

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Арамилского городского округа должна обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения. Программа позволит обеспечить:

- безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность;
- доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;
- развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности – в перевозке пассажиров и грузов на территории муниципального образования;
- развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью;
- условия для управления транспортным спросом;
- создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;
- создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;
- условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;
- эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

1.13 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

Финансирование мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры может осуществляться за счет средств федерального бюджета, регионального бюджета, местного бюджета и внебюджетных источников финансирования.

Средства местного бюджета составляют муниципальный дорожный фонд, источниками формирования которого являются:

- акцизы на дизельное топливо, подлежащие распределению между бюджетами субъектов Российской Федерации и местными бюджетами с учетом установленных дифференцированных нормативов отчислений в местные бюджеты;
- акцизы на моторные масла для дизельных и (или) карбюраторных (инжекторных) двигателей, подлежащие распределению между бюджетами субъектов Российской Федерации и местными бюджетами с учетом установленных дифференцированных нормативов отчислений в местные бюджеты;
- акцизы на автомобильный бензин, подлежащие распределению между бюджетами субъектов Российской Федерации и местными бюджетами с учетом установленных дифференцированных нормативов отчислений в местные бюджеты;
- акцизы на прямогонный бензин, подлежащие распределению между бюджетами субъектов Российской Федерации и местными бюджетами с учетом установленных дифференцированных нормативов отчислений в местные бюджеты;
- плата в счет возмещения вреда, причиняемого объектам дорожного хозяйства транспортными средствами, осуществляющими автомобильные перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов;
- штрафы за нарушение правил перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов;
- субсидии из федерального и регионального дорожного фонда на финансовое обеспечение дорожной деятельности, а также капитального ремонта и ремонта дворовых территорий многоквартирных домов, проездов к дворовым территориям многоквартирных домов, расположенных в границах муниципального образования;
- безвозмездные поступления от физических и юридических лиц на финансовое обеспечение дорожной деятельности, в том числе добровольные пожертвования, в отношении объектов дорожного хозяйства муниципального образования;
- денежные средства, поступающие в бюджет муниципального образования от уплаты неустоек (штрафов, пеней), а также от возмещения убытков муниципального заказчика, взысканные в установленном порядке в связи с нарушением исполнителем (подрядчиком) условий муниципального контракта или иных договоров, финансируемых за счет средств муниципального дорожного фонда, или в связи с уклонением от исполнения таких контрактов или иных договоров;
- денежные средства, внесенные участником конкурса или аукциона, проводимых в целях заключения муниципального контракта, финансируемого за счет средств муниципального дорожного фонда, в качестве обеспечения заявки на участие в таком конкурсе или аукционе в случае уклонения участника конкурса или аукциона от заключения такого контракта и в иных случаях, установленных законодательством Российской Федерации;
- государственная пошлина за выдачу уполномоченным органом администрации муниципального образования специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортных средств, осуществляющих перевозки опасных, тяжеловесных и крупногабаритных грузов;
- иные поступления в бюджет муниципального образования, установленные законодательством в части финансового обеспечения дорожной деятельности, а также иные источники, связанные с обеспечением дорожной деятельности.

Объем бюджетных ассигнований муниципального дорожного фонда утверждается решением Думы Арамилского городского округа о бюджете муниципального образования на очередной финансовый год и плановый период в размере не менее базового объема дорожного фонда муниципального образования и не менее прогнозируемого объема доходов бюджета муниципального образования по вышеуказанным источникам.

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

В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной сети, на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. При выполнении текущего ремонта используются современные технологии с использованием специализированных звеньев машин и механизмов, позволяющих сократить ручной труд и обеспечить высокое качество выполняемых работ. При этом текущий ремонт в отличие от капитального, не решает задач, связанных с повышением качества дорожного покрытия - характеристик ровности, шероховатости, прочности и т.д. Проведенный анализ эффективности работ по текущему ремонту и ремонту путем замены верхнего слоя покрытия показывает, что при объеме работ, превышающем 20% от общей площади покрытия, текущий ремонт является неэффективным. Поэтому предпочтение отдается капитальному ремонту.

Недофинансирование дорожной отрасли, в условиях постоянного роста интенсивности движения, изменения состава движения в сторону увеличения грузоподъемности транспортных средств, приводит к несоблюдению межремонтных сроков, накоплению количества участков «недоремонта».

Учитывая вышеизложенное, в условиях ограниченных финансовых средств стоит задача их оптимального использования с целью максимально возможного снижения количества проблемных участков автомобильных дорог и сооружений на них.

Несоответствие уровня развития автомобильных дорог уровню автомобилизации приводит к существенному росту расходов, снижению скорости движения, повышению уровня аварийности.

При прогнозируемых темпах социально-экономического развития спрос на грузовые перевозки автомобильным транспортом к 2035 году увеличится. Объем перевозок пассажиров автобусами и легковыми автомобилями к 2035 году также увеличится. Прогнозируемый рост количества транспортных средств и увеличение объемов грузовых и пассажирских перевозок на автомобильном транспорте приведет к повышению интенсивности движения на автомобильных дорогах местного значения.

Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям для экономики и населения городского округа и является одним из наиболее существенных инфраструктурных ограничений темпов социально-экономического развития Арамилского городского округа.

В целях развития современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей повышение транспортной доступности районов всех населенных пунктов Арамилского городского округа, обеспечение комплексной безопасности и устойчивости транспортной инфраструктуры, создание безопасных условий движения по улично-дорожной сети на территории Арамилского городского округа было выделено финансирование из дорожного фонда на содержание и ремонт улично-дорожной сети. Данные представлены в таблице 1.24.

Таблица 1.24

Объемы финансирования мероприятий по содержанию и ремонту улично-дорожной сети				
Дорожное хозяйство, тыс. руб.	Показатель	2016 г.	2017 г.	2018 г.
	план	44821,0	44209,0	Нет данных
	факт	19958,8	38880,9	Нет данных

Для эффективного решения проблем транспортной инфраструктуры необходимо продолжение системной реализации мероприятий, направленных на комплексное развитие транспортной сети в соответствии с социально-экономическими и градостроительными темпами развития муниципального образования и их обеспеченность финансовыми ресурсами.

Содержание и ремонт муниципальных дорог осуществляется по договорам, заключенным по результатам проведения аукционов согласно титульному списку благоустройства Арамилского городского округа, капитальный ремонт дорог выполняется в плановом порядке на основании договоров, заключенных по результатам проведения аукционов в объёме выделенных денежных средств.

2 ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ АРАМИЛЬСКОГО ГОРОДСКОГО ОКРУГА

2.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития

Стратегией социально-экономического развития Арамилского городского округа на период до 2030 года рассматривается агломерационный сценарий развития округа в существующих границах.

Сценарий является частью стратегии создания Екатеринбургской агломерации, в первую очередь которой входят следующие города: Среднеуральск, Верхняя Пышма, Березовский, Арамиль.

При развитии южного направления Екатеринбургской агломерации, Арамилский городской округ становится южным транспортно-логистическим центром (рисунок 2.1).

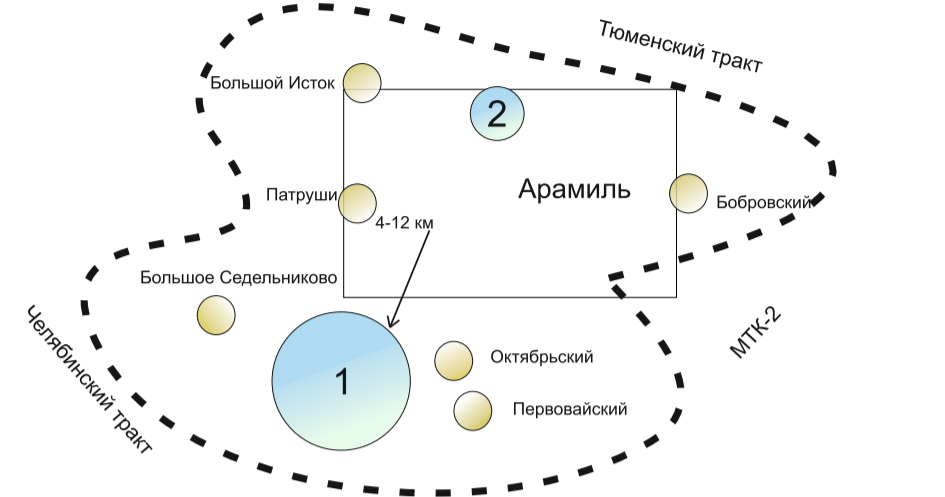


Рисунок 2.1 – Схема размещения Южного транспортно-логистического центра Екатеринбургской агломерации (1 – Транспортно-логистический комплекс «Большое Седельниково», 2 – Транспортно-логистический комплекс «Кольцовский-3»)

Сценарий наиболее полно соответствует цели реализации направления социально-экономической политики Арамилского городского округа на период до 2030 года, и будет способствовать повышению качества жизни и инвестиционной привлекательности Арамилского городского округа на основе комплексного освоения территории, развития застроенной территории, жилищного строительства.

Анализ численности населения Арамилского городского округа за период с 2010 г. по 2017 г. показал стабильный рост. За данный период население округа увеличилось с 17081 до 23100 чел., почти на 30 процентов. Данный рост численности населения обеспечен как естественным приростом, так и значительной миграцией населения с прилегающих территорий на территорию Арамилского городского округа. Этому способствовали хорошие природные условия, благоприятная экологическая обстановка.

Перспективная численность постоянного населения согласно стратегии социально-экономического развития Арамилского городского округа на период до 2035 года представлена в таблице 2.1.

Таблица 5.1

Перспективная численность населения Арамилского городского округа											
Показатели	Период										
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Численность постоянного населения на начало года	24508	25512	26516	27520	28524	29528	30232	30936	31640	32344	33048
Среднегодовая численность постоянного населения	25010	26014	27018	28022	29026	29880	30584	31288	31992	32696	33401

В округе созданы в целом благоприятные социальные условия для проживания жителей. К ним относятся возможности получения доступной и эффективной медицинской помощи, качественного образования, доступа к объектам физической культуры и спорта, к культурным ценностям, достойного социального обеспечения. В Арамилском городском округе развита сфера торговли и бытового обслуживания, удовлетворяющая потребности всех групп населения. Близость к столице Урала - г. Екатеринбург - увеличивает эти возможности. Бурный рост жилищного строительства в округе обеспечил возможность выбора доступного, комфортного и относительно недорогого жилья.

Ожидаемый ввод жилья с учетом высотного строительства жилых кварталов в городе Арамиль в рамках «развития застроенных территорий» и индивидуальной жилой застройки за период с 2018 года по 2030 год составит порядка 370 тыс. кв. метров.

Таблица 5.2

Формирование жилищного фонда на территории Арамилского городского округа												
Показатели	Ед. изм.	Период										
		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ввод жилья в год	тыс. кв. м	41	33	30	30	30	30	19	19	19	19	15
Средняя обеспеченность населения жильем на конец года	кв. м. общей площади на 1 жителя	28	29	29	30	30	31	32	32	33	34	35
Общая площадь аварийного жилья	тыс. кв. м	5,7	5,3	4,8	4,4	4	3,6	3,1	2,8	2,4	2	1,7

Пространственный анализ территории округа показал фактическое отсутствие свободного земельного ресурса для дальнейшего жилищного строительства и ограниченность количества и площади участков для комплексного освоения застроенных территорий. В ближайшие 3-5 лет эти участки будут застроены и дальнейшее многоквартирное жилищное строительство в округе завершится.

Вместе с тем, в настоящее время Арамилский городской округ, имея собственную площадь 30 кв. км., по факту обслуживает территорию площадью 100 кв. км., то есть в три раза себя превышающую. В дальнейшем, при строительстве торгово-логистического комплекса «Кольцовский-3» и «Седельниково», территория обслуживания увеличится до 160 кв. км. Город Арамиль, ввиду его размещения непосредственно на территории южного транспортно-логистического узла, становится удобным центром его управления.

Создание единой инженерно-транспортной инфраструктуры позволит оптимизировать обеспечение населения округа и близлежащих населенных пунктов необходимыми услугами с наименьшими объемами затрат. В частности, к таким мероприятиям можно отнести совместное использование имеющихся на северной территории Сысертского городского округа источников питьевой воды, улучшение канализования пос. Патруши, пос. Большой Исток с модернизацией очистных сооружений города Арамиль. В условиях отсутствия на территории Арамилского городского округа собственного полигона оптимальным будет решение по вывозу твердых коммунальных отходов на мусороперерабатывающий завод, строительство которого планируется в 1,8 км на юго-запад от пос. Полевой Генпланом Сысертского городского округа. Принципы межмуниципального сотрудничества необходимы и при решении задач строительства объектов социальной инфраструктуры, в частности строительства общеобразовательной школы в районе Гарнизон- пос. Патруши, а также открытия в этом районе подразделения учреждения здравоохранения.

Пространственное развитие округа предполагает пересмотр концепции развития транспортной инфраструктуры территории с изменением направлений и объемов грузо- и пассажироперевозок и улучшением связи внутренней улично-дорожной сети округа с внешними магистралями. Важнейшим вопросом является соотношение планов муниципальных образований (Арамилский ГО и г. Екатеринбург) и планов развития агломерации по строительству северо-восточного объезда города Арамиль, скоростному транспортному сообщению с городом Екатеринбург, а также строительству Уральской высокоскоростной магистрали.

2.2 Прогноз транспортного спроса Арамилского городского округа, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта

Анализ сложившейся экономической ситуации и демографической ситуации в Арамилском городском округе позволяет сделать вывод о предполагаемом росте транспортного спроса, постепенном увеличении объемов и характера передвижения населения на территории муниципального образования. Необходимо предусмотреть проведение обследования пассажиропотока, не реже 1 раза в 5 лет, для своевременного уточнения потребностей населения. Полученный в результате обследования материал служит основанием для корректировки маршрутной схемы отдельных маршрутов, составления расписания движения автобусов, организации укороченных маршрутов. Обследование пассажиропотоков проводится в соответствии с действующими нормативными документами.

На перспективу сохраняется внутримunicipальный общественный транспорт, остановки общественного транспорта будут размещены с учетом уже существующих остановок и обеспечения радиусов доступности. Положение остановочных пунктов определяется размещением главных объектов тяготения: промышленные предприятия, центр города, административные, хозяйственные, культурные, выставочные, спортивные, учебные, торговые и другие объекты.

Таблица 2.3

Прогнозные показатели деятельности автомобильного транспорта по муниципальным пассажирским