

маршрутам регулярных перевозок						
Наименование показателя	Ед. изм.	2020	2021	2022	2023	2024-2035
Количество муниципальных маршрутов	ед.	2	2	2	2	2
- по регулируемым тарифам	ед.	-	-	-	-	-
- по нерегулируемым тарифам	ед.	2	2	2	2	2
Протяженность муниципальных маршрутов	км	31,58/32,68	31,58/32,68	31,58/32,68	31,58/32,68	31,58/32,68
- по регулируемым тарифам	км	-	-	-	-	-
- по нерегулируемым тарифам	км	31,58/32,68	31,58/32,68	31,58/32,68	31,58/32,68	31,58/32,68
Охват населенных пунктов регулярным автобусным сообщением	%	100	100	100	100	100
Объем перевозок пассажиров общественным транспортом на муниципальных маршрутах	перевезено пассажиров	тыс. чел.	64	66	69	71
	пассажирооборот	тыс. пас.-км	1019	1060	1102	1458

Таблица 2.3

Показатели перевозок ж/д транспортом до 2035 года						
Наименование показателя	Ед. изм.	2020	2021	2022	2023	2024
Всего маршрутов	ед.	По запросу подробная информация не предоставлена.				
Охват населения	%					
Количество перевезенных пассажиров	чел.					
Грузоперевозки	тонн					

2.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

В период реализации Программы транспортная инфраструктура по видам транспорта предусматривает развитие железнодорожного и автомобильного сообщения внутри Свердловской области и обеспечение Арамильского городского округа постоянными внешними транспортными путями. Основным видом транспорта, обеспечивающим прямую доступность Арамильского городского округа в территориальной структуре Российской Федерации, останется автомобильный транспорт. Транспортная связь внутри городского округа будет осуществляться общественным транспортом, личным транспортом и пешеходным сообщением. Для целей обслуживания действующих производственных предприятий сохраняется использование грузового транспорта.

В части развития внешнего транспорта на территории Арамильского городского округа можно выделить модернизацию железнодорожного вокзала.

Предполагается увеличение использования индивидуального автотранспорта, чему должно соответствовать развитие улично-дорожной сети. Автобус и маршрутное такси на расчетный срок остаются основным видом общественного транспорта, однако их удельный вес в транспортной работе будет постепенно снижаться ввиду роста объема перевозок индивидуальным автомобильным транспортом.

Таблица 2.4

Прогнозные значения развития транспортной инфраструктуры						
Наименование показателя	Ед. изм.	2020	2021	2022	2023	2024- 2035
Железнодорожные станции	ед.	1	1	1	1	1
Автостанция	ед.	0	0	0	0	0
Порт, причал, пристань	ед.	0	0	0	0	0
Число вертолетных площадок, ВПП	ед.	0	0	0	0	0
Число оборудованных остановочных площадок	ед.	20	20	21	22	22
Протяженность пешеходных тротуаров	км	27,5	31,7	33,4	35,3	35,3
Велосипедное движение, число пунктов хранения мест	км/ед.	0/0	0/0	0/1	0/2	0/5
Обеспеченность парковочным пространством	%	50	55	60	65	100
АЗС	4	4	4	4	4	4
СТО	12	12	12	12	12	12

2.4 Прогноз развития дорожной сети

Учитывая экономическую ситуацию и сложившиеся условия, необходимо разработать и реализовать мероприятия по строительству новых и реконструкции улично- дорожной сети исходя из требований организации удобных транспортных связей жилых территорий с местами приложения труда и центрами культурно-бытового обслуживания, с учетом наиболее значительных грузо- и пассажиропотоков, а также пешеходной доступности объектов соцкультбыта и мест приложения труда.

Основными направлениями развития дорожной сети Арамильского городского округа в период реализации Программы будет являться сохранение протяженности автомобильных дорог общего пользования соответствующим нормативным требованиям за счет их текущего и капитального ремонта, поддержания на уровне, соответствующем категории дороги, путем нормативного содержания дорог, повышения качества и безопасности дорожной сети.

Реализация Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Арамильского городского округа позволит развить сеть автомобильных дорог за счет выполнения мероприятия по капитальному ремонту и ремонту существующих участков улично-дорожной сети, осуществления контроля за перевозкой грузов, инструментальной диагностике технического состояния автомобильных дорог и искусственных сооружений на них, повысить качественные характеристики дорожных покрытий и безопасность дорожного движения за счет проведения целевых мероприятий по капитальному ремонту автомобильных дорог, применения новых технологий и материалов, обновлению проектов организации дорожного движения.

Транспортное обслуживание Арамильского городского округа предусматривается с использованием существующих автомобильных дорог, магистральных и жилых улиц и прокладкой новых связей между жилыми районами, близлежащими населенными пунктами, объектами массового тяготения.

Таблица 2.5

Прогнозные значения развития дорожной сети до 2035 года, км						
Показатели	Ед. изм.	2020	2021	2022	2023	2024-2035
Протяженность построенных и реконструированных дорог общего пользования местного значения	км	3	0	3	0	14
Площадь отремонтированных автомобильных дорог общего пользования	тыс. кв. м	5	5,2	5,5	5,9	59,3
Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения	%	65	62	60	58	40

2.5 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

Уровень автомобилизации на расчетный срок для определения потребностей транспортной инфраструктуры, принимается на уровне 450 единиц на 1000 человек.

Прогнозные значения уровня автомобилизации до 2035 года, представлены в таблице 2.6.

Таблица 2.6

Прогнозные значения уровня автомобилизации до 2035 года, ед.					
Показатели	Ед. изм.	2020	2021	2022	2023
Общая численность населения МО	чел.	24508	25512	26516	27520
Количество ТС, в том числе	ед.	8270	8799	9343	9902
Легковых автомобилей	ед.	6203	6536	6876	7221
Грузовых автомобилей	ед.	766	829	895	963
Мотоциклов и мопедов	ед.	1301	1434	1572	1717

Согласно нормативам градостроительного проектирования Арамильского городского округа принимается следующий уровень автомобилизации: на 1000 человек: 250-300 легковых автомобилей, включая 3-4 такси и 4-5 ведомственных автомобилей, 30-55 грузовых автомобилей в зависимости от состава парка. Число мотоциклов и мопедов на 1000 чел. следует принимать 50-100.

Учитывая, что максимальное количество личного транспорта сосредоточено в г. Арамиль, объекты транспортного обслуживания предусматриваются также на территории города.

Жителям индивидуальной жилой застройки необходимо хранить личный транспорт на территории своих приусадебных участков. Недостоящие места хранения личного транспорта необходимо восполнять за счет размещения наземных стоянок на территории жилой застройки. Согласно п. 6.33 и п. 6.36 СНиП 2.07.01-89 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» составлена таблица минимально допустимого уровня обеспеченности населения сооружениями для хранения легкового автотранспорта.

Размещение объектов обслуживания и хранения транспортных средств необходимо осуществлять с учетом требований СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов».

Места хранения легковых автомобилей должны включать в себя:

- упорядоченную систему ГСК с боксовыми гаражами,
- платные охраняемые автостоянки,
- многоярусные наземные или подземные гаражи-манежи.

Конкретное размещение мест хранения легковых автомобилей, СТО и АЗС должно производиться на стадии проектов планировки отдельных районов города.

Определение параметров дорожного движения является неотъемлемой частью при определении мероприятий по снижению аварийности на дороге, а также для совершенствования регулирования дорожного движения на перекрестке. К основным параметрам дорожного движения относят: интенсивность движения, интенсивность прибытия на зеленый сигнал, динамический коэффициент приведения состава транспортного потока, поток насыщения, установившийся интервал убывтия очереди автомобилей, коэффициент загрузки полосы движением, доля зеленого сигнала в цикле, коэффициент приращения очереди, средняя длина очереди в автомобилях и метрах, удельное число остановок автомобиля, коэффициент безостановочной проходимости.

2.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Предполагается постепенное снижение аварийности. Факторами, влияющими на снижение аварийности, станут обеспечение контроля за выполнением мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, развитие систем видеофиксации нарушений правил дорожного движения, развитие целевой системы воспитания и обучения детей безопасному поведению на улицах и дорогах, проведение разъяснительной и предупредительно-профилактической работы среди населения по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения с использованием СМИ. Факторами, влияющими на снижение аварийности, станут выполнение предписаний, выданных ГИБДД МВД России по Арамильскому городскому округу, а также выполнение работ по содержанию, текущему и капитальному ремонту дорог

Таблица 2.7

Прогнозные значения показателей безопасности дорожного движения до 2035 года						
Показатели	Ед. изм.	2020	2021	2022	2023	2024-2035
Количество ДТП с пострадавшими	ед.	9,1	8,6	8,2	7,8	5,3

В перспективе возможно ухудшение ситуации из-за следующих причин:

- постоянно возрастающая мобильность населения;
- массовое пренебрежение требованиями безопасности дорожного движения со стороны участников движения;
- неудовлетворительное состояние автомобильных дорог;
- недостаточный технический уровень дорожного хозяйства;
- несовершенство технических средств организации дорожного движения.

Чтобы не допустить негативного развития ситуации, необходимо:

- создать современную систему обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети всех населённых пунктов;
- повысить правовое сознание и предупреждение опасного поведения среди населения, в том числе среди несовершеннолетних;
- повысить уровень обустройства автомобильных дорог общего пользования – установка средств организации дорожного движения на дорогах (дорожных знаков).

Если в расчетный срок данные мероприятия реализуется, то прогноз показателей безопасности дорожного движения будет благоприятный.

В результате проводимых мероприятий, предложенных в рамках данной программы, планируется сокращение доли лиц, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях.

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

Учитывая мировой опыт в области охраны окружающей среды, программой предусмотрен ряд организационно-распорядительных решений, который позволит значительно снизить негативное воздействие по видам транспорта:

- 1) автомобильный транспорт:
  - 1.1) создание централизованных мест стоянок автомобилей с соответствующими местами утилизации жидких и твердых бытовых отходов, что исключает попадание материалов в водоемы и загрязнение почвы в местах хранения автомобилей;
  - 1.2) с целью снижения выбросов в режиме холостого хода, износа дорожного покрытия, Предусмотрены ремонтные мероприятия основных улиц, строительство новых дорог (для увеличения скорости прохождения основных объектов улично-дорожной сети), что позволит значительно снизить негативное воздействие на окружающую среду;
  - 1.3) дополнительным мероприятием по уменьшению шумового воздействия на жителей городского округа (при наличии соответствующего финансирования Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Арамильского городского округа финансирования) может стать возведение шумопоглощающих панелей в местах повышенного уровня шума;
  - 1.4) перевод транспорта на газомоторное топливо позволит значительно снизить загрязнение окружающей среды из-за применения двигателей внутреннего сгорания;
- 2) пешеходное и велосипедное движение:
  - 2.1) ключевые места организации велосипедного движения проложить в местах рекреации вдали от промышленных зон, что позволит существенно уменьшить негативное воздействие на жителей.

3 УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРИНЦИПАЛЬНЫХ ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ВЫБОР ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА

Прогноз сценарных условий развития транспортного комплекса Арамильского городского округа разработан на основании сценарных условий, основных параметров прогноза социально-экономического развития Российской Федерации.

При прогнозировании и построении транспортной модели учитывались прогноз численности населения, деловая активность региона, была построена многофакторная модель, по итогам которой сформированы прогнозы по развитию ключевых отраслей транспортного спроса населения на услуги транспортного комплекса. Кроме того, учитывалось, что инфраструктура транспортного комплекса в свою очередь должна расти опережающими темпами вслед за транспортным спросом.

При разработке сценариев развития транспортного комплекса помимо основных показателей социально-экономического развития учитывались макроэкономические тенденции, таким образом, были разработаны 3 сценария на вариантной основе в составе двух основных вариантов – вариант 1 (пессимистичный) и вариант 2 (реалистичный) и варианта 3 (оптимистичный) предлагаемого к реализации с учетом всех перспектив развития города.

Варианты прогноза разработаны на основе единой гипотезы внешних условий. Различие вариантов обусловлено отличием моделей поведения частного бизнеса, перспективами повышения его конкурентоспособности и эффективностью реализации государственной политики развития.

Вариант 1 (пессимистичный). Развитие транспортной инфраструктуры осуществляется на уровне необходимом и достаточном для обеспечения безопасности передвижения на уровне выполнения локальных ремонтно-восстановительных работ, без проведения капитального ремонта и нового строительства. Целевыми показателями (индикаторами) по сравнению с базовыми показателями для данного варианта будет снижение инвестиционной привлекательности территории поселения, снижение численности населения за счет увеличения миграционного оттока, увеличение числа трудовых маятниковых миграций.

Вариант 2 (реалистичный). Развитие происходит в полном соответствии с прогнозными показателями, с реализацией всех предложений по реконструкции и строительств. На территории Арамильского городского округа предполагается проведение мероприятий, направленных на стабильный социально-экономический рост в соответствии с тенденциями текущего развития. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала. Сценарий характеризуется ростом экономической активности транспортных и пассажирских перевозок, увеличением деловой активности.

Вариант 3 (оптимистичный). Развитие транспортной инфраструктуры осуществляется на уровне с опережением достаточного для обеспечения комфортабельности и безопасности передвижения населения и грузов. Вариант предполагает реконструкцию существующей транспортной инфраструктуры и строительство новых участков дорог и сооружений транспортной инфраструктуры, развитие кварталов перспективной застройки, расширение индивидуального жилищного строительства, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок. Целевыми показателями (индикаторами) по сравнению с базовыми показателями для данного варианта будет повышение инвестиционной привлекательности территории поселения, стабилизация и рост численности населения за счет увеличения рождаемости и снижения смертности, снижение числа трудовых маятниковых миграций.

Укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры представлена в таблице 3.1.

Таблица 3.1

Укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры до 2035 года					
Показатель	Ед. изм.	Существующее положение	Вариант №1	Вариант №2	Вариант №3
Прогнозные показатели деятельности автомобильного транспорта по муниципальным пассажирским маршрутам регулярных перевозок					
Количество муниципальных маршрутов наземным транспортом	ед.	2	2	2	2
Прогнозные значения развития транспортной инфраструктуры					