года. В настоящее время финансирование строительства второй линии метрополитена не предусмотрено федеральными программами и государственными программами Свердловской области.

Проектирование и строительство второй линии метрополитена возможно лишь при условии оказания государственной поддержки и привлечения средств федерального бюджета.

Параграф 25. Обновление парка подвижного состава

Одним из показателей качества транспортного обслуживания является комфортный и современный подвижной состав. В рамках реализации постановления Правительства Свердловской области от 08.11.2018 № 788-ПП «О мерах, направленных на утверждение инвестиционных программ юридических лиц (индивидуальных предпринимателей), реализуемых за счет тарифов, подлежащих государственному регулированию, в сфере организации транспортного обслуживания населения на территории Свердловской области» Министерство утвердило две инвестиционные программы, направленные на

обновление подвижного состава, – Екатеринбургского муниципального унитарного предприятия «Екатеринбургский метрополитен» (1,882 млрд. рублей до 2024 года) и акционерного общества Свердловская пригородная компания (далее – СПК) (288 млн. рублей на 2020 год) (рисунок 32).



Рис. 32. Планируемое обновление парка подвижного состава

Аналогичный механизм обновления подвижного состава планируется использовать для коммерческих компаний-перевозчиков.

При обновлении парка подвижного состава также планируется привлечь средства федерального бюджета в рамках реализации на территории Свердловской области национальных проектов «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и «Экология» (подпрограмма «Чистый воздух»).

Параграф 26. Цифровизация на пассажирском транспорте

Перспективным направлением цифровизации пассажирских перевозок на территории Свердловской области является дальнейшее развитие РНИС ТК СО и ИСУФ ТК при планировании, организации и контроле работы компаний-перевозчиков, внедрение Единой социальной карты в части ее использования на транспорте. Принципиальная схема использования Единой социальной карты и систем безналичной оплаты проезда в Свердловской области представлена на рисунке 33.

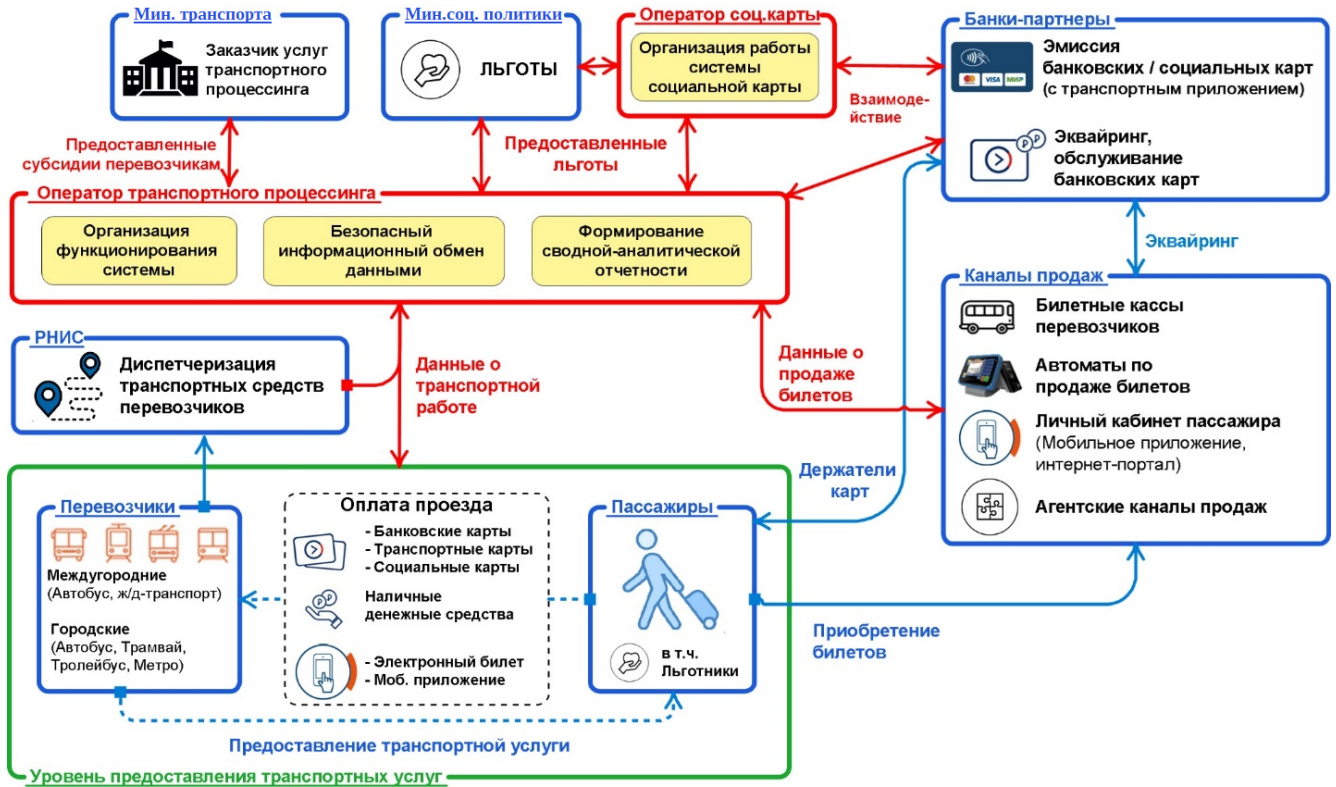


Рис. 33. Принципиальная схема использования Единой социальной карты и систем безналичной оплаты проезда в Свердловской области

Использование на территории Свердловской области Единой социальной карты, систем безналичной формы оплаты проезда в общественном транспорте благоприятно скажется на доходности пассажирских перевозок, их прозрачности, поступлениях в бюджеты разных уровней, качестве и востребованности предоставляемых населению услуг.

Параграф 27. Безопасность на транспорте

Качественное решение вопроса обеспечения безопасности на транспорте возможно только через комплексный подход. Взаимосвязанная реализация вопросов обеспечения транспортной безопасности на объектах инфраструктуры, обеспечение общественной безопасности и безопасность дорожного движения – путь к достижению задач, поставленных Президентом Российской Федерации и отображенных в национальных проектах.

Координация работы по обеспечению антитеррористической защищенности осуществляется в соответствии с Федеральным законом от 9 февраля 2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» в рамках деятельности антитеррористической комиссии в Свердловской области. Ежеквартально рассматриваются проблемные вопросы по совершенствованию системы мер, направленных на профилактику террористических угроз, в том числе на объектах автотранспортной и дорожной инфраструктур (далее – ОТИ), минимизацию и (или) ликвидацию последствий их проявлений, а также определение порядка взаимодействия с территориальными органами федеральных органов

исполнительной власти, органами государственной власти Свердловской области, администрациями МО, организациями и объединениями.

Обеспечение контроля за реализацией мер транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры в Свердловской области осуществляется в рамках деятельности антитеррористической комиссии в Свердловской области по профилактике террористических угроз на объектах транспортной инфраструктуры, расположенных на территории Свердловской области, и состояния обеспечения транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры, находящихся в собственности Свердловской области.

В соответствии с реестром категорированных объектов транспортной инфраструктуры на территории Свердловской области имеется 890 категорированных объектов транспортной инфраструктуры.

Их них по видам транспорта:

4 объекта воздушного транспорта;

319 объектов железнодорожного транспорта;

26 объектов автомобильного транспорта;

22 объекта метрополитена;

519 объектов автодорожного хозяйства.

Относительно форм собственности:

322 объекта – в федеральной собственности;

507 объектов – в собственности Свердловской области;

55 объектов – в муниципальной собственности;

6 объектов – в частной собственности.

На финансирование мероприятий по реализации требований транспортной безопасности на территории Свердловской области израсходовано более 1,5 млрд. рублей.

В 2018 году субъектами транспортной инфраструктуры Свердловской области проведены мероприятия на сумму более 400 млн. рублей из бюджетов всех уровней.

В связи с проведением в городе Екатеринбурге значимых международных мероприятий (матчи чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года, Глобальный саммит по производству и индустриализации GMIS) особое внимание уделялось объектам, задействованным в мероприятиях чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года. Наиболее значимые объекты города Екатеринбурга (аэропорт «Кольцово», автовокзал «Южный», железнодорожный вокзал «Екатеринбург-Пассажирский») максимально соответствуют требованиям транспортной безопасности. Это позволило обеспечить необходимый уровень безопасности на объектах, что подтверждается отсутствием даже малозначимых инцидентов в период проведения мероприятий чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года.

В связи с тем, что ответственность за обеспечение необходимого уровня транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры возложена на собственников объектов, особое внимание уделяется объектам, находящимся в собственности Свердловской области.

В соответствии с реестром категорированных объектов транспортной инфраструктуры в собственности Свердловской области находятся:

15 объектов автомобильного транспорта;

502 объекта автодорожного хозяйства.

Объекты транспортной инфраструктуры автомобильного транспорта, находящиеся в собственности Свердловской области, находятся под управлением государственного унитарного предприятия Свердловской области «Свердловское областное объединение пассажирского автотранспорта» (далее – ГУП СО «СООПА»).

По состоянию на 1 октября 2020 года на всех объектах ГУП СО «СООПА» организована и проведена оценка уязвимости и разработаны планы обеспечения транспортной безопасности. Реализация планов обеспечения транспортной безопасности ведется в соответствии с установленными сроками.

В период с 2007 по 2018 год на реализацию требований транспортной безопасности администрацией ГУП СО «СООПА» было выделено 104,6 млн. рублей.

Кроме средств предприятия Правительством Свердловской области выделено 106,3 млн. рублей в виде субсидий из областного бюджета.

В отношении объектов транспортной инфраструктуры, расположенных на автомобильных дорогах общего пользования регионального значения Свердловской области, в соответствии с пунктом 9 статьи 1 Федерального закона от 9 февраля 2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» субъектом транспортной инфраструктуры определено ГКУ СО «Управление автомобильных дорог».

ГУП СО «СООПА» ведется последовательная работа по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры.

В собственности Свердловской области находится 757 объектов транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства (мосты, путепроводы, эстакады). Из них подлежит категорированию и категорировано 502 объекта (100%), проведена оценка уязвимости 449 объектов (90%), в 2019 году завершена оценка уязвимости по оставшемуся 51 объекту, планы обеспечения транспортной безопасности утверждены и реализуются на 4 объектах.

На первом этапе в приоритетном порядке, а также с целью подготовки к чемпионату мира по футболу FIFA 2018 года в 2017–2018 годах по 4 объектам гостевого маршрута (автомобильной дороги город Екатеринбург – аэропорт Кольцово) выполнены работы по приведению в соответствие с установленными требованиями (обеспечена установка видеокамер, развернут пункт охраны и иное), осуществляются мероприятия по защите и содержанию ОТИ.

На втором этапе планируется обустроить 50-километровые зоны Екатеринбургской городской агломерации и Нижнетагильской городской агломерации, а также опорную сеть региональных автомобильных дорог I, II и III категорий с высокой интенсивностью движения транспорта. На достижение поставленной задачи в государственной программе предусмотрены средства в объеме 1,45 млрд. рублей. Для полного завершения оснащения категорированных

объектов транспортной инфраструктуры средствами обеспечения транспортной безопасности помимо планируемых средств необходимо 7,55 млрд. рублей.

Реализовать все необходимые мероприятия одновременно не представляется возможным по причине высокой капиталоемкости. Даже с учетом изменившихся требований общий объем необходимых затрат только для обеспечения исполнения утвержденных планов по обеспечению защищенности ОТИ и части региональных автомобильных дорог составляет более 9 млрд. рублей. Для сравнения, годовой объем содержания 11 тыс. километров региональных автомобильных дорог и всех искусственных сооружений стоит 4,5 млрд. рублей.

В рамках реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» к 2024 году необходимо обеспечить достижение целей, задач и целевых показателей:

снижение количества мест концентрации ДТП (аварийно опасных участков) на дорожной сети в 2 раза по сравнению с 2017 годом;

снижение смертности в результате ДТП в 3,5 раза по сравнению с 2017 годом до уровня, не превышающего 4 человек на 100 тыс. населения (к 2030 году – стремление к нулевому уровню смертности).

Параграф 28. Воздушный транспорт

Развитие авиаперевозок неотъемлемо связано с развитием инфраструктуры аэропорта «Кольцово» и базового перевозчика акционерного общества «Уральские авиалинии».

В перспективе до 2030–2035 годов запланирован проект строительства второй независимой взлетно-посадочной полосы (рисунок 34) и нового терминала аэропорта «Кольцово». Данные мероприятия уже включены в разработанную Стратегию пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года.

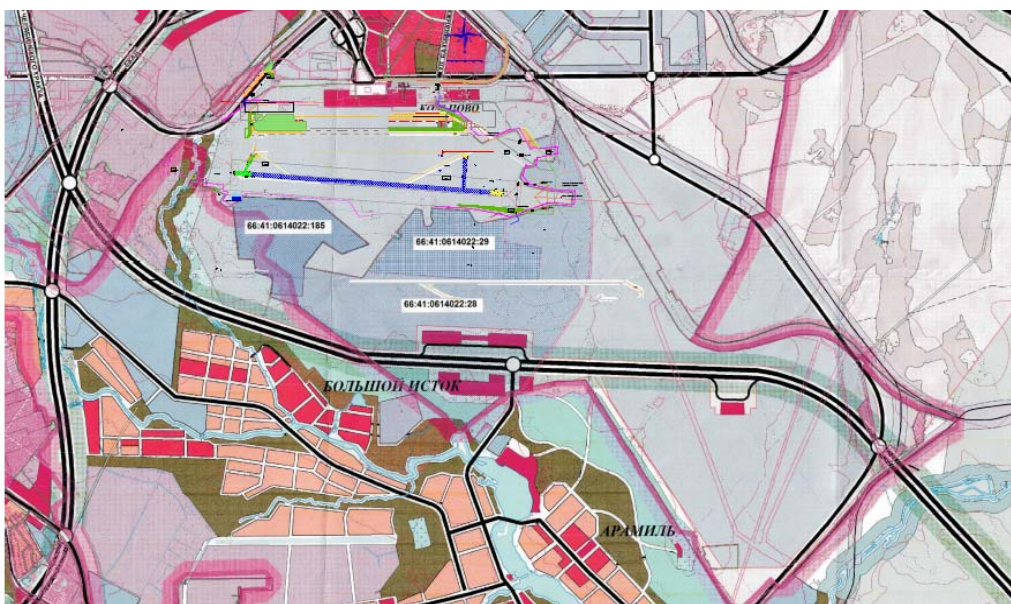


Рис. 34. Вторая независимая взлетная полоса

Строительство второй независимой взлетно-посадочной полосы позволит увеличить пропускную способность авиахаба, и аэропорт «Кольцово» будет одним из четырех в стране в качестве «потенциального глобального авиахаба».

Глава 19. Транспортно-логистические центры

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 30.09.2018 № 2101-р утвержден комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года, в составе которого выделен федеральный проект «Транспортно-логистические центры» (далее – «ТЛЦ»).

Правительством Свердловской области во взаимодействии со Свердловской железной дорогой – филиалом ОАО «РЖД» проработан и представлен функциональному заказчику и координатору федерального проекта – федеральному государственному унитарному предприятию «Ространсмодернизация» (далее – ФГУП «Ространсмодернизация»), межведомственной рабочей группе по федеральному проекту проект транспортно-логистического центра «Екатеринбург» в районе поселка Первомайский Сысертского городского округа Свердловской области.

ТЛЦ «Екатеринбург» как объект инфраструктуры транспортного комплекса агломерационного значения внесен в схему территориального планирования Свердловской области и является основным элементом транспортно-логистического каркаса Свердловской области.

Проект ТЛЦ «Екатеринбург» интегрирован в проект формирования транспортного коридора под обеспечение приема грузовых составов высокоскоростного железнодорожного сообщения ВСМ «Евразия», предусмотренный стратегическими документами федерального уровня.

В настоящее время ожидается решение межведомственной рабочей группы по федеральному проекту о включении предложенной площадки в Генеральную схему развития сети ТЛЦ с последующим включением в паспорт федерального проекта «Транспортно-логистические центры».

Инфраструктура ТЛЦ представлена объектами автомобильных дорог, складских и терминальных помещений, железнодорожной инфраструктуры. Схема размещения перспективных ТЛЦ взята из межотраслевой концепции развития логистического комплекса Свердловской области.

Задачу увеличения пропускной способности транспортно-логистической системы призван решить проект создания терминально-логистического центра на базе станции «Гипсовая». Реализация проекта позволит привлечь до 4 млн. тонн грузов в год, сконцентрировать работу с грузами на единой площадке и повысить качество обслуживания клиентов. Речь идет о наращивании объемов грузов из Китая и в Китай, в рамках международного транспортного коридора Китай – Европа, а также о наращивании контейнерных перевозок, как это предусмотрено в Указе Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 года № 204 (рисунок 35).



Рис. 35. Проект ВСМ «Евразия»

Перспективный проект второго ТЛЦ в районе станции Седельниково позволит организовать примыкание к ВСМ город Екатеринбург – город Челябинск или город Казань – город Екатеринбург как составной части ВСМ «Евразия». Это позволит городу Екатеринбургу стать одним из участников проекта высокоскоростного грузового движения и «перехватить» часть грузопотока Китай – Россия, адресованного получателям на Урале и в Западной Сибири.

Раздел 5. Формирование условий для развития грузовых перевозок автомобильным транспортом

Глава 20. Дорожный и придорожный сервис

Модернизация и развитие сети автомобильных дорог неразрывно связаны с совершенствованием и улучшением уровня сервисного обслуживания (развитием объектов сервиса), которые обеспечивают необходимые услуги и условия для безопасного движения на автомобильных дорогах, получение информации о состоянии проезда на автомобильных дорогах, дают возможность нормального отдыха пользователям автомобильных дорог и способствуют развитию автотуризма.

Объекты сервиса можно разделить на объекты дорожного сервиса, объекты придорожного сервиса и многофункциональные комплексы сервиса.

К объектам дорожного сервиса относятся здания и сооружения, расположенные в пределах полосы отвода и предназначенные для обслуживания участников дорожного движения (остановочные пункты автобусов, в том числе с павильонами, площадки для кратковременной остановки транспортного средства (далее – ТС), площадки для отдыха со стоянками ТС, устройства аварийно-вызывной связи и иные сооружения).

К объектам придорожного сервиса относятся здания и сооружения, расположенные на придорожной полосе и предназначенные для обслуживания

участников дорожного движения в пути следования (мотели, гостиницы, кемпинги, станции технического обслуживания, автозаправочные станции, пункты питания, торговли, связи, медицинской помощи, мойки, средства рекламы и иные сооружения).

Многофункциональные комплексы сервиса (далее – МКС) являются основой дальнейшего развития объектов дорожного и придорожного сервиса. Это имущественный комплекс, представляющий собой совокупность объектов дорожного и придорожного сервиса: парковки для ТС, площадки отдыха, туалеты, автозаправочные станции, пункты питания, торговли и мойки, мотели (кемпинги), станции технического обслуживания, автостоянки, вертолетные площадки и площадки аварийно-спасательных служб, привлекаемых для ликвидации последствий ДТП, специализированные автостоянки служб эвакуации ТС, а также другие объекты, обеспечивающие широкий спектр сервисных услуг для участников дорожного движения.

Всего на автомобильных дорогах общего пользования Свердловской области насчитывается 549 объектов дорожного и придорожного сервиса.

На федеральных трассах – 86 объектов (доля от региональных объектов – 15,7%), которые расположены на следующих автомобильных дорогах:

- 1) Р-354 Екатеринбург – Шадринск – Курган – 6 единиц;
- 2) Р-351 Екатеринбург – Тюмень – 24 единицы;
- 3) М-5 «Урал» Москва – Рязань – Пенза – Самара – Уфа – Челябинск, подъезд к городу Екатеринбургу – 10 единиц;
- 4) Р-242 Пермь – Екатеринбург – 46 единиц.

Плотность размещения объектов дорожного и придорожного сервиса на федеральных трассах в Свердловской области представлена на рисунке 36.

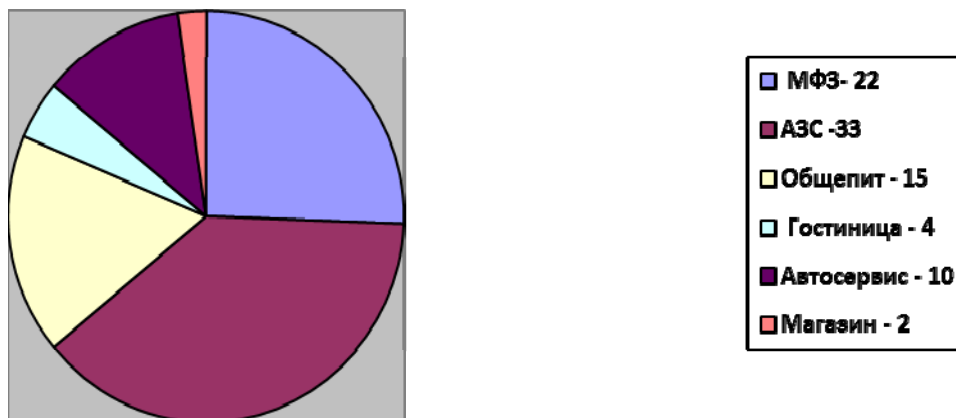


Рис. 36. Структура объектов дорожного и придорожного сервиса на федеральных трассах в Свердловской области

Основная часть объектов дорожного (далее – ОДС) и объектов придорожного сервиса (далее – ОПС) расположена в центральной, западной и восточной частях Свердловской области вдоль федеральных автомобильных

дорог с наибольшей интенсивностью движения: город Пермь – город Екатеринбург и город Екатеринбург – город Тюмень.

На региональных и межмуниципальных автомобильных дорогах размещено по состоянию на 1 октября 2020 года 463 объекта (доля от федеральных объектов – 84,3%). Плотность размещения показана на рисунке 37.

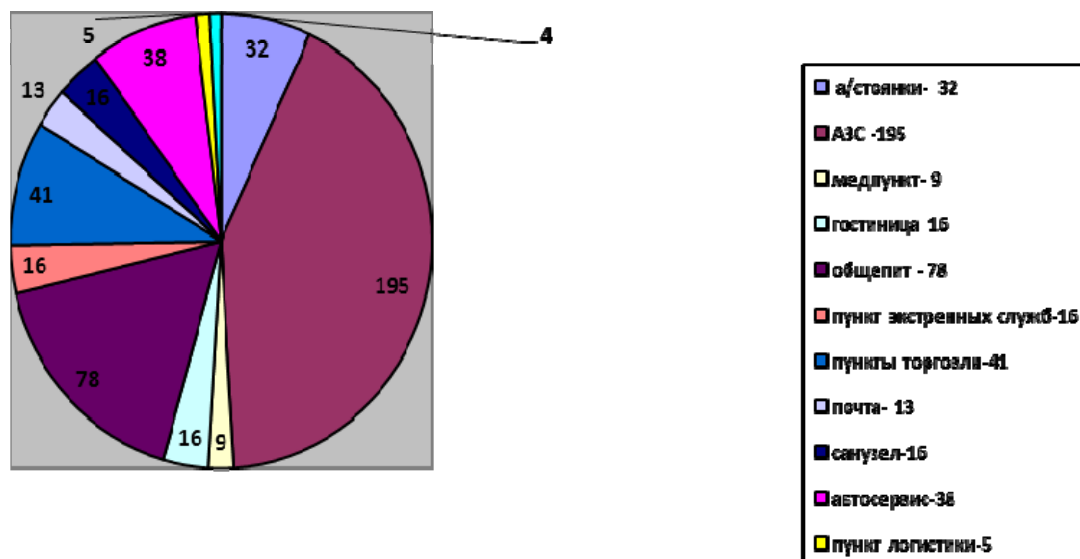


Рис. 37. Структура объектов дорожного и придорожного сервиса на региональных и межмуниципальных автомобильных дорогах в Свердловской области

В целом ОДС и ОПС расположены вблизи населенных пунктов и в пределах жилой застройки городов Арамили, Первоуральска, Асбеста, Полевского, Верхняя Салда, Качканара, Красноуфимска, Ирбита, Алапаевска, Нижний Тагил, Серова, Сухой Лог, Богдановича, Североуральска, Ивделя, Нижняя Салда, Верхняя Тура, а также в крупных поселках Ачите, Верхняя Синячиха, Пышме, Шале, Горный Щит, Верх-Нейвинском, Натальинске, где имеются благоприятные условия для подключения к инженерным коммуникациям и роста трафика грузового движения.

Вышеприведенная структура, а также размещение ОДС и ОПС на автомобильных дорогах общего пользования федерального, регионального и межмуниципального значения свидетельствуют о начальном этапе развития дорожного сервиса в Свердловской области.

Ядром формирования объектов дорожного сервиса становятся автозаправочные станции (далее – АЗС), вокруг которых постепенно развиваются центры других услуг.

Такая тенденция обусловлена тем, что основными инвесторами создания объектов дорожного сервиса являются крупные нефтяные компании, имеющие достаточные финансовые ресурсы для создания таких объектов.

Из 185 ОДС и ОПС, которым ГКУ СО «Управление автомобильных дорог» были выданы технические условия на присоединение к автомобильным дорогам регионального и межмуниципального значения, сдано только 36 ОДС и ОПС, остальные не в полной мере соответствуют требованиям постановления Правительства Российской Федерации от 28.10.2020 № 1753 «О минимально

необходимых для обслуживания участников дорожного движения требованиях к обеспеченности автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального, местного значения объектами дорожного сервиса, размещаемыми в границах полос отвода автомобильных дорог, а также требованиях к перечню минимально необходимых услуг, оказываемых на таких объектах дорожного сервиса».

Основными выявленными нарушениями являются несоблюдение санитарных и технических норм: отсутствие парковочных мест, мусоросборников, соответствующих дорожных знаков, горизонтальной разметки на переходно-скоростных полосах и другие виды нарушений.

Мониторинг также выявил наличие мест несанкционированной торговли вдоль автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, особенно в летний и осенний периоды.

Вместе с тем, остановка автотранспорта в таких местах влечет за собой уменьшение средней скорости движения, хаотичное движение пешеходов и, как следствие, снижение пропускной способности автомобильных дорог, общего уровня безопасности дорожного движения.

Существующий на сегодняшний день порядок подачи заявлений на размещение объектов ОДС и ОПС на автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения и предоставления земельных участков на праве аренды показал низкую эффективность в части обеспечения равномерного и качественного обустройства автомобильных дорог общего пользования объектами ОДС и ОПС.

Основные недостатки существующего состояния ОДС и ОПС связаны с:

- 1) отсутствием условий для системного и прогнозируемого развития, предусматривающего эффективные инструменты контроля качества;
- 2) сформировавшимися условиями для оказания конкурентоспособных услуг только на определенных, наиболее привлекательных с точки зрения бизнеса направлениях и участках автомобильных дорог.

Среди основных причин такого положения следует выделить следующие:

- 1) территориальная неравномерность развития транспортной инфраструктуры;
- 2) отсутствие актуальной, систематизированной, открытой для широкого круга пользователей автомобильных дорог информации о наличии, расположении и состоянии существующих ОДС и ОПС;
- 3) отсутствие необходимого стандарта для оценки состояния существующих объектов дорожного сервиса;
- 4) бессистемность практики предоставления земельных участков в придорожных полосах и полосах отвода под размещение объектов как собственниками автомобильных дорог, так и МО;
- 5) отсутствие единой политики и направления развития у органов государственной власти.

Следует отметить, что отсутствие согласованных механизмов доступа предпринимателей к земельным участкам вдоль автомобильных дорог общего

пользования регионального межмуниципального значения, а также отсутствие стратегии развития ОДС и ОПС с четким планом действий блокирует интенсивное развитие объектов дорожного сервиса. Процесс согласования земельных участков для размещения объектов с различными органами государственной и муниципальной власти очень затратный и длительный.

Необходимость значительных первичных затрат предпринимателей на обеспечение земельных участков и размещаемых ОДС и ОПС инженерными коммуникациями, разработка проектной документации на строительство (реконструкцию) подъездов (съездов), необходимость их оборудования переходно-скоростными полосами являются существенным обременением для среднего бизнеса.

Существующие в настоящее время вдоль автомобильных дорог Свердловской области ОДС и ОПС не образуют упорядоченной системы, возникают хаотично, их состав, содержание и качество оказываемых услуг не регламентировано. Въезды и выезды на территории большинства из них, а также сама территория не отвечают требованиям национальных стандартов.

Исправить сложившуюся ситуацию с ОДС и ОПС на территории Свердловской области позволят:

1) определение условий, мероприятий и четких требований по развитию качественных ОДС и ОПС вдоль автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального и межмуниципального значения;

2) формирование условий для развития предпринимательства (в том числе малого и среднего);

3) создание благоприятных условий для привлечения инвестиций;

4) модернизация существующей и развитие новой современной инфраструктуры;

5) повышение качества обслуживания пользователей автомобильных;

6) создание повышенного уровня безопасности для пользователей;

7) прозрачные и единые правила игры для всех собственников;

8) четкий план развития и модернизации;

9) утверждение Схемы размещения ОДС и ОПС на территории Свердловской области;

10) разработка и утверждение Порядка включения ОДС и ОПС в Схему размещения ОДС и ОПС на территории Свердловской области.

Также стоит отметить ряд существенных сложностей при реализации МКС:

1) отсутствие нормативно-правовых требований;

2) занятие больших территорий в полосах отвода автомобильных дорог;

3) существенные капитальные вложения;

4) значительная потребность в квалифицированных специалистах;

5) наличие инженерных сетей и коммуникаций в непосредственной близости от предполагаемого места размещения;

6) повышенные требования к обеспечению экологической безопасности и энергетической эффективности.

С учетом современных международных требований МКС должны включать в себя следующие объекты:

- 1) многотопливную АЗС;
- 2) пункт питания (кафе, ресторан);
- 3) пункт торговли (мини-маркет), размещаемый отдельно или в составе пункта питания;
- 4) площадку для отдыха;
- 5) площадку самообслуживания с обязательным устройством поста для проверки давления воздуха в шинах ТС, а также их подкачки;
- 6) санузлы;
- 7) мусоросборники;
- 8) банкомат;
- 9) телекоммуникационные сервисы (телефон, вайфай).

В целях увеличения спектра сервисных услуг, оказываемых транзитному трафику, в состав МКС рекомендуется включать:

- 1) прачечную;
- 2) мотель;
- 3) автостоянку;
- 4) площадку для выгула животных;
- 5) пункт медицинской помощи;
- 6) вертолетную площадку;
- 7) площадку аварийно-спасательных служб, привлекаемых для ликвидации последствий ДТП;
- 8) специализированную автостоянку служб эвакуации ТС;
- 9) зону весогабаритного контроля;
- 10) пункт мойки;
- 11) станцию технического обслуживания;
- 12) места (рынок) для розничной реализации продуктов и (или) сувениров местного промысла;
- 13) кемпинг или кемпстоянку с парковочными местами для легковых автомобилей с прицепами-дачами (автокемперами);
- 14) павильоны для проведения презентаций и выставок;
- 15) обзорную площадку;
- 16) специальную зону отдыха для проведения спортивно-оздоровительных и культурно-развлекательных мероприятий;
- 17) другие объекты, предназначенные для обслуживания участников дорожного движения по пути следования.

В составе МКС помимо объектов сервиса необходимо предусматривать здания и сооружения их инженерного обеспечения (котельная, трансформаторная подстанция, очистные сооружения хозяйственно-бытовых и дождевых стоков, а также обратного водоснабжения, водозабор с насосной станцией, системы автономного и резервного электропитания, противопожарной защиты).

Комплекс оказываемых услуг должен обеспечивать возможность эффективного использования ТС участниками дорожного движения (исключать

значительные излишние пробеги) и комфортные условия труда и отдыха водителей, в том числе экипажей ТС, осуществляющих международные автомобильные перевозки.

ОДС и ОПС, входящие в состав МКС, должны обеспечивать беспрепятственный доступ также для всех маломобильных групп населения ко всем видам предоставляемых услуг.

С высокой уверенностью можно заявить, что Свердловская область нуждается в МКС, а их размещение должно быть выполнено по результатам комплексного обследования существующей дорожной сети, опроса участников дорожного движения, увязано с основными транспортными коридорами, опорной сетью, основными инфраструктурными объектами, наличием (возможностью строительства) инженерных сетей и коммуникаций в непосредственной близости от предполагаемого места размещения. Ввиду создания значительного количества новых рабочих мест, новой базы потребления, места размещения МКС должны быть продуманы с точки зрения логистики трудовых ресурсов, товаров, возможности обслуживания и содержания инфраструктуры либо обладать значительной самодостаточностью.

Отрицательным моментом развития сети МКС может стать исчезновение в радиусе 100–150 км ОДС и ОПС из-за невозможности конкурировать, в связи с чем остро встает вопрос о четком разграничении предоставляемых товаров и услуг в МКС, ОДС и ОПС.

Создание новых и модернизация существующих ОДС и ОПС, развитие МКС позволят создать дополнительные рабочие места, МКС могут поспособствовать развитию депрессивных районов.

Глава 21. Грузовой каркас улично-дорожной сети

Совместное использование улично-дорожной сети грузовыми и легковыми автомобилями, имеющими разные габаритные и динамические характеристики, приводит к снижению пропускной способности, росту аварийности и ухудшению дорожной ситуации в городе в целом. Полностью развести потоки грузовых и легковых автомобилей невозможно. Частичным решением этой проблемы в рамках ограниченного финансирования является создание грузового каркаса во всех крупных городах Свердловской области. Грузовой каркас представляет собой выделенную часть улично-дорожной сети, по которой разрешен транзитный проезд грузового транспорта, как правило, массой свыше 2,5 тонны. В грузовой каркас включаются основные транспортные артерии, магистральные улицы, соединяющие крупные объекты грузогенерации (промышленные территории, склады), не имеющие инфраструктурных ограничений и, по возможности, расположенные на достаточном удалении от жилых домов.

Движение грузового транспорта по улицам, не входящим в грузовой каркас, должно допускаться только при следовании к расположенным за его пределами местам выполнения погрузочно-разгрузочных работ, организованной стоянки, проведения ремонтных работ или технического обслуживания.

Создание грузового каркаса является основой и может быть рассмотрено в виде исключения до создания обходов крупных городов. Особо остро данная проблема стоит в городах Екатеринбурге (окончание строительства ЕКАД), Ивделе, Североуральске, Верхняя Салда, Нижняя Салда, Ирбите, Тавде, Красноуфимске, Серове и Артемовском.

Грузовой каркас поможет не только разделить улицы города на две зоны – сам грузовой каркас и жилая зона, но и позволит поддерживать транспортно-эксплуатационное состояние улиц в хорошем состоянии (увеличатся межремонтные сроки).

Создание грузового каркаса также окажет положительное влияние на безопасность дорожного движения, снизит заторы, повысит пропускную способность, значительно уменьшит неоднородность транспортного потока, возникающую из-за грузового транспорта, позволит исключить лишние перестроения легкового транспорта для опережения грузового.

Внедрение грузового каркаса создает комфортные условия проживания для населения города: уменьшение шума, загазованности воздуха, снижение аварийности, предзаторовых ситуаций на улицах города. Другой не менее важной положительной стороной внедрения грузового каркаса для транзитного транспортного потока является повышение средней скорости движения, сокращение времени в пути, оптимизация логистики доставки грузов и товаров, сокращение издержек транспортной компании, что в итоге должно сказаться на уменьшении стоимости услуг и товаров для конечного потребителя.

Жесткая конкуренция на рынке грузовых автомобильных перевозок подталкивает компании к максимальной экономии в ущерб безопасности дорожного движения. Это относится к затратам на техническое обслуживание, расходные материалы и запасные части, режиму труда и отдыха водителей, загрузке автомобилей (перевозка навалочных грузов, как правило, проходит с превышением разрешенной максимальной массы ТС).

Также стоит отметить, что к улично-дорожной сети, на которой планируется организовать грузовой каркас, предъявляются повышенные требования к дорожным одеждам, транспортно-эксплуатационному состоянию, содержанию и обеспечению общего уровня безопасности дорожного движения.

Параграф 29. Система маршрутного ориентирования

Одним из способов повышения привлекательности дорожной сети Свердловской области может стать информационное обеспечение нового уровня водителей ТС. По своему назначению оно многопланово, предметом информации для участников движения могут быть погодные-климатические условия (скользкость дорожных покрытий, ограниченная видимость), введенные на автомобильной дороге ограничения на движение (регламентация режимов и направлений движения на участках дорожной сети), оптимальные маршруты движения по дорожной сети к конечным пунктам следования.

Недостатки в системе маршрутного ориентирования (далее – СМО) вызывают перепробеги ТС по дорожной сети, а, следовательно, излишнюю ее загрузку, перерасход горюче-смазочных материалов, дополнительные неоправданные и неучтенные затраты времени на движение, дополнительное загрязнение окружающей среды. Кроме того, отсутствие у водителей уверенности в правильном выборе маршрута приводит к увеличению степени напряженности их труда, повышенным энергетическим и эмоциональным затратам, что, в свою очередь, отрицательно сказывается на безопасности дорожного движения в целом.

СМО представляет собой техническую реализацию существующей или вновь разработанной системы распределения транспортных потоков (далее – ТП) по дорожной сети. За основу СМО принимаются данные о притягательной и генерирующей способности тех пунктов на дорожной сети, о которых необходимо информировать водителей ТС.

Работы по созданию СМО можно разделить на несколько этапов:

первый этап – обследование пунктов притяжения ТП; результатом выполнения первого этапа должен стать перечень информационных объектов;

второй этап – анализ маршрутов движения ТС к информационным объектам (анализ позволит разработать дислокацию источников информации, то есть знаковую информацию о конкретных информационных объектах);

третий этап – анализ всего информационного массива для рациональной компоновки знаков индивидуального проектирования;

четвертый этап – установка знаков индивидуального проектирования в требуемых местах.

Одновременно с помощью запрещающих, предписывающих и информационных дорожных знаков на перекрестках реализуются схемы организации дорожного движения, обеспечивающие ТП оптимальные маршруты движения.

СМО должна содержать необходимый перечень объектов, в информации о местоположении которых заинтересованы водители ТС. Неполнота этого перечня влечет за собой недостаточную информированность водителей и, как следствие, их ошибки в выборе оптимальных маршрутов движения, дополнительные остановки в целях уточнения этих маршрутов. Избыточность перечня ведет к излишним экономическим затратам и к информационной перегрузке водителей ТС.

В крупных населенных пунктах Свердловской области, не имеющих обходов, но имеющих грузовые каркасы, реализация СМО позволит снизить загрузку дорожной сети, сократить расход горюче-смазочных материалов, уменьшить затраты времени в пути, загрязнение окружающей среды.

Параграф 30. Развитие интеллектуальных транспортных систем

Интеллектуальная транспортная система (далее – ИТС) – это интеллектуальная система, использующая инновационные разработки в моделировании транспортных систем и регулировании ТП, предоставляющая

конечным потребителям большую информативность и безопасность, а также качественно повышающая уровень взаимодействия участников движения по сравнению с обычными транспортными системами.

ИТС является местом соприкосновения автотранспортной индустрии и индустрии информационных технологий и базируется на моделировании транспортных систем и регулировании ТП.

В мировой практике ИТС способствует решению проблем экономического и социального характера – сокращение аварийности, повышение эффективности общественного транспорта и грузоперевозок, обеспечения общей транспортной безопасности, улучшения экологических показателей, оптимизация пути, сокращение времени в пути, способствует снижению нервного напряжения водителей.

ИТС состоит из множества локальных (модульных) проектов ИТС (далее – ЛП ИТС).

Целями ЛП ИТС являются:

- 1) обеспечение безопасности дорожного движения;
- 2) обеспечение номинальной пропускной способности;
- 3) оптимизация транспортного процесса;
- 4) поддержание заданного уровня содержания дорожного полотна и элементов дорожной инфраструктуры;
- 5) предоставление информации о внешних окружающих факторах;
- 6) предоставление различных сервисных услуг пользователям транспортной системы;
- 7) формирование заданного поведения участников дорожного движения на подсознательном уровне и культуры вождения.

Успехом реализации ИТС является правильно созданная интеграционная платформа. Интеграционная платформа должна выполнять следующие функции:

- 1) координация работы всех комплексных подсистем ИТС;
- 2) предоставление вариантов принятия решения персоналу ЛП ИТС в штатных и нештатных режимах;
- 3) представление предварительно обработанных данных от комплексных подсистем ИТС персоналу ЛП ИТС;
- 4) принятие решений из существующего набора сценариев по управлению транспортной системой в штатном режиме;
- 5) обеспечение взаимодействия с внешними информационными системами.

ЛП ИТС может состоять из одной или нескольких комплексных подсистем, таких как:

- 1) автоматизированная система управления дорожным движением, включающая в себя подсистему директивного управления транспортными потоками и подсистему косвенного управления транспортными потоками;
- 2) подсистема обратной связи с водителем (информационные табло, многопозиционные знаки, знаки обратной информации с водителем);
- 3) автоматизированная система управления маршрутизированным транспортом (общественным транспортом).

- 4) подсистема контроля соблюдения правил дорожного движения и контроля транспорта (АПВГК);
- 5) подсистема мониторинга транспортного потока;
- 6) подсистема управления состоянием автомобильных дорог (на основании данных с метеостанций);
- 7) подсистема управления в критических ситуациях (при ДТП, стихийных бедствиях и иных ситуациях);
- 8) подсистема пользовательских сервисов.

Количество ЛП ИТС зависит от сложности поставленной задачи.

Ввиду наличия смешанного транспортного потока на дорожной сети внедрение ИТС должно способствовать сокращению аварийности, повышению эффективности функционирования общественного транспорта и грузоперевозок, улучшению экологических показателей.

Общее запланированное число введенных в эксплуатацию ИТС на территории Свердловской области – 2. К 1 ноября 2021 года планируется внедрить одну ИТС в Нижнетагильской городской агломерации, к 2024 году – одну ИТС в Екатеринбургской городской агломерации.

Часть 6. Технология реализации Стратегии (механизмы)

Раздел 6. Механизмы реализации Стратегии

В данном разделе рассмотрены сценарии развития отрасли и механизм реализации Стратегии с учетом данных сценариев.

Глава 22. Сценарии развития отрасли

Формирование сценариев развития транспортного комплекса по грузоперевозкам базируется на развитии Свердловской области как промышленного грузообразующего региона Российской Федерации.

В Стратегии рассматриваются инерционный и форсированный сценарии развития Свердловской области и транспортного комплекса.

Инерционный сценарий развития транспортного комплекса Свердловской области предусматривает:

1) темпы роста автомобилизации в соответствии с ростом среднего душевого дохода;

2) темпы роста грузовой базы Свердловской области в соответствии с темпами роста промышленности и сельского хозяйства в соответствии со Стратегией социально-экономического развития Свердловской области на 2016–2035 годы, что подразумевает умеренный рост грузоперевозок за счет умеренного роста выпуска строительного комплекса, металлургического и химического комплексов и машиностроения, сохранение объемов выпуска лесопромышленного комплекса при изменении его структуры;

3) развитие транспорта Российской Федерации в целом в соответствии с консервативным вариантом Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года;

4) развитие железнодорожного транспорта Российской Федерации в целом в соответствии с консервативным вариантом Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации на период до 2030 года.

Форсированный вариант развития подразумевает дополнительно:

1) повышенные темпы роста количества личных автомобилей;

2) значительный рост добычи строительных нерудных материалов и промышленности строительных материалов;

3) ввод в эксплуатацию новых мощностей лесопромышленного и химического комплекса;

4) развитие транспорта Российской Федерации в целом в соответствии с инновационным вариантом Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года;

5) развитие железнодорожного транспорта России в целом в соответствии с инновационным вариантом стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации на период до 2030 года.

Глава 23. Основные механизмы реализации Стратегии

Основными механизмами реализации Стратегии являются:

1) реализация региональных проектов, образующих региональную составляющую национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»:

«Дорожная сеть Свердловской области, а также Екатеринбургской городской агломерации и Нижнетагильской городской агломерации на 2019–2024 годы»;

«Общесистемные меры развития дорожного хозяйства Свердловской области, а также Екатеринбургской городской агломерации и Нижнетагильской городской агломерации на 2019–2024 годы»;

«Безопасность дорожного движения»;

2) формирование, обеспечение ресурсами и реализация программ развития транспортной системы Свердловской области, в том числе:

развития дорожного хозяйства Свердловской области;

развития регионального проекта «Экспорт услуг»;

развития региональной программы «Умные города Свердловской области»;

развития транспортно-логистической системы Свердловской области;

транспортного обслуживания населения в пригородном межмуниципальном сообщении на основе контрактной системы;

поддержки транспортного обслуживания населения на основе контрактной системы в МО;

развития автомобильного пассажирского транспорта общего пользования с учетом приоритета перехода на использование газомоторного топлива;

развития автовокзалов и автостанций;

развития остановочных пунктов автомобильного транспорта;

развития РНИС ТК СО как объективного средства контроля за выполнением условий контрактов на транспортное обслуживание населения;

3) включение проектов развития транспортной инфраструктуры и подвижного состава на территории Свердловской области в федеральные программы развития транспортного комплекса при их актуализации, в том числе:

в части развития Екатеринбургского железнодорожного узла;

в части ликвидации узких мест на Транссибе;

в части ВСМ-2 (город Казань – город Екатеринбург);

в части развития скоростных автомобильных дорог по направлению Запад – Восток;

в части развития автомобильных дорог, ориентированных на развитие межрегиональных связей;

в части развития аэропорта «Кольцово» как узлового аэропорта федерального значения;

в части объектов складской инфраструктуры и системы контейнерных терминалов;

4) защита интересов Свердловской области на федеральном уровне при обсуждении перспектив развития транспортно-логистических узлов федерального уровня;

5) стимулирование приобретения энергоэффективного подвижного состава, в том числе подвижного состава городского электрического транспорта, подвижного состава, использующего газомоторное топливо;

6) развитие методов и форм привлечения инвестиций в развитие транспортного комплекса Свердловской области, в том числе:

приоритетное выделение земельных участков для развития объектов транспортно-логистического комплекса и транспортно-пересадочных узлов, обеспечение их коммуникациями за счет областного бюджета в рамках государственно-частного партнерства;

формирование лизинговых схем с участием частных инвесторов и бюджетов различных уровней, предоставление государственных гарантий при обновлении парка автобусов общего пользования, подвижного состава городского электрического транспорта;

использование концессионных соглашений при строительстве и реконструкции обходов городов, скоростных автомобильных дорог и автомагистралей, развитии скоростного пассажирского транспорта;

7) развитие трудовых ресурсов транспортного комплекса Свердловской области, в том числе:

совершенствование системы подготовки водителей и машинистов, прежде всего в части безопасности;

подготовка специалистов по обслуживанию автопарка на газомоторном топливе и АГНКС;

подготовка специалистов для работы на скоростных пассажирских транспортных системах;

подготовка специалистов в сфере логистики;

подготовка специалистов в сфере управления на транспорте;

подготовка научных кадров;

8) внедрение эффективных организационных схем и систем управления реализацией Стратегии, в том числе:

развитие мониторинга состояния и загрузки сети автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения;

организация мониторинга грузопотоков и расчета регионального транспортно-экономического баланса;

формирование и мониторинг выполнения стандартов транспортного обслуживания населения;

организация государственного мониторинга и контроля выполнения контрактов на транспортное обслуживание населения;

формирование и актуализация документов планирования транспортного обслуживания населения, в том числе комплексных транспортных схем городов;

своевременное обновление и корректировка транспортной стратегии и программ развития;

создание и развитие межмуниципальных транспортных агентств для организации транспортного обслуживания населения.

9) взаимодействие органов государственной власти Свердловской области с ассоциациями и отдельными организациями отечественных и зарубежных международных перевозчиков;

10) интеграция Стратегии со стратегиями развития МО;

11) использование механизмов государственно-частного партнерства.

Глава 24. Связь с иными документами

Базовыми документами для формирования сценариев развития транспортного комплекса Свердловской области являлись:

Схема территориального планирования Свердловской области (утверждена постановлением Правительства Свердловской области от 31.08.2009 № 1000-ПП «Об утверждении Схемы территориального планирования Свердловской области»);

Стратегия социально-экономического развития Свердловской области на 2016–2030 годы (утверждена Законом Свердловской области от 21 декабря 2015 года № 151-ОЗ «О Стратегии социально-экономического развития Свердловской области на 2016–2030 годы»);

Схема развития и обеспечения сохранности сети автомобильных дорог общего пользования в Свердловской области на период 2017–2031 годы (одобрена приказом ГКУ СО «Управление автомобильных дорог» от 31.07.2015 № 607 «Об одобрении Схемы развития и обеспечения сохранности автомобильных дорог общего пользования в Свердловской области на 2017–2031 годы»);

отраслевые и межотраслевые стратегии исполнительных органов государственной власти Свердловской области.

Глава 25. Кадровое обеспечение

Необходимым инструментом реализации Стратегии является обеспечение транспортного комплекса Свердловской области трудовыми ресурсами.

Рост производительности труда и улучшение использования трудовых ресурсов в региональном транспортном комплексе являются важнейшими факторами снижения транспортных издержек и повышения конкурентоспособности транспортного комплекса Свердловской области.

Рост числа работников, занятых в транспортном комплексе, достигается посредством следующих мероприятий:

1) содействие развитию и стабильному функционированию регионального рынка транспортных услуг с учетом экономических, демографических и других особенностей Свердловской области, развитию инфраструктуры транспортного комплекса, мобилизации финансовых ресурсов для решения проблем транспорта

Свердловской области, оказанию государственной финансовой поддержки на социально значимые перевозки пассажиров и грузов;

2) финансирование мероприятий, предусмотренных целевыми программами транспортного обслуживания населения;

3) принятие мер по повышению заработной платы;

4) приведение минимальной тарифной ставки в соответствие тарифной ставке, определенной отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту Российской Федерации;

5) обновление подвижного состава;

6) рассмотрение предложений работодателей о предоставлении налоговых льгот по налогам, уплачиваемым в областной бюджет, для отраслевых предприятий, осуществляющих перевозки пассажиров по маршрутам городского и пригородного сообщения социально значимых грузов, и при необходимости внесение их в установленном порядке в законодательные и исполнительные органы государственной власти Свердловской области;

7) разработка предложений по совершенствованию нормативных правовых актов Свердловской области, касающихся деятельности отраслевых предприятий.

Реализация кадровой политики осуществляется путем подписания соглашений с отраслевыми союзами и объединениями. Например, областное соглашение по автомобильному и городскому наземному электрическому транспорту между Общественной организацией Свердловская территориальная организация Общероссийского профсоюза работников автотранспорта и дорожного хозяйства, Союзом автотранспортных предпринимателей Свердловской области и Министерством транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области на 2018–2020 годы.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
27.		внебюджетные источники	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
28.	4. Плановая интеграция аэропорта «Кольцово» в систему внутренних и международных воздушных перевозок		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
29.	4.1. Организация транспортного обслуживания населения воздушным транспортом	федеральный бюджет	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
30.		областной бюджет	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
31.		местные бюджеты	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
32.		внебюджетные источники	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
33.	5. Обеспечение сохранности и развитие автомобильных дорог общего пользования Свердловской области		10 582 359,0	11 544 915,4	13 822 292,6	16 010 060,5	13 424 059,2	14 235 983,9	12 733 509,8	15 133 748	0	0	0	0	0	0	0	107 486 929
34.	5.1. Капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования регионального и местного значения	федеральный бюджет	1 200 000	800 000	1 904 193,7	2 300 000	1 576 000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7 780 193
35.		областной бюджет	9 238 559	10 559 831	11 705 421	13 468 966	11 730 374	14 144 614	12 642 140	15 042 379								98 532 287
36.		местные бюджеты	143 800	185 083	212 677	241 094	117 684	91 369	91 369	91 369,1								1 174 448
37.		внебюджетные источники	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
38.	6. Снижение влияния транспорта на загрязнение окружающей среды		414 320	404 624	381 384	328 404	198 362	14 456	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1 741 550
39.	6.1. Приобретение автобусов, работающих на газомоторном топливе	федеральный бюджет	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
40.		областной бюджет	204 192	364 162	190 692	164 202	99 181	7 228	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1 029 657
41.		местные бюджеты	210 128	40 462	190 692	164 202	99 181	7 228	0	0	0	0	0	0	0	0	0	711 893
42.		внебюджетные источники	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
43.	Всего	Все источники	17 168 909	17 851 736	21 944 330	20 557 742	20 553 130	17 005 610	16 054 534	17 461 569	18 011 435	18 863 249	19 761 184	20 708 187	21 707 430	22 762 321	28 734 137	264 283 946
		в том числе:																
44.		федеральный бюджет	2 110 000	2 044 511	2 354 194	1 576 000	1 576 000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5 506 194
45.		областной бюджет	14 437 760	15 172 704	18 055 017	17 741 127	18 324 742	16 769 814	15 955 796	17 362 831	17 908 748	18 756 454	19 650 117	20 592 678	21 587 301	22 637 386	28 582 135	25 400 3689
46.		местные бюджеты	621 149	634 521	1 535 119	1 240 615	652 388	235 796	98 738	98 738	102 687	106 795	111 067	115 509	120 129	124 935	152 002	4 774 063
47.		внебюджетные источники			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

*Инфляция на уровне 4% взята из Прогноза социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2036 года, подготовленного Министерством экономического развития Российской Федерации.

Информация об инвестиционных программах и региональных проектах, сведения об их территориальной привязке представлены в таблице 11.

Таблица 11

Номер строки	Наименование инвестиционного проекта, регионального проекта (программы)	Период реализации проекта (годов)	Перечень МО (городов), на территориях которых реализуется проект (программа)
1.	Создание Уральской высокоскоростной железнодорожной магистрали Челябинск – Екатеринбург (при принятии решения Правительством Российской Федерации)	2019–2050	Арамильский городской округ Свердловской области, Белоярский городской округ, Сысертский городской округ
2.	Строительство и реконструкция объектов аэропортового комплекса «Кольцово»	2004–2025	муниципальное образование «город Екатеринбург»
3.	Строительство складского комплекса ООО «Терминал Чкаловский»	2015–2023	муниципальное образование «город Екатеринбург»
4.	Создание Уральского оптово-распределительного центра	2018–2021	Камышловский городской округ Свердловской области
5.	Проектирование и строительство в городе Нижний Тагил автодорожного мостового перехода через Нижнетагильский пруд и сопутствующей дорожной и инженерной инфраструктуры	2018–2022	город Нижний Тагил
6.	Реконструкция автомобильной дороги Карпинск – Кытлым на территории городского округа Карпинск в Свердловской области, I пусковой комплекс, Iб этап; II пусковой комплекс; III пусковой комплекс	2015–2019	городской округ Карпинск
7.	Реконструкция моста через реку Исеть по улице Челюскинцев с реконструкцией улично-дорожной сети. I этап	2017–2022	муниципальное образование «город Екатеринбург»
8.	Строительство автомобильной дороги вокруг г. Екатеринбурга на участке автодорога Пермь – Екатеринбург – автодорога Подъезд к г. Екатеринбургу от автодороги «Урал»	2011–2024	муниципальное образование «город Екатеринбург», городской округ Первоуральск, Сысертский городской округ
9.	Реконструкция автомобильной дороги вокруг г. Екатеринбурга на участке Семь Ключей – Большой Исток на территории муниципального образования «город Екатеринбург» в Свердловской области	2018–2023	муниципальное образование «город Екатеринбург»
10.	Создание Екатеринбургского логистического почтового центра	2019–2021	муниципальное образование «город Екатеринбург»
11.	Строительство новой очереди современных складских комплексов	2019–2020	Березовский городской округ
12.	Строительство нового грузового двора на станции Екатеринбург-Товарный	2019–2023	муниципальное образование «город Екатеринбург»
13.	Обновление парка подвижного состава (пригородный железнодорожный транспорт, Екатеринбургский метрополитен, автотранспортные предприятия)	2016–2035	города Екатеринбург, Нижний Тагил, Сысерть, Арамиль, Полевской, Камышлов, Ирбит, Ивдель, Дегтярск, Каменск-Уральский

При реализации мероприятий, указанных в Стратегии, будет проводиться подготовка предложений по включению предусмотренных ею объектов в государственную программу. В этом случае соответствующие технико-экономические обоснования с анализом планируемых доходов, расходов и капитальных затрат будут подготовлены в увязке с детальным техническим проектированием, оценкой социально-экономической эффективности инвестиций и проработкой всего комплекса других вопросов, связанных с выполнением таких проектов.