

УТВЕРЖДЕН
распоряжением Правительства
Свердловской области
от 25.01.2016 № 41-РП
«Об утверждении комплексного
плана транспортного обслуживания
населения Свердловской области
на средне- и долгосрочную
перспективу (до 2030 года) в части
пригородных пассажирских
перевозок»

КОМПЛЕКСНЫЙ ПЛАН
транспортного обслуживания населения Свердловской области
на средне- и долгосрочную перспективу (до 2030 года)
в части пригородных пассажирских перевозок

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	3
Раздел 1. Условия реализации комплексного плана транспортного обслуживания населения Свердловской области на средне- и долгосрочную перспективу (до 2030 года) в части пригородных пассажирских перевозок	4
Глава 1. Анализ общих тенденций социально-экономического развития Свердловской области	4
Глава 2. Ситуационный анализ условий реализации комплексного плана транспортного обслуживания населения Свердловской области на средне- и долгосрочную перспективу (до 2030 года) в части пригородных пассажирских перевозок	13
Глава 3. Выводы	15
Раздел 2. Существующее состояние транспортного обслуживания населения Свердловской области в части пригородных пассажирских перевозок	16
Глава 4. Анализ схемы транспортного обслуживания населения Свердловской области в части пригородных пассажирских перевозок	16
Глава 5. Параметры внутрирегионального транспортного баланса в существующих условиях	39
Глава 6. Параметры транспортного обслуживания населения Свердловской области в части пригородных пассажирских перевозок	47
Глава 7. Ключевые проблемы и потенциальные направления совершенствования транспортного обслуживания населения Свердловской области в части пригородных пассажирских перевозок	57
Раздел 3. Целевая модель транспортного обслуживания населения Свердловской области	58
Глава 8. Ключевые приоритеты и целевые параметры транспортного обслуживания населения Свердловской области в части пригородных пассажирских перевозок	58
Глава 9. Основные параметры внутрирегионального транспортного баланса на средне- и долгосрочную перспективу	59
Раздел 4. Дорожная карта реализации комплексного плана транспортного обслуживания населения Свердловской области на средне- и долгосрочную перспективу (до 2030 года) в части пригородных пассажирских перевозок	67
Глава 10. Календарный план-график мероприятий по реализации комплексного плана транспортного обслуживания населения Свердловской области на средне- и долгосрочную перспективу (до 2030 года) в части пригородных пассажирских перевозок	67
Глава 11. Эффект от реализации комплексного плана транспортного обслуживания населения Свердловской области на средне- и долгосрочную перспективу (до 2030 года) в части пригородных пассажирских перевозок	68
Глава 12. Риски при реализации комплексного плана транспортного обслуживания населения Свердловской области на средне- и долгосрочную перспективу (до 2030 года) в части пригородных пассажирских перевозок	68
Раздел 5. Требования к параметрам регионального плана (заказа) осуществления пригородных пассажирских перевозок	70
Список используемых сокращений	87

Введение

Комплексный план транспортного обслуживания населения Свердловской области на средне- и долгосрочную перспективу (до 2030 года) в части пригородных пассажирских перевозок – основной документ, определяющий параметры транспортного обслуживания в области пригородных перевозок в Свердловской области.

Комплексный план транспортного обслуживания населения Свердловской области на средне- и долгосрочную перспективу (до 2030 года) в части пригородных пассажирских перевозок (далее – КПТО) разработан в соответствии с Концепцией развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 19.05.2014 № 857-р, на основании методических рекомендаций по формированию комплексного плана транспортного обслуживания населения субъектом Российской Федерации на средне- и долгосрочную перспективу в части пригородных пассажирских перевозок, разработанных Минтрансом России (письмо от 01.07.15 № СА-28/8232).

Министерство транспорта и связи Свердловской области представляет проект КПТО на согласование в Минтранс России. Согласованный Минтрансом России КПТО утверждается Правительством Свердловской области и в течение 3 (трёх) рабочих дней после утверждения размещается на официальном сайте Министерства транспорта и связи Свердловской области в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

КПТО согласован рабочей комиссией, образованной из представителей профильных департаментов Минтранса России, Минэкономразвития России и ОАО «РЖД» (протокол совещания рабочей комиссии по рассмотрению и согласованию проектов комплексных планов транспортного обслуживания населения субъектов Российской Федерации на средне- и долгосрочную перспективу в части пригородных пассажирских перевозок от 11.09.2015 № 1).

Под пригородными перевозками в КПТО понимаются перевозки, осуществляемые железнодорожным транспортом в пределах Свердловской области по сообщениям, включенным в реестр пригородных железнодорожных сообщений, а также пригородными и межмуниципальными автобусами и внутренним водным транспортом по маршрутам, включенным в реестр маршрутов пригородного транспорта.

Целями разработки КПТО являются:

повышение качества и эффективности транспортного обслуживания населения Свердловской области в части пригородных перевозок;

определение направления развития транспортной системы на долгосрочную перспективу;

повышение инвестиционной привлекательности пригородных перевозок за счёт создания долгосрочных прозрачных и предсказуемых условий развития комплекса.

КПТО:

устанавливает основные цели и приоритеты транспортного развития Свердловской области;

определяет ключевые направления развития пригородного комплекса Свердловской области;

определяет требования к параметрам регионального транспортного заказа.

Основаниями для разработки КПТО являются:

распоряжение Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 № 1734-р;

распоряжение Правительства Российской Федерации от 19.05.2014 № 857-р;

методические рекомендации по формированию комплексного плана транспортного обслуживания населения субъектом Российской Федерации на средне- и долгосрочную перспективу в части пригородных пассажирских перевозок, разработанные Минтранс России (письмо от 01.07.2015 № СА-28/8232).

Раздел 1. Условия реализации комплексного плана транспортного обслуживания населения Свердловской области на средне- и долгосрочную перспективу (до 2030 года) в части пригородных пассажирских перевозок

Глава 1. Анализ общих тенденций социально-экономического развития Свердловской области

Свердловская область расположена на юго-западе Уральского федерального округа. Площадь территории составляет 194,3 тыс. кв. км. Численность населения (по состоянию на 01.01.2015) – 4327,5 тыс. жителей. Плотность населения составляет 22,3 человека на кв. км.

Столица Свердловской области – Екатеринбург, с численностью населения 1461,4 тыс. человек (по состоянию на 01.01.2015), площадь территории – 495 кв. км.

Крупнейшие населённые пункты Свердловской области:

Екатеринбург – 1461,4 тыс. жителей;

Нижний Тагил – 360,1 тыс. жителей;

Каменск-Уральский – 172,7 тыс. жителей.

Основные социально-экономические показатели и их прогноз представлены в таблице 1.

Таблица 1

Прогноз социально-экономических показателей Свердловской области на перспективу до 2030 года

№ строки	Наименование показателя	Единица измерения	Значение показателя			
			2015 год	2016–2020 годы	2021–2025 годы	2026–2030 годы
1	2	3	4	5	6	7
1.	Площадь территории Свердловской области	тыс. кв. км	194,3	194,3	194,3	194,3

1	2	3	4	5	6	7
2.	Валовой региональный продукт (в ценах 2014 года)	млрд. рублей	1609	1758,23	2308,4	2987,82
3.	Производство валового регионального продукта на душу населения (в ценах 2014 года)	млрд. рублей	371,7	404,9	529,89	682,31
4.	Темп прироста валового регионального продукта (в среднем за отчётный период)	процентов	-4,5	3,8	5,82	5,1
5.	ИПЦ в процентах к предыдущему году (в среднем за отчётный период)	процентов	116,00	106,16	103,7	102,6
6.	Численность постоянного населения (в среднем за отчётный период) в том числе:	тыс. человек	4324,9	4332,96	4341,88	4352,74
7.	городское население	тыс. человек	3644	3650,88	3658,38	3667,52
8.	сельское население	тыс. человек	680,8	682,08	683,5	685,22
9.	население трудоспособного возраста	тыс. человек	2473	2387,22	2331,38	2311,9
10.	Темп прироста численности населения (в среднем за отчётный период)	процентов	0,02	0,05	0,04	0,06
11.	Коэффициент естественного прироста населения	на 1000 человек	0,9	1,08	1,34	1,52
12.	Коэффициент миграционного прироста	на 1000 человек	2,1	1,36	2,98	1,6
13.	Среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников организаций (в среднем за отчётный период, в ценах 2014 года)	рублей/месяц	26300	30430,57	41903,91	55361,6
14.	Темп прироста номинальной начисленной заработной платы работников организаций (в среднем за отчётный период)	процентов	-10,7	5,34	6,6	5,4

Динамика показателей социально-экономического развития и планируемые проекты по развитию хозяйства Свердловской области (далее – регион) в перспективе определяют факторы, непосредственно воздействующие на конъюнктуру транспортного рынка. Они учитываются при прогнозировании и целевом моделировании состояния транспортной системы, при определении потребности в мероприятиях и объёма регионального транспортного заказа.

1. Экономика Свердловской области

Общая экономическая ситуация в регионе благоприятная.

По данным Росстата, объем ВРП Свердловской области в 2013 году составил 1586,2 млрд. рублей. По этому показателю регион занимает 2 место среди субъектов Уральского федерального округа, 6 – среди всех субъектов Российской Федерации. По оценке Министерства экономики Свердловской области, в 2014 году ВРП составил 1683,7 млрд. рублей.

В структуре ВРП ключевыми видами деятельности являются:

промышленность – 31,8 процента;

оптовая и розничная торговля – 20,8 процента;

транспорт и связь – 11,5 процента.

На перспективу ожидается увеличение ВРП до уровня 1934,84 млрд. рублей в 2020 году, 3286,00 млрд. рублей – в 2030 году (в ценах 2014 года). Рост ВРП будет обеспечен развитием таких высокотехнологичных отраслей

промышленности, как машиностроение (станкостроение, транспортное и железнодорожное машиностроение, нефтегазовое машиностроение, производство медицинской техники, электротехническое машиностроение), химическое производство, а также развитием транспорта, наукоёмких производств и социальной сферы. Положительное влияние на динамику роста ВРП Свердловской области также оказывает активное развитие сельскохозяйственного производства.

На период 2016–2018 годов наибольшее влияние на ВРП окажут следующие факторы:

реализация крупных инвестиционных проектов в машиностроительном комплексе;

программа модернизации и создания новых рабочих мест на территории Свердловской области.

2. Демография

Общая численность населения Свердловской области в 2015 году составляет 4,3 млн. человек.

Процессы урбанизации отражаются на доле городского и сельского населения в общей численности населения. На 2015 год доля городского населения составляет 84 процента от общей численности региона, сельского населения – 16 процентов.

Демографическую ситуацию Свердловской области можно охарактеризовать как умеренно благоприятную. Тенденция естественного и миграционного приростов населения сохранится до 2030 года.

Как видно из диаграммы (рисунок 1), при сохранении существующих тенденций роста населенности региона в период с 2016 по 2030 год численность населения Свердловской области увеличится с 4329,10 тыс. человек до 4357,80 тыс. человек.



Рис. 1. Динамика численности населения Свердловской области

К 2030 году изменится структура населения Свердловской области. Численность населения в трудоспособном возрасте уменьшится на 6,6 процента за счёт тенденции к старению населения, что является общемировой тенденцией.

Естественный прирост населения обусловлен ростом рождаемости и снижением смертности. Превышение числа родившихся над числом умерших уже в 2014 году составило 3,7 процента. Этому способствуют реализация государственных программ, нацеленных на повышение качества предоставляемых медицинских услуг, укрепление здоровья населения, помощь многодетным и бездетным семьям, а также общий рост благосостояния жителей региона.

В 2014 году миграционный прирост превысил естественный прирост населения в 2,1 раза и стал основной причиной увеличения численности населения Свердловской области. К 2030 году на территории Свердловской области сохранится положительное миграционное сальдо. Наряду с мигрантами из соседних регионов значительную часть приезжих составляют жители из стран СНГ. Основными факторами, определяющими миграционные процессы Свердловской области на перспективу до 2030 года, будут:

- создание новых рабочих мест, требующих притока человеческих ресурсов;
- относительно высокий уровень социально-экономического развития региона;

- убыль численности населения в трудоспособном возрасте и замещение его мигрантами, в особенности на «вредных» производствах;

- развитие отраслей металлургической, машиностроительной, трубной промышленности.

3. Рынок труда и доходы населения

По итогам 2014 года среднесписочная численность работников организаций Свердловской области составляет 1,5 млн. человек, среднемесячная заработная плата – 29,5 тыс. рублей, уровень безработицы (по методологии Международной организации труда) – 6,1 процента.

Общая ситуация на рынке труда – благоприятная. Позитивно влияющими на ситуацию факторами являются:

- повышение заработной платы работников различных отраслей;
- развитие промышленного производства;
- обеспечение занятостью граждан, проживающих в сельской местности;
- рост темпов строительства;
- привлечение сторонних инвестиций для реализации региональных проектов.

Ключевым негативным фактором, определяющим ситуацию на рынке труда Свердловской области, является уменьшение численности населения трудоспособного возраста. На перспективу ситуация на рынке труда стабилизируется и продолжит развиваться в положительную сторону. Для улучшения ситуации на рынке труда Правительством Свердловской области выработан ряд мер по замещению иностранных работников российскими

гражданами, а также разработана программа по развитию экономики Свердловской области. Основной упор сделан на совершенствование механизмов господдержки агропромышленного комплекса, малого и среднего бизнеса, содействия импортозамещению.

Такие изменения будут обусловлены созданием кластерных и парковых образований на территории Свердловской области. Реализация данных мероприятий позволит увеличить количество рабочих мест в Свердловской области.

Сведения об уровне оплаты труда и занятости по видам деятельности представлены в таблице 2.

Таблица 2

Среднемесячная заработная плата и численность занятых по видам экономической деятельности

№ строки	Вид экономической деятельности	2014 год	
		среднесписочная численность работников организаций (тыс. человек)	среднемесячная заработная плата (тыс. рублей)
1.	Всего по экономике в том числе:	1544,3	29,5
2.	сельское хозяйство, охота и лесное хозяйство	33,8	19,0
3.	рыболовство, рыбоводство	0,1	13,2
4.	добыча полезных ископаемых	31,4	31,7
5.	обрабатывающие производства	349,3	31,1
6.	производство и распределение электроэнергии, газа и воды	65,7	33,6
7.	строительство	67,6	25,2
8.	оптовая и розничная торговля; ремонт автотранспортных средств, мотоциклов, бытовых изделий и предметов личного пользования	239	21,7
9.	гостиницы и рестораны	27,6	16,1
10.	транспорт и связь	119,2	33,2
11.	финансовая деятельность	40,7	48,2
12.	операции с недвижимым имуществом, аренда и предоставление услуг	130,2	30,5
13.	государственное управление и обеспечение военной безопасности; обязательное социальное обеспечение	100,5	39,9
14.	образование	157,4	25,8
15.	здравоохранение и предоставление социальных услуг	132,0	29,1
16.	предоставление прочих коммунальных, социальных и персональных услуг	49,8	23,5

Среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников организаций Свердловской области в 2030 году, к уровню 2015 года, увеличится

в 2,3 раза (или 105,8 процента в среднем за год). Ключевыми драйверами роста средней зарплаты будут:

- рост объемов производства;
- повышение технического уровня производства;
- обеспечение потребности в кадрах необходимой квалификации обслуживающего и административно-управленческого персонала;
- мотивация и стимулирование продуктивности труда;
- достижение правильных соотношений в заработной плате в соответствии с количеством и качеством труда.

4. Жилищный комплекс

Развитие жилищно-коммунального хозяйства в Свердловской области происходит в сложных условиях. Это связано с тем, что действующие расходные обязательства Свердловской области на развитие этой отрасли не покрывают потребности в ее финансировании. В ряде населённых пунктов темпы модернизации и развития основных фондов ниже объективной потребности населения. В обороте организаций Свердловской области на сектор жилищно-коммунального хозяйства в 2014 году приходилось 4 процента, или 111 млрд. рублей. Доля отрасли постепенно сокращается: с 2010 года снижение составило 0,9 процента.

Жилищный фонд представлен в основном каменными и кирпичными домами. На конец 2013 года их доля составила 35,8 процента от общей площади жилых помещений. На панельные и деревянные дома приходилось 26,6 процента и 17,8 процента соответственно. Однако доля таких домов постепенно снижается при увеличении доли смешанных (на 2,6 процента в сравнении с 2007 годом), блочных (на 1,1 процента), монолитных домов (на 0,5 процента).

На конец 2013 года доля жилищного фонда Свердловской области, построенного до 1920 года, составляла 2 процента или 2055,1 тыс. кв. метров, в период 1921–1970 годов – 36,2 процента, или 37,5 млн. кв. метров, с 1971 по 1995 год – 43,2 процента, или 44,7 млн. кв. метров. Значительную часть жилищного фонда составляли дома, имеющие процент износа свыше 30 процентов, а также построенные в период с 1971 по 1995 год.

В ветхом и аварийном состоянии на конец 2013 года находилось более 2 млн. кв. метров общей площади жилых помещений, что составило 2 процента от всего жилищного фонда Свердловской области. За период с 2007 по 2013 год ветхий и аварийный фонд увеличился на 26,7 процента, в том числе аварийный жилищный фонд – в 14,6 раза.

В общем объеме ввода жилья в Уральском федеральном округе доля Свердловской области в последние 5 лет стабильно составляла около 30 процентов.

На протяжении последних лет в Свердловской области сохраняется тенденция роста жилищного фонда, связанная с высокими темпами жилищного строительства. В 2014 году введены жилые дома общей площадью 2424 тыс. кв. м, что в 1,4 раза больше уровня 2013 года. В январе–июне 2015 года

рост продолжился: введены в эксплуатацию жилые дома общей площадью 1170,4 тыс. кв. м, что в 1,5 раза больше, чем в январе–июне 2014 года.

Ежегодное увеличение жилищного строительства прогнозируется за счет средств инвесторов, а также за счет участия государства посредством программно-целевого управления жилищным строительством через федеральные, региональные и муниципальные программы (постановление Правительства Российской Федерации от 17.12.2010 № 1050 «О федеральной целевой программе «Жилище» на 2015–2020 годы», постановление Правительства Российской Федерации от 15.04.2014 № 323 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Обеспечение доступным и комфортным жильем и коммунальными услугами граждан Российской Федерации», постановление Правительства Свердловской области от 10.06.2013 № 727-ПП «Об утверждении региональной адресной программы «Переселение граждан на территории Свердловской области из аварийного жилищного фонда в 2013–2017 годах», постановление Правительства Свердловской области от 24.10.2013 № 1296-ПП «Об утверждении государственной программы Свердловской области «Реализация основных направлений государственной политики в строительном комплексе Свердловской области до 2020 года», постановление Правительства Свердловской области от 01.07.2014 № 552-ПП «Об утверждении комплексной программы повышения качества жизни населения Свердловской области на период до 2018 года – «Новое качество жизни уральцев»).

5. Территориальное развитие

Схема территориального планирования Свердловской области выделяет четыре функционально-планировочных района: центральный, юго-западный, юго-восточный и северо-восточный.

Центральный функционально-планировочный район включает почти половину территории Свердловской области, протянувшись на 600 км вдоль Уральского хребта. Район является центром комплексного перспективного развития, так как сформирован на базе богатых и разнообразных минерально-сырьевых ресурсов, многоотраслевой промышленности и развитых транспортных связей. Здесь сосредоточена вся черная и цветная металлургия, подавляющая часть машиностроения, металлообработки, химической промышленности, а также строительной индустрии, сформированные Екатеринбургской, Нижнетагильской и Серовской агломерациями. Юго-западный и юго-восточный функциональные районы определены как аграрно-индустриальные районы. Северо-восточный район охарактеризован как лесопромышленный район, в перспективе – с развитием функций горнорудных и нефтедобывающих производств.

С учетом функционально-планировочной структуры, сведений по групповым системам расселения Свердловской области и прогноза численности населения по ним определены перспективы развития опорной дорожной сети и системы пассажирского транспорта общего пользования Свердловской области. Характеристики и перспективы развития функционально-планировочных районов Свердловской области представлены в таблице 3.

Характеристики и перспективы развития функционально-планировочных районов Свердловской области

№ строки	Функционально-планировочный район/функциональная зона/центр развития	Специализация и оценка грузоёмкости экономики функциональной зоны/центра развития	Перспективы
1	2	3	4
1.	Центральная функционально-планировочная зона		
2.	Екатеринбургская зона (многофункциональная)		
3.	Екатеринбург	многопрофильная промышленность, наука, образование, медицина, культурно-познавательный туризм	развитие постиндустриальных функций науки, культуры, сферы услуг, финансовых офисов с одновременным сохранением высокотехнологичных промышленных предприятий
4.	Первый пояс городов-спутников		
5.	Березовский	грузоёмкий строительный комплекс, высокотехнологическая химическая промышленность, добыча золота, металлообработка	развитие функций города-спутника с размещением здесь большого жилого района, высокотехнологичных и неводоёмких промышленных объектов
6.	Верхняя Пышма	цветная металлургия, машиностроение и металлообработка, химическая промышленность, транспортно-логистические услуги	сервисные функции – оптовая и розничная торговля, вспомогательные транспортные услуги; наличие земель под жилую застройку для формирования спальных районов города Екатеринбурга
7.	Второй пояс Екатеринбургской агломерации		
8.	Первоуральско-Ревдинская зона (промышленная)		
9.	Первоуральск	грузоёмкий строительный комплекс, грузоёмкий металлургический комплекс, включающий химический комплекс, Ново-Свердловская ТЭЦ	развитие химико-металлургического кластера, перспективное развитие машиностроения в виде филиалов екатеринбургских предприятий, организаций производственной инфраструктуры
10.	Ревда	грузоёмкий строительный комплекс, грузоёмкий металлургический комплекс (черная и цветная металлургия, металлообработка), грузоёмкий химический комплекс	размещение новых предприятий, производственная интеграция с Екатеринбургом
11.	Сысертско-Полевская зона (индустриальная и рекреационная)		
12.	Полевской	строительный комплекс невысокой грузоёмкости, грузоёмкий металлургический комплекс, металлообработка	перевооружение металлургического производства, размещение машиностроительных и металлообрабатывающих предприятий, развитие производства электротехнического и энергетического оборудования, рекреационная деятельность, в перспективе – развитие придорожного сервиса
13.	Сысерть		
14.	Асбестовско-Белоярская зона (промышленная и агроиндустриальная)		
15.	Асбест	грузоёмкий строительный комплекс	развитие энергетики, наукоёмких производств, строительного комплекса, в том числе добычи нерудных полезных ископаемых
16.	Заречный	АЭС (негрузоёмкая энергетика)	
17.	Рабочий посёлок Белоярский	строительный комплекс средней грузоёмкости	
18.	Рабочий посёлок Рефтинский	Рефтинская ГРЭС (грузоёмкая энергетика)	
19.	Новоуральско-Верхнейвинская зона (промышленная и рекреационная)		

1	2	3	4
20.	Новоуральск	закрытое административно-территориальное образование, высокотехнологичный химический комплекс	открытие города, развитие инновационных высокотехнологичных производств
21.	Третий пояс городов-спутников		
22.	Каменск-Уральская зона (промышленная)		
23.	Каменск-Уральский	грузоёмкий металлургический комплекс, негрузоёмкий строительный комплекс, Красногорская ТЭЦ (грузоёмкая энергетика), машиностроение	перевооружение предприятий металлургического комплекса, в частности трубного кластера, повышение энергоэффективности, развитие транспортно-логистического комплекса, развитие пищевой промышленности
24.	Богдановичско-Сухоложская зона (индустриальная и логистическая)		
25.	Богданович	грузоёмкий строительный комплекс, агропромышленный комплекс, расположен на Транссибирской магистрали	развитие строительного и агропромышленного комплекса, транспортно-логистического комплекса
26.	Сухой Лог	грузоёмкий строительный комплекс, металлургический комплекс	развитие строительного и агропромышленного комплекса, обработки цветных металлов
27.	Артёмовско-Режевская зона (промышленная)		
28.	Артёмовский	Артёмовская ТЭЦ, низкая грузоёмкость	ограниченные водные ресурсы, переработка промышленных отходов, вынос промышленных предприятий Екатеринбурга, транспортно-логистический комплекс
29.	Реж	грузоёмкий металлургический комплекс, негрузоёмкий строительный комплекс	
30.	Невьянско-Кировградская зона (промышленная и рекреационная)		
31.	Невьянск	грузоёмкий строительный комплекс, историческое место, металлургический комплекс	развитие исторического туризма, переоснащение металлургических производств, плотная интеграция в агломерацию Екатеринбурга, формирование станко-инструментального кластера, фармацевтического кластера
32.	Кировград	негрузоёмкий металлургический комплекс	
33.	Верхний Тагил	Верхнетагильская ГРЭС (грузоёмкая энергетика)	
34.	Нижнесергинско–Шалинская зона	грузоёмкий металлургический комплекс, лесопромышленный комплекс, транспорт	развитие рекреационного потенциала, лесопромышленного комплекса
35.	Нижнетагильская агломерация		
36.	Нижнетагильская зона (индустриальная)		
37.	Нижний Тагил	мощный многопрофильный промышленный центр, грузоёмкая металлургия, машиностроение и металлообработка, высокий научный потенциал, транспортный узел, историческое место	развитие химического комплекса, развитие металлургии, ядро высоких технологий
38.	Верхняя Салда	публичное акционерное общество «Корпорация ВСМПО-АВИСМА», невысокая грузоёмкость	развитие «Титановой долины», биоэнергетического кластера (торф)
39.	Качканарская зона (промышленная)		
40.	Качканар	грузоёмкая добыча железной руды, материалов строительных нерудных, грузоёмкая энергетика (Качканарская ТЭЦ)	развитие горно-обогатительного комбината
41.	Лесной	ЗАТО	развитие высоких технологий
42.	Серовская агломерация		
43.	Серовская зона (горнопромышленная)		

1	2	3	4
44.	Серов	многофункциональный промышленный центр, грузоёмкий металлургический комплекс, грузоёмкая энергетика (Серовская ТЭЦ), слабый лесопромышленный комплекс	развитие традиционной специализации на черной металлургии (сталь, ферросплавы), освоение новых месторождений железно-никелевых руд, развитие лесопереработки, развитие транспортно-логистического комплекса
45.	Краснотурьинск	грузоёмкая энергетика (Богословская ТЭЦ)	развитие глиноземного производства, развитие добычи золота
46.	Североуральск	грузоёмкая добыча бокситов, негрузоёмкий строительный комплекс	расширение добычи бокситов на базе открытого акционерного общества «Севуралбокситруда», разработка малых месторождений бокситов и медных руд
47.	Алапаевская промышленная зона	негрузоёмкая металлургия, лесопромышленный комплекс	реконструкция Алапаевского металлургического завода, развитие курортных, рекреационных функций
48.	Юго-западный функционально-планировочный район		
49.	Красноуфимская зона (аграрно-промышленная и рекреационная)		
50.	Красноуфимск	негрузоёмкий строительный комплекс, пищевая и легкая промышленность	перспективный район для развития лесопромышленного комплекса, перспективы развития добычи нефти и газа, возможно развитие транспортно-логистического узла
51.	Ачит	пищевая и легкая промышленность	
52.	Юго-восточный функционально-планировочный район		
53.	Ирбитская зона (аграрно-промышленная)		
54.	Ирбит	машиностроение, исторический город	реконструкция и развитие традиционных отраслей экономики (мотоциклетное, стекольное производство, выпуск фармацевтической продукции)
55.	Камышловская зона (аграрно-промышленная)		
56.	Камышлов	исторический город (расположен на Транссибирской магистрали)	развитие как организующего и обслуживающего центра аграрных территорий юго-востока Свердловской области, крупного курортно-бальнеологического центра
57.	Северо-восточный функционально-планировочный район (район нового освоения)		
58.	Ивдельская зона (перспективная)		
59.	Ивдель	выявлены месторождения различных полезных ископаемых, в том числе благородных металлов	реализация инвестиционного проекта «Урал промышленный – Урал полярный», развитие деревянного домостроения
60.	Тавдинская зона (лесопромышленная)		
61.	Тавда	грузоёмкий лесопромышленный комплекс	создание лесотехнополиса, развитие Тавдинского речного порта, развитие деревянного домостроения, возможное размещение нефтеперерабатывающего завода

Глава 2. Ситуационный анализ условий реализации комплексного плана транспортного обслуживания населения Свердловской области на средне- и долгосрочную перспективу (до 2030 года) в части пригородных пассажирских перевозок

6. Подходы к ситуационному анализу условий реализации комплексного плана транспортного обслуживания населения Свердловской области на средне- и долгосрочную перспективу (до 2030 года) в части пригородных пассажирских перевозок

Ситуационный анализ условий реализации КПТО выполнен с учётом проведённого анализа общих тенденций социально-экономического развития

Свердловской области в целях определения сдерживающих и способствующих развитию региона факторов, определяющих в перспективе конъюнктуру транспортного рынка.

Анализ выполнен в форме матрицы ситуационного анализа, адаптированной к оценке развития пригородного пассажирского транспорта. В ходе анализа выявлены позитивные, негативные факторы, а также ключевые факторы неопределённости по следующим направлениям:

внешняя макросреда, включая политические, экономические, социальные, технологические, правовые тенденции;

среда влияния – факторы внешней среды, которые развиваются во взаимосвязи и во взаимозависимости с развитием транспортной системы: развитие пригородных территорий, непосредственно тяготеющих к железной дороге или автомобильным магистралям, распределение мест приложений труда;

внутренняя среда, включая тенденции развития спроса и предложения транспортных услуг, регулирования и поддержки развития инфраструктуры и перевозочной деятельности.

7. Ключевые негативные факторы, сдерживающие развитие пригородного транспорта

Анализ возможных негативных факторов развития транспортной системы произведён на основе информации, представленной в таблице 4.

Таблица 4

Негативные факторы развития пригородного транспорта Свердловской области

№ строки	Направление анализа	Ключевые негативные факторы
1	2	3
1.	Внешняя макросреда	замедление экономического роста; нехватка средств для инвестиционных проектов по развитию системообразующих отраслей промышленности; нехватка средств для финансирования проектов по созданию и развитию территориальных кластеров; снижение деловой активности населения Свердловской области
2.	Среда влияния	повышение уровня автомобилизации с сохранением отрицательной динамики спроса на пригородные пассажирские перевозки общественным транспортом; нехватка денежных средств в бюджете Свердловской области на финансирование пригородных пассажирских перевозок
3.	Внутренняя среда	недостаточная координация автомобильного и железнодорожного видов транспорта; рост ставок ОАО «РЖД» по аренде подвижного состава; внутреннее неудовлетворительное состояние автодорог на территории Свердловской области

Примечания:

1. Ключевыми факторами, определяющими специфику развития транспорта, являются развитие территориальных и промышленных кластеров и экономическое развитие Свердловской области.

2. Существенные риски связаны с возможной нехваткой средств для финансирования системообразующих отраслей промышленности и ростом ставок ОАО «РЖД».

8. Возможности для развития пригородного транспорта

Анализ возможностей, которые могут оказать позитивное влияние на транспортное развитие, приведён в таблице 5.

Таблица 5

Возможности для развития пригородного транспорта Свердловской области

№ строки	Направление анализа	Ключевые позитивные факторы
1.	Внешняя макросреда	общее повышение благосостояния населения за счёт общего эволюционного роста экономики Свердловской области; государственные инициативы в области модернизации отраслей промышленности; реализация проектов по созданию территориальных кластеров, приводящая к повышению занятости, благосостояния населения, потребности в поездках, развитию территорий Свердловской области; высокий темп жилищного строительства
2.	Среда влияния	инвестиционная привлекательность сопутствующих и дополнительных бизнесов; эффективная нормативно-правовая база Свердловской области, обеспечивающая необходимые возможности для реализации мероприятий по оптимизации схемы транспортного обслуживания
3.	Внутренняя среда	унификация подходов к транспортному планированию и повышение прозрачности функционирования транспортного комплекса Российской Федерации

Наиболее существенное позитивное влияние на транспортное развитие Свердловской области окажет экономический рост региона, высокий темп жилищного строительства и модернизация отраслей промышленности.

Глава 3. Выводы

Наиболее существенное влияние на развитие рынка пригородных перевозок окажет развитие территориальных и промышленных кластеров, дальнейшее экономическое развитие Свердловской области.

Ключевые внешние риски возникают вследствие возможного замедления темпов экономического роста.

Основными драйверами роста будут являться повышение занятости, благосостояния населения, потребности населения в поездках и развитие территорий Свердловской области.

Сведения настоящего раздела учитываются при формировании целевой модели, дорожной карты и выполнении прогнозирования перспективных показателей развития транспортного комплекса.

Раздел 2. Существующее состояние транспортного обслуживания населения Свердловской области в части пригородных пассажирских перевозок

Параметры и технико-эксплуатационные характеристики системы транспортного обслуживания рассматриваются в настоящем разделе:

для оценки существующего состояния транспортной системы региона;

для подготовки инерционного сценария до 2030 года, который предполагает сохранение существующих тенденций развития транспортной системы.

Глава 4. Анализ схемы транспортного обслуживания населения Свердловской области в части пригородных пассажирских перевозок

Свердловская область имеет развитую сеть транспортного сообщения, представленную железнодорожным, автомобильным, водным и воздушным транспортом.

В соответствии с установленными Министерством транспорта Российской Федерации критериями определения транспортного центра как единого и самостоятельного центра формирования и притяжения пассажиропотока во внутрирегиональном транспортном балансе в Свердловской области выделены 49 транспортных центров. Перечень транспортных центров Свердловской области представлен в таблице 6.

Таблица 6

Перечень транспортных центров Свердловской области

№ строки	Транспортный центр	Населенный пункт	Тип населенного пункта	Численность населения (тыс. человек)
1	2	3	4	5
1.	Арти	Арти	рабочий посёлок	12,89
2.	Алапаевск	Алапаевск	город	37,90
3.	ТЦ Артёмовский	Артёмовский/Буланаш	город/рабочий посёлок	43,70
4.	Асбест	Асбест	город	68,44
5.	Белоярский	Белоярский	рабочий посёлок	9,92
6.	Богданович	Богданович	город	29,40
7.	Верхний Тагил	Верхний Тагил	город	13,05
8.	ТЦ Салдинский	Верхняя Салда/Нижняя Салда	город/город	64,70
9.	Верхняя Синячиха	Верхняя Синячиха	посёлок	9,80
10.	Верхотурье	Верхотурье	город	15,91
11.	Дегтярск	Дегтярск	город	16,05
12.	Дружинино	Дружинино	рабочий посёлок	4,53
13.	Екатеринбург	Екатеринбург	город	1461,40
14.	Заречный	Заречный	город	31,15
15.	Ивдель	Ивдель	город	22,00
16.	Ирбит	Ирбит	город	37,58
17.	Каменск-Уральский	Каменск-Уральский	город	172,70
18.	Камышлов	Камышлов	город	26,57
19.	Карпунинский	Карпунинский	рабочий посёлок	0,42
20.	Качканар	Качканар	город	42,15
21.	Кировград	Кировград	город	27,14
22.	ТЦ Краснотурьинский	Краснотурьинск/Карпинск/Волчанск	город/город/город	103,89
23.	Красноуфимск	Красноуфимск	город	39,82
24.	Кузино	Кузино	посёлок	4,02

1	2	3	4	5
25.	ТЦ Кушвинский	Кушва/Верхняя Тура/Красноуральск/Баранчинский	город/город/город/посёлок	71,45
26.	ТЦ Михайловский	Михайловск/Михайловский завод	город/посёлок	14,38
27.	Невьянск	Невьянск	город	42,20
28.	Нижний Тагил	Нижний Тагил	город	360,10
29.	Нижние Серги	Нижние Серги	городское поселение	9,57
30.	ТЦ Нижнетуринский	Нижняя Тура/Лесной	город/город	77,95
31.	ТЦ Новоуральский	Новоуральск/Верх-Нейвинск	город/рабочий посёлок	89,82
32.	Первоуральск	Первоуральск	город	149,28
33.	Полевской	Полевской	город	70,62
34.	Пышма	Пышма	рабочий посёлок	19,75
35.	Ревда	Ревда	город	63,82
36.	Реж	Реж	город	48,00
37.	Рефтинский	Рефтинский	рабочий посёлок	16,23
38.	Североуральск	Североуральск/Бокситы	город/посёлок	42,09
39.	Серов	Серов	город	106,78
40.	ТЦ Сосьвинский	Сосьва/Сосьва Новая	рабочий посёлок/посёлок	8,76
41.	Сухой Лог	Сухой Лог	город	34,30
42.	Сысерть	Сысерть	город	20,96
43.	Тавда	Тавда	город	34,10
44.	ТЦ Талицкий	Талица/Троицкий	город/посёлок	26,10
45.	Тугулым	Тугулым	рабочий посёлок	20,90
46.	Туринск	Туринск	город	26,56
47.	Шаля	Шаля	рабочий посёлок	6,66
48.	Шамары	Шамары	посёлок	3,84
49.	Таборы	Таборы	село	2,33

В качестве отдельных транспортных центров в указанный перечень не включены города-спутники города Екатеринбурга – Берёзовский, Верхняя Пышма, Арамилы, поскольку корреспонденции пассажиров осуществляются в рамках агломерации Екатеринбурга.

Пригородные перевозки на территории Свердловской области осуществляются преимущественно железнодорожным и автомобильным транспортом.

Перевозки осуществляются по 25 сообщениям пригородных перевозок железнодорожным транспортом и 42 сообщениям пригородных перевозок автомобильным транспортом. Реестр пригородных пассажирских сообщений представлен в таблице 7.

Основной объём пригородных перевозок выполняет железнодорожный транспорт, на долю которого приходится 66 процентов пассажиропотока.

Общий объём работы пригородного железнодорожного транспорта Свердловской области – 731,8 млн. пасс-км в 2014 году, по данным ОАО «СПК», и 9,6 млн. пасс-км в 2014 году, по данным ОАО «Содружество». Всего пригородным железнодорожным транспортом было перевезено 13,97 млн. пассажиров, автомобильным транспортом – 7,1 млн. пассажиров.

Таблица 7

Реестр пригородных пассажирских сообщений

№ строки	№ сообщения	Идентификатор (наименование) сообщения	Транспортные центры, включенные в сообщение	Протяжённость сообщения (км)		Социальная значимость
				воздушная	тарифная	
1	2	3	4	5	6	7
1.	Железнодорожный транспорт					
2.	1.1	Екатеринбург – Нижний Тагил	Екатеринбург, ТЦ Новоуральский, Верхний Тагил, Кировград, Невьянск, Нижний Тагил	125,76	149	социально значимое
3.	1.2	Нижний Тагил – ТЦ Кушвинский	Нижний Тагил, ТЦ Кушвинский	42,62	51	социально значимое
4.	1.3	Нижний Тагил – Алапаевск	Нижний Тагил, ТЦ Салдинский, Алапаевск	102,73	125	социально значимое
5.	1.4	ТЦ Кушвинский – Качканар	ТЦ Кушвинский, Качканар	48,76	59	социально значимое
6.	1.5	ТЦ Кушвинский – Серов	ТЦ Кушвинский, ТЦ Нижнетуринский, Верхотурье, Серов	153,57	220	социально значимое
7.	1.6	Серов – ТЦ Североуральский	Серов, ТЦ Краснотурьинский, ТЦ Североуральский	70,45	88	социально значимое
8.	1.7	Серов – Ивдель	Серов, Ивдель	118,83	134	социально значимое
9.	1.8	Екатеринбург – Кузино	Екатеринбург, Первоуральск, Кузино	73,06	88	социально значимое
10.	1.9	Екатеринбург – Ревда	Екатеринбург, Ревда	38,97	46	социально значимое
11.	1.10	Ревда – Дружинино	Ревда, Дружинино	26,86	39	социально значимое
12.	1.11	Дружинино – ТЦ Михайловский	Дружинино, Нижние Серги, ТЦ Михайловский	46,42	66	социально значимое
13.	1.12	Дружинино – Красноуфимск	Дружинино, Бисерть, Красноуфимск	108,53	140	социально значимое
14.	1.13	Кузино – Шамары	Кузино, Шаля, Шамары	81,79	97	социально значимое
15.	1.14	Екатеринбург – Полевской	Екатеринбург, Полевской	50,64	61	социально значимое
16.	1.15	Екатеринбург – Каменск-Уральский	Екатеринбург, Кольцово, Каменск-Уральский	93,33	100	социально значимое
17.	1.16	Каменск-Уральский – Богданович	Каменск-Уральский, Богданович	39,17	42	социально значимое
18.	1.17	Екатеринбург – Белоярский	Екатеринбург, Белоярский	48,2	56	социально значимое
19.	1.18	Белоярский – Асбест	Белоярский, Заречный, Асбест	28,7	36	социально значимое
20.	1.19	Белоярский – Богданович	Белоярский, Богданович	41,4	43	социально значимое
21.	1.20	Богданович – ТЦ Артёмовский	Богданович, Сухой Лог, Рефтинский, ТЦ Артёмовский	65,89	108	социально значимое
22.	1.21	Богданович – Тугулым	Богданович, Камышлов, Пышма, ТЦ Талицкий, Тугулым	161,54	167	социально значимое
23.	1.22	Екатеринбург – ТЦ Артёмовский	Екатеринбург, Реж, ТЦ Артёмовский	96,17	119	социально значимое
24.	1.23	ТЦ Артёмовский – Тавда	ТЦ Артёмовский, Ирбит, Туринск, Тавда	217,24	240	социально значимое
25.	1.24	ТЦ Артёмовский – Алапаевск	ТЦ Артёмовский, Алапаевск	55,82	59	социально значимое

1	2	3	4	5	6	7
26.	1.25	Алапаевск – Серов	Алапаевск, Верхняя Синячиха, Карпунинский, ТЦ Сосьвинский, Серов	205,28	249	социально значимое
27.	Автомобильный транспорт					
28.	2.1	Екатеринбург – Нижний Тагил	Екатеринбург, ТЦ Новоуральский, Верхний Тагил, Кировград, Невьянск, Нижний Тагил	125,76	139,56	социально значимое
29.	2.2	Нижний Тагил – Алапаевск	Нижний Тагил, Алапаевск	102,73	131,87	социально значимое
30.	2.3	Нижний Тагил – ТЦ Кушвинский	Нижний Тагил, ТЦ Кушвинский	42,62	51,15	социально значимое
31.	2.4	Нижний Тагил – ТЦ Салдинский	Нижний Тагил, ТЦ Салдинский	47,9	54,63	социально значимое
32.	2.5	ТЦ Кушвинский – Качканар	ТЦ Кушвинский, Качканар	48,76	77,24	социально значимое
33.	2.6	ТЦ Кушвинский – ТЦ Нижнетуринский	ТЦ Кушвинский, ТЦ Нижнетуринский	37,88	57,54	социально значимое
34.	2.7	Качканар – ТЦ Нижнетуринский	Качканар, Нижнетуринский	22,46	39,43	социально значимое
35.	2.8	ТЦ Нижнетуринский – Серов	ТЦ Нижнетуринский, Верхотурье, Серов	116,35	134,17	социально значимое
36.	2.9	Серов – ТЦ Сосьвинский	Серов, ТЦ Сосьвинский	86,85	110,05	социально значимое
37.	2.10	Серов – ТЦ Североуральский	Серов, ТЦ Красноуральский, ТЦ Североуральский	70,45	91,18	социально значимое
38.	2.11	ТЦ Североуральский – Ивдель	ТЦ Североуральский, Ивдель	61,39	76,1	социально значимое
39.	2.12	Екатеринбург – Первоуральск	Екатеринбург, Первоуральск	40,88	46,73	социально значимое
40.	2.13	Первоуральск – Шамары	Первоуральск, Кузино, Шаля, Шамары	113,95	157,51	социально значимое
41.	2.14	Первоуральск – Дружинино	Первоуральск, Дружинино	29,6	38,73	социально значимое
42.	2.15	Екатеринбург – Ревда	Екатеринбург, Ревда	38,97	48,91	социально значимое
43.	2.16	Ревда – Дружинино	Ревда, Дружинино	26,86	41,49	социально значимое
44.	2.17	Дружинино – ТЦ Михайловский	Дружинино, Нижние Серги, ТЦ Михайловский	46,42	63,27	социально значимое
45.	2.18	Дружинино – Красноуфимск	Дружинино, Бисерть, Красноуфимск	108,53	131,59	социально значимое
46.	2.19	ТЦ Михайловский – Арти	ТЦ Михайловский, Арти	36,47	44,97	социально значимое
47.	2.20	Арти – Красноуфимск	Арти, Красноуфимск	51,02	57,78	социально значимое
48.	2.21	Екатеринбург – Полевской	Екатеринбург, Полевской	50,64	57,51	социально значимое
49.	2.22	Екатеринбург – Дегтярск	Екатеринбург, Дегтярск	34,23	58,07	социально значимое
50.	2.23	Екатеринбург – Сысерть	Екатеринбург, Сысерть	39,83	50,29	социально значимое
51.	2.24	Екатеринбург – Каменск-Уральский	Екатеринбург, Каменск-Уральский	92,33	101	социально значимое
52.	2.25	Каменск-Уральский – Богданович	Каменск-Уральский, Богданович	39,17	72,56	социально значимое
53.	2.26	Екатеринбург – Заречный	Екатеринбург, Заречный	44,99	54,92	социально значимое
54.	2.27	Екатеринбург – Белоярский	Екатеринбург, Белоярский	48,2	54,8	социально значимое
55.	2.28	Белоярский – Каменск-Уральский	Белоярский, Каменск-Уральский	49,1	64,5	социально значимое
56.	2.29	Белоярский – Асбест	Белоярский, Асбест	28,7	32,5	социально значимое
57.	2.30	Белоярский – Богданович	Белоярский, Богданович	41,4	43,6	социально значимое
58.	2.31	Богданович – Сухой Лог	Богданович, Сухой Лог	16,39	21,67	социально значимое
59.	2.32	Асбест – Сухой Лог	Асбест, Рефтинский, Сухой Лог	35,12	46,78	социально значимое
60.	2.33	Богданович – Камышлов	Богданович, Камышлов	41,39	48,92	социально значимое

1	2	3	4	5	6	7
61.	2.34	Сухой Лог – Камышлов	Сухой Лог, Камышлов	42,1	55,96	социально значимое
62.	2.35	Камышлов – Ирбит	Камышлов, Ирбит	94,78	103,23	социально значимое
63.	2.36	Камышлов – Тугулым	Камышлов, Пышма, ТЦ Талицкий, Тугулым	120,15	131,4	социально значимое
64.	2.37	Екатеринбург – Реж	Екатеринбург, Реж	76,8	83,05	социально значимое
65.	2.38	Реж – Ирбит	Реж, Артёмовский, Ирбит	104	117,14	социально значимое
66.	2.39	Ирбит – Тавда	Ирбит, Туринск, Тавда	138,26	162,62	социально значимое
67.	2.40	Тавда – Таборы	Тавда, Таборы	67,8	86,1	социально значимое
68.	2.41	Реж – Верхняя Синячиха	Реж, Алапаевск, Верхняя Синячиха	71,22	85,3	социально значимое
69.	2.42	Алапаевск – Ирбит	Алапаевск, Ирбит	82,55	116,83	социально значимое

Социально-значимые сообщения выделены на основании следующих критериев:

- 1) удаленность населенных пунктов от железнодорожных путей и автомобильных дорог, обуславливающая безальтернативность сообщений;
- 2) наличие в транспортном центре государственных, образовательных, медицинских и иных социально-значимых услуг, предоставляемых населению.

9. Железнодорожный транспорт

Территория Свердловской области обслуживается Свердловской и Горьковской железными дорогами, протяжённость которых 7,1 тыс. км и 8,0 тыс. км соответственно.

Эксплуатационная длина дороги на территории Свердловской области составляет 3,5 тыс. км.

Перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом в пригородном сообщении на территории Свердловской области осуществляют пассажирские компании ОАО «СПК» и ОАО «Содружество».

Эксплуатационные показатели и показатели технической оснащенности Свердловской и Горьковской железных дорог приведены в таблицах 8, 9 и на схеме транспортного обслуживания Свердловской области в части пригородных железнодорожных перевозок, представленной на рисунке 2.

Таблица 8

**Эксплуатационные и технические показатели Свердловской и Горьковской железных дорог
(на полигоне обслуживания Свердловской области)**

№ строки	Сообщение, участок		Год	Показатели технической оснащенности				Эксплуатационные показатели пассажирского движения в пригородном сообщении (размеры движения по графику 2014–2015 годов) (пар поездов в сутки)
				эксплуатационная длина (км)		вид тяги		
	всего	в том числе						
		1 путь		2 путь				
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	Колчедан	Каменск-Уральский	2014	19,0	19,0	19,0	Э	2
2.	Каменск-Уральский	Арамиль	2014	71,7	71,7	71,7	Э	9
3.	Арамиль	Седельниково	2014	24,3	24,3	24,3	Э	0
4.	Седельниково	Решёты	2014	27,9	27,9	27,9	Э	0
5.	Решёты	Ревда	2014	10,5	10,5	10,5	Э	5
6.	Ревда	Дружинино	2014	27,8	27,8	27,8	Э	4
7.	Каменск-Уральский	УАЗ	2014	11,6	11,6	5,0	Э	4
8.	УАЗ	Нижняя	2014	27,9	27,9	12,4	Э	4
9.	Косулино	Арамиль	2014	5,9	5,9	5,9	Э	0
10.	Арамиль	Кольцово	2014	10,5	10,5	10,5	Э	9
11.	Кольцово	Лечебный	2014	7,2	7,2	7,2	Э	11
12.	Лечебный	парк Путёвка (станция Шарташ)	2014	3,8	3,8	3,8	Э	11
13.	Екатеринбург-Сортировочный	Решёты	2014	19,8	19,8	19,8	Э	5
14.	Решёты	Хрустальная	2014	5,4	5,4	5,4	Э	0
15.	Утяшево	Талица	2014	90,5	90,5	90,5	Э	3
16.	Талица	Камышлов	2014	61,7	61,7	61,7	Э	2
17.	Камышлов	Кокшаровский	2014	6,8	6,8	6,8	Э	2
18.	Кокшаровский	Богданович	2014	36,5	36,5	36,5	Э	2
19.	Богданович	Баженово	2014	43,7	43,7	43,7	Э	6
20.	Баженово	Косулино	2014	21,2	21,2	21,2	Э	8
21.	Косулино	парк Путёвка (станция Шарташ)	2014	26,4	26,4	26,4	Э	8
22.	Парк Путёвка (станция Шарташ)	Шарташ	2014	3,6	3,6	3,6	Э	19
23.	Шарташ	Екатеринбург-Пассажирский	2014	4,5	4,5	4,5	Э	34

1	2	3	4	5	6	7	8	9
24.	Екатеринбург-Пассажирский	Екатеринбург-Сортировочный	2014	8,9	8,9	8,9	Э	30
25.	Екатеринбург-Сортировочный	Хрустальная	2014	19,2	19,2	19,2	Э	9
26.	Хрустальная	Первоуральск	2014	14,8	14,8	14,8	Э	9
27.	Первоуральск	Подволошная	2014	6,2	6,2	6,2	Э	9
28.	Подволошная	Кузино	2014	37,4	37,4	37,4	Э	9
29.	Кузино	Шаля	2014	48,6	48,6	48,6	Э	5
30.	Шаля	Кунгур	2014	122,8	122,8	122,8	Э	2
31.	Баженово	Асбест	2014	35,1	35,1		Э	1
32.	Полевской	Керамик	2014	33,7	33,7		Т	3
33.	Керамик	Уктус	2014	3,1	3,1		Т	10
34.	Уктус	Шарташ	2014	4,2	4,2		Т	10
35.	Екатеринбург-Пассажирский	парк Звезда (станция Екатеринбург-Товарный)	2014	1,3	1,3		Э	0
36.	Парк Звезда (станция Екатеринбург-Товарный)	парк Гипсовая (станция Екатеринбург-Товарный)	2014	1,7	1,7		Э	0
37.	Парк Гипсовая (станция Екатеринбург-Товарный)	Шувакиш	2014	5,9	5,9		Э	0
38.	Аппаратная	парк Восточная (станция Аппаратная)	2014	1,3	1,3		Т	0
39.	Парк Путёвка (станция Шарташ)	парк Восточная (станция Аппаратная)	2014	7,5	7,5		Э	0
40.	Парк Восточная (станция Аппаратная)	парк Звезда (станция Екатеринбург-Товарный)	2014	4,7	4,7		Э	0
41.	Парк Звезда (станция Екатеринбург-Товарный)	Екатеринбург-Сортировочный	2014	4,6	4,6		Э	0
42.	Парк Гипсовая (станция Екатеринбург-Товарный)	Екатеринбург-Сортировочный	2014	4,6	4,6		Э	0
43.	Каменск-Уральский	Богданович	2014	42,0	42,0	42,0	Э	1
44.	Богданович	Кунара	2014	13,2	13,2	13,2	Э	3
45.	Кунара	Рефт	2014	22,1	22,1	22,1	Э	3
46.	Рефт	Егоршино	2014	24,8	24,8		Э	2
47.	Егоршино	Алапаевск	2014	46,1	46,1		Э	4
48.	Алапаевск	Сосьва Новая	2014	150,5	150,5		Т	3
49.	Сосьва Новая	Новая Заря	2014	11,5	11,5		Т	2
50.	Новая Заря	Углежжение	2014	77,3	77,3		Т	2
51.	Углежжение	Серов-Сортировочный	2014	2,3	2,3		Т	2
52.	Серов-Сортировочный	Ивдель I	2014	115,8	115,8		Т	1

1	2	3	4	5	6	7	8	9
53.	Ивдель I	Ивдель II	2014	6,9	6,9		Т	2
54.	Ивдель II	Алябьево	2014	126,2	126,2		Т	2
55.	Рефт	Малорефтинская	2014	12,9	12,9		Э	4
56.	Устье-Аха	Тавда	2014	186,0	186,0		Т	1
57.	Тавда	Туринск-Уральский	2014	97,0	97,0		Т	2
58.	Туринск-Уральский	Ирбит	2014	59,3	59,3		Т	2
59.	Ирбит	Егоршино	2014	68,9	68,9		Т	2
60.	Егоршино	Реж	2014	29,4	29,4		Т	5
61.	Реж	Аппаратная	2014	69,4	69,4		Т	5
62.	Аппаратная	Шарташ	2014	8,2	8,2		Т	5
63.	Сосьва	Новая Заря	2014	13,5	13,5		Т	2
64.	Серов	Серов-Заводской	2014	2,7	2,7		Э	4
65.	Серов-Заводской	Серов-Сортировочный	2014	4,5	4,5		Э	4
66.	Серов-Сортировочный	Источник	2014	7,5	7,5		Э	1
67.	Источник	Воронцовка	2014	22,4	22,4		Э	1
68.	Воронцовка	Карпинск	2014	12,5	12,5		Э	0
69.	Воронцовка	Климки	2014	11,0	11,0		Э	1
70.	Климки	Лесная Волчанка	2014	14,1	14,1		Э	1
71.	Лесная Волчанка	Бокситы	2014	24,4	24,4		Э	1
72.	Бокситы	Покровск-Уральский	2014	8,3	8,3		Э	0
73.	Ивдель II	Полуночное	2014	29,4	29,4		Т	0
74.	Верхнекондинская	Агириш	2014	8,0	8,0		Т	0
75.	Екатеринбург-Сортировочный	Шувакиш	2014	6,1	6,1	6,1	Э	11
76.	Шувакиш	Исеть	2014	10,9	10,9	10,9	Э	11
77.	Исеть	Нейва	2014	54,0	54,0	54,0	Э	11
78.	Нейва	Шурала	2014	6,8	6,8	6,8	Э	12
79.	Шурала	Невьянск	2014	9,0	9,0	9,0	Э	12
80.	Невьянск	Нижний Тагил	2014	50,8	50,8	50,8	Э	12
81.	Нижний Тагил	Смычка	2014	3,5	3,5	3,5	Э	14
82.	Смычка	Сан-Донато	2014	3,9	3,9	3,9	Э	12
83.	Сан-Донато	Гороблагодатская	2014	39,5	39,5	39,5	Э	12
84.	Гороблагодатская	Азиатская	2014	15,7	15,7	15,7	Э	7
85.	Верхнетагильская	Нейва	2014	16,6	16,6		Э	0
86.	Шурала	Ежёвая	2014	9,0	9,0		Т	0
87.	Алапаевск	Моховой	2014	73,1	73,1		Э	2
88.	Перегрузочная	Моховой	2014	6,0	6,0		Т	0
89.	Моховой	Вагонозавод	2014	38,5	38,5		Э	2

1	2	3	4	5	6	7	8	9
90.	Вагонозавод	Завязовская	2014	4,6	4,6		Э	2
91.	Завязовская	Смычка	2014	5,0	5,0	5,0	Э	2
92.	Сан-Дonato	Завязовская	2014	5,0	5,0		Э	0
93.	Гороблагодатская	Кушва	2014	2,1	2,1	2,1	Э	6
94.	Кушва	Благодать	2014	7,5	7,5		Э	4
95.	Благодать	Верхняя	2014	6,5	6,5		Э	4
96.	Верхняя	Выя	2014	14,1	14,1		Э	4
97.	Выя	ГРЭС	2014	7,0	7,0		Э	5
98.	ГРЭС	Нижняя Тура	2014	5,5	5,5		Э	5
99.	Выя	Верхотурье	2014	39,1	39,1		Э	3
100.	Верхотурье	Каква	2014	73,9	73,9		Э	2
101.	Каква	Серов-Сортировочный	2014	8,1	8,1		Э	0
102.	Каква	Серов	2014	4,6	4,6		Э	2
103.	Азиатская	Качканар	2014	43,5	43,5		Э	3
104.	Лысьва	Кузино	2014	201,2	201,2		Т	3
105.	Кузино	Дружинино	2014	31,2	31,2		Т, Э	0
106.	Дружинино	Нижнесергинская	2014	33,0	33,0		Т	2
107.	Нижнесергинская	Михайловский Завод	2014	33,3	33,3		Т	2
108.	Ненастье	Красноуфимск	2014	78	40	38	Э	2
109.	Красноуфимск	Дружинино	2014	280	140	140	Э	2

Таблица 9

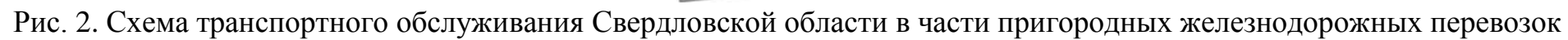
**Технико-эксплуатационные показатели работы пригородного железнодорожного транспорта
по сообщениям железнодорожного транспорта**

№ строки	Сообщение, группа маршрутов	Технико-эксплуатационные показатели работы железнодорожного транспорта на сообщении					
		размеры движения (пар поездов в сутки)	дальность (км)	время хода (ч)	вагоно-ч	вагоно-км	поездо-ч
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	Дружинино – Красноуфимск	1 (в летний период 1,5)	140	3	10 492,00	467 600,00	2623,00
2.	Чернушка – Красноуфимск (о. п. Ненастье является границей двух субъектов)	2	128 (по Свердловской области 40 км)	1,53	4684,00	227 760,00	1171,00
3.	Екатеринбург – Шаля	5	146	2,80	43 914,56	2 312 932,00	10 117,80
4.	Екатеринбург – Кузино	4	88	1,70	20 657,50	1 068 496,00	4935,00
5.	Шаля – Кордон	3	64	1,10	9413,12	569 856,00	2062,10
6.	Кузино – Унь	2	90	2,30	3738,05	146 790,00	2145,88

1	2	3	4	5	6	7	8
7.	Екатеринбург – Дружинино	3,5	85	2,00	23 060,74	1 000 620,00	5007,80
8.	Екатеринбург – Ревда	1,5	46	1,20	3413,28	138 000,00	770,93
9.	Екатеринбург – Каменск-Уральский	7,5 (+ 0,5 в зимний период)	100	2,30	57 301,20	2 552 800,00	12 518,55
10.	Екатеринбург – Колчедан	0,5 (в летний период 0)	119	2,97	2762,10	110 670,00	460,35
11.	Екатеринбург – Храмцовская	1	68	1,70	3076,92	125 664,00	512,82
12.	Екатеринбург – аэропорт «Кольцово»	2	22	0,70	3837,36	124 608,00	959,34
13.	Екатеринбург – Ощепково	1	183	3,80	13 576,24	652 944,00	2777,65
14.	Екатеринбург – Камышлов	1	143	2,80	8103,00	417 560,00	2025,75
15.	Екатеринбург – Богданович	3	99	2,10	19 782,10	928 620,00	4609,95
16.	Екатеринбург – Баженово	2	56	1,30	8389,76	356 832,00	1895,70
17.	Екатеринбург – Богданович – Каменск-Уральский	1	141	3,15	9125,00	411 720,00	2281,25
18.	Екатеринбург – Нижний Тагил	10	149	3,10	98 928,66	5 095 204,00	21 337,90
19.	Екатеринбург – Мурзинка	1	61	1,46	560,64	23 424,00	140,16
20.	Невьянск – Екатеринбург	0,5	99	2,07	2939,40	140 580,00	734,85
21.	Екатеринбург – Быньговский	0,5	110	2,25	3195,00	156 200,00	798,75
22.	Екатеринбург – Верхний Уфалей (о. п. Кладовка является границей двух субъектов)	2	110 (по Свердловской области 88 км)	2,30	12 832,80	503 888,00	3224,54
23.	Екатеринбург – Полевской	1	61	2,05	916,28	28 060,00	229,07
24.	Екатеринбург-Сортировочный – Сысерть	0,5	39	1,05	1037,40	38 532,00	259,35
25.	Екатеринбург-Сортировочный – Керамик	4	30	0,90	8914,56	293 760,00	2228,64
26.	Екатеринбург-Пассажирский – Керамик	2	20	0,58	2957,56	107 360,00	739,39
27.	Екатеринбург – Егоршино	4,5	119	2,93	48 009,84	1 959 811,00	9611,30
28.	Каменск-Уральский – Нижняя	2	39	1,02	7235,26	275 964,00	1492,85
29.	Каменск-Уральский – Челябинск (станция Нижняя является границей двух субъектов)	1,5	161 (по Свердловской области 39 км)	0,95	4127,27	170 820,00	1031,82
30.	Каменск-Уральский – Шадринск (станция Колчедан является границей двух субъектов)	2	115 (по Свердловской области 19 км)	0,35	2043,11	110 960,00	510,78
31.	Войновка – Ощепково (о. п. Гужевое является границей двух субъектов)	1,5	151 (по Свердловской области 111 км)	2,26	9916,78	486 180,00	2479,20

1	2	3	4	5	6	7	8
32.	Тюмень – Ощепково (о. п. Гужевое является границей двух субъектов)	0,5	143 (по Свердловской области 111 км)	1,96	2867,22	162 060,00	716,80
33.	Нижний Тагил – Азиатская	2	63	1,53	9906,80	406 980,00	2241,10
34.	Нижний Тагил – Кушва	2	51	1,23	4926,72	207 264,00	1231,68
35.	Нижний Тагил – Европейская	2	93	2,11	12 337,00	543 120,00	3084,25
36.	Нижний Тагил – Качканар	3	107	2,60	22 819,80	937 320,00	5704,95
37.	Нижний Тагил – Нижняя Тура – Верхотурье	1	179	4,29	12 541,40	522 680,00	3135,35
38.	Нижний Тагил – Нижняя Тура	2	107	2,59	15 154,80	624 880,00	3788,70
39.	Нижний Тагил – Егоршино	1	184	4,65	13 592,60	537 280,00	3398,15
40.	Нижний Тагил – Алапаевск	1	125	3,16	9241,80	365 000,00	2310,45
41.	Мурзинка – Нижний Тагил	0,5	88	1,82	2657,20	128 480,00	664,30
42.	Серов – Гороблагодатская	1	194	3,97	11 607,00	566 480,00	2901,75
43.	Серов – Нижняя Тура	1	161	3,13	9125,00	470 120,00	2281,25
44.	Серов – Бокситы	1	88	1,80	5256,00	256 960,00	1314,00
45.	Серов – Ивдель	1	134	2,96	4321,60	195 640,00	2160,80
46.	Серов – Карпунино	1	148	4,81	4559,88	140 304,00	3511,30
47.	Серов – Сосьва	1	105	3,13	3292,76	110 460,00	2284,90
48.	Егоршино – Богданович – Каменск-Уральский	1	112	2,89	7062,48	274 176,00	1765,62
49.	Егоршино – Рефт	1,5	25	0,56	2452,80	109 500,00	613,20
50.	Шарташ – Егоршино	0,5	115	2,88	2399,04	95 795,00	1022,40
51.	Егоршино – Алапаевск	3	59	1,42	13 885,01	578 082,00	3081,10
52.	Егоршино – Туринск-Уральский	2	143	3,36	4916,55	208 780,00	4916,55
53.	Алапаевск – Предтурье	1	111	2,42	3540,50	162 060,00	1770,25
54.	Алапаевск – Сосьва Новая	1	150	3,35	4891,00	219 000,00	2445,50
55.	Алапаевск – Новая Заря	1	160	5,21	2181,34	100 160,00	1090,67
56.	Дружинино – Михайловский Завод	с 20.06.2015 – 1 пара	66	1,77	261,96	9768,00	261,96
57.	Баженово – Изумруд	0,5	30	0,72	1022,40	42 600,00	255,60
58.	Асбест – Баженово	0,5	36	0,92	1302,72	50 976,00	325,68
59.	Рефт – Рефтинская	1,5	19	0,50	2219,20	83 220,00	554,80
60.	Богданович – Рефтинская	2	64	1,75	10 234,60	373 760,00	2558,65
61.	Богданович – Кунара	1	13	0,45	1343,20	37 960,00	335,80
62.	Войновка – Талица (о. п. Гужевое является границей двух субъектов)	0,5	119 (по Свердловской области 79 км)	1,65	2403,72	115 340,00	600,93

1	2	3	4	5	6	7	8
63.	Талица – Тюмень (о. п. Гужевое является границей двух субъектов)	0,5	111 (по Свердловской области 79 км)	1,46	2130,15	115 340,00	532,54
64.	Ивдель – Алябьево (разъезд 135 км является границей двух субъектов)	1	152 (по Свердловской области 141 км)	2,99	2186,35	102 930,00	2186,35
65.	Ивдель – Верхнекондинская (разъезд 135 км является границей двух субъектов)	1	197 (по Свердловской области 141 км)	3,07	2241,10	102 930,00	2241,10
66.	Новая Заря – Сосьва	1	16	0,37	230,88	9984,00	115,44
67.	Туринск-Уральский – Тавда	2	97	2,07	3014,90	141 620,00	3014,90
68.	Тавда – Устье-Аха (разъезд Кумальский является границей двух субъектов)	1	185 (по Свердловской области 68 км)	1,35	7086,50	365 568,00	962,54



10. Автомобильный транспорт

На территории Свердловской области расположено 30 375 км автомобильных дорог, из них 588 км – федерального значения, 11 143 км – регионального и межмуниципального значения и 18 644 км – местного значения.

Протяжённость дорог с твёрдым покрытием в общей протяжённости автомобильных дорог Свердловской области составляет 23 528 км.

Состояние автодорог федерального значения можно охарактеризовать как удовлетворительное. Общие сведения о федеральных автодорогах Свердловской области представлены в таблице 10.

По итогам диагностики, проведённой в соответствии с ОДН 218.0.006-2002 «Правила диагностики и оценки состояния автомобильных дорог», по состоянию на 01.01.2015 в нормативном транспортно-эксплуатационном состоянии находилось 9,1 процента автомобильных дорог Свердловской области регионального и межмуниципального значения, в допустимом – 35,7 процента, в недопустимом – 55,2 процента.

По представленной муниципальными образованиями, расположенными на территории Свердловской области, информации протяжённость автомобильных дорог местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, составляет 52,9 процента.

Таблица 10

Автомобильные дороги федерального значения

№ строки	Наименование дорог, индекс	Протяжённость автомобильных дорог в границах Свердловской области	Техни-ческая кате-гория	Основные виды покрытия	Состояние
1	2	3	4	5	6
1.	Р-351 Екатеринбург – Тюмень	г. Екатеринбург км 23+100 – км 23+700	I	асфальтобетон	удовлетвори-тельное
		Белоярский км 23+700 – км 31+617			
		Белоярский км 31+617 – км 35+644	II		
		Белоярский км 35+644 – км 43+500	III		
		Заречный км 43+500 – км 51+600			
		Белоярский км 51+600 – км 67+500			
		Богдановичский км 67+500 – км 94+000			
		Богдановичский км 97+700 – км 104+055	III		
		Богдановичский км 104+055 – км 111+002	II		
		Богдановичский км 111+002 – км 113+000	III		
		Камышловский км 113+000 – км 136+000			
		Камышловский км 136+00 – км 158+400	III		

1	2	3	4	5	6
		Пышминский км 158+400 – км 191+300			
		Талицкий км 191+300 – км 207+984			
		Талицкий км 207+984 – км 240+000	II		
		Тугулымский км 250+000 – км 261+000	II		
		Тугулымский км 240+000 – км 250+000, км 261+000 – км 289+820	III		
		транспортная развязка; 0,65 км	II		
		транспортная развязка; 2,1 км	III		
		транспортная развязка; 4,87 км	IV-V		
2.	Р-242 Пермь – Екатеринбург км 160+046 – км 355+161	Ачитский км 160+046 – км 174+400	II	асфальтобетон	удовлетвори- тельное
		Красноуфимский км 174+400 – км 176+640			
		Ачитский км 176+640 – км 222+424			
		Нижнесергинский км 222+424 – км 292+750			
		г. Первоуральск км 292+750 – км 310+000			
		г. Ревда км 310+000 – км 319+000			
		г. Первоуральск км 319+000 – км 325+810			
		г. Первоуральск км 325+810 – км 342+400	I		
		Верх-Исетский район, г. Екатеринбург км 342+400 – км 355+161			
		транспортная развязка; 0,85 км	I		
		транспортная развязка; 6 км	II		
		транспортная развязка; 2,005 км	III		
		транспортная развязка; 9,885 км	IV-V		
3.	Р-354 Екатеринбург – Шадринск – Курган км 32+400 – км 92+025, км 107+000 – км 125+421	Белоярский район км 32+400 – км 38+200	II	асфальтобетон	удовлетвори- тельное
		Белоярский район км 38+200 – км 67+000	III		
		Каменский район км 67+000 – км 92+025			
		Каменский район км 107+000 – км 125+421	III		
4.	М-5 «Урал» Москва – Рязань – Пенза – Самара – Уфа – Челябинск, подъезд к городу Екатеринбургу км 130+215 – км 191+218	Сысертский км 130+215 – км 186+ 101	I	цементобетон/ асфальтобетон	удовлетвори- тельное
		Чкаловский район, г. Екатеринбург км 186+101 – км 191+218			
		транспортная развязка; 6,75 км	II		
		транспортная развязка; 2,859 км	III		
		транспортная развязка; 1,629 км	IV-V		

В настоящее время в Свердловской области без учёта внутримunicipальных городских и пригородных маршрутов (подвозящие маршруты) действует 174 основных пригородных и междугородних маршрута регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом. Реестр основных пригородных и междугородних маршрутов регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом Свердловской области представлен в таблице 11.

Таблица 11

**Реестр основных пригородных и междугородних маршрутов регулярных пассажирских перевозок
автомобильным транспортом Свердловской области**

№ строки	№ маршрута	Наименование маршрута	Трасса следования маршрута	Протяжённость маршрута (км)	Регулярность	Количество рейсов в сутки
1	2	3	4	5	6	7
1.	109	Нижний Тагил – Нижняя Салда	Нижний Тагил – Нижняя Салда	47	ежедневно	4
2.	104 к	Карпинск – Краснотурьинск – Серов	Карпинск – Серов	44	ежедневно	2
3.	101/66	Ревда – Дегтярск	Ревда – Дегтярск	44	ежедневно	4
4.	104	Богданович – Сухой Лог	Богданович – Сухой Лог	37	ежедневно	4
5.	109	Нижняя Салда – Нижний Тагил	Нижний Тагил – Нижняя Салда	47	ежедневно	5
6.	109	Кушва – Нижняя Тура	Екатеринбург – Серов	41	ежедневно	3
7.	110	Красноуральск – Нижняя Тура	Екатеринбург – Серов	39	ежедневно	2
8.	112	Нижние Серги – Дружинино – Лазоревый	Нижние Серги – Лазоревый	41	ежедневно	2
9.	115	Сухой Лог – Камышлов	Сухой Лог – Камышлов	24	ежедневно	8
10.	115	Бисерть – Нижние Серги	Пермь – Екатеринбург, Бисерть – Нижние Серги	33	ежедневно	5
11.	116	Кушва – Нижний Тагил	Кушва – Нижний Тагил	29	ежедневно	4
12.	125	Богданович – Сухой Лог	Богданович – Сухой Лог	34	ежедневно	4
13.	126	Заречный – Екатеринбург	Заречный – Малобрусянское, Екатеринбург – Курган	41	ежедневно	8
14.	130	Екатеринбург – Верхняя Сысерть	М-5 «Урал»	38	ежедневно	5
15.	132	Екатеринбург – Сысерть (через Большой Исток)	М-5 «Урал»	44	ежедневно	8
16.	135	Невянск – Нижний Тагил	Екатеринбург — Серов	38	ежедневно	6
17.	143/66	Дегтярск – Екатеринбург (Южный автовокзал)	Дегтярск – Екатеринбург (Южный автовокзал)	42	ежедневно	12
18.	145/66	Полевской – Екатеринбург	Екатеринбург – Полевской	46	ежедневно	20
19.	149	Нижний Тагил – Верхняя Салда (торговый центр)	Нижний Тагил – Нижняя Салда	41	ежедневно	12
20.	150/66	Первоуральск – Екатеринбург	Пермь – Екатеринбург	47	ежедневно	20
21.	151/66	Ревда – Екатеринбург	Пермь – Екатеринбург	48	ежедневно	12
22.	160	Екатеринбург – Сысерть	М-5 «Урал»	43	ежедневно	5
23.	161	Екатеринбург – Сысерть (через Октябрьский)	Екатеринбург – Сысерть (через Октябрьский)	46	ежедневно	2
24.	191	Екатеринбург – Заречный	Екатеринбург – Курган, Малобрусянское – Заречный	41	ежедневно	4
25.	652	Серов – Сосьва	Серов – Сосьва	96	ежедневно	6

1	2	3	4	5	6	7
26.	503	Туринск – Екатеринбург	Туринск – Екатеринбург	280	ежедневно	4
27.	504/66	Дегтярск – Екатеринбург (Северный автовокзал)	Дегтярск – Ревда, Пермь – Екатеринбург	61	ежедневно	8
28.	506	Нижний Тагил – Кольцово	Нижний Тагил – Кольцово	151	ежедневно	4
29.	507	Аэропорт Кольцово – Нижний Тагил	Аэропорт Кольцово – Нижний Тагил	154	ежедневно	4
30.	507/66	Битимка – Екатеринбург	Битимка – Первомайское, Пермь – Екатеринбург	67	ежедневно	12
31.	509	Екатеринбург – Карпинск	Екатеринбург – Серов, Серов – Карпинск	432	ежедневно	4
32.	510/66	Чусовское – Екатеринбург	Чусовское – Екатеринбург	141	по будням	2
33.	511	Алапаевск – Невьянское	Алапаевск – Невьянское	89	ежедневно	6
34.	513/66	Новоуткинск – Екатеринбург	Новоуткинск – Первомайское, Пермь – Екатеринбург	81	по будням	3
35.	514	Алапаевск – Махнево	Алапаевск – Махнево	77	ежедневно	2
36.	515	Алапаевск – Голубковское	Алапаевск – Голубковское	74	ежедневно	6
37.	516	Алапаевск – Екатеринбург	Алапаевск – Екатеринбург	141	ежедневно	12
38.	517	Ленёвское – Екатеринбург (через Реж)	Ленёвское – Екатеринбург (через Реж)	115	ежедневно	8
39.	519	Алапаевск – Екатеринбург	Алапаевск – Екатеринбург	141	ежедневно	6
40.	522	Артёмовский – Ирбит (через Буланаш, Килачевское)	Артёмовский – Ирбит (через Буланаш, Килачевское)	123	ежедневно	5
41.	523	Артёмовский – Екатеринбург (Северный автовокзал)	Артёмовский – Екатеринбург (Северный автовокзал)	134	ежедневно	6
42.	526	Реж – Нижний Тагил	Реж – Нижний Тагил	96	ежедневно	4
43.	527	Екатеринбург – Реж	Екатеринбург – Реж	92	ежедневно	11
44.	530	Каменск-Уральский – Екатеринбург	Екатеринбург – Курган	99	ежедневно	12
45.	533	Черемухово – Екатеринбург	Черемухово – Серов, Екатеринбург – Серов	102	ежедневно	4
46.	536	Каменск-Уральский – Екатеринбург	Екатеринбург – Курган	101	ежедневно	6
47.	538	Екатеринбург – Ирбит (через Невьянское)	Екатеринбург – Серов	245	ежедневно	4
48.	565	Солдатка – Екатеринбург	Пермь – Екатеринбург	97	ежедневно	4
49.	566	Алапаевск – Екатеринбург (Северный автовокзал)	Алапаевск – Екатеринбург (Северный автовокзал)	138	ежедневно	4
50.	572	Каменск-Уральский – Екатеринбург	Екатеринбург – Курган	102	ежедневно	4
51.	573	Каменск-Уральский – Екатеринбург	Екатеринбург – Курган	102	ежедневно	5
52.	590/66	Щелкун – Екатеринбург	М-5 «Урал»	79	ежедневно	2
53.	591/66	Никольское – Екатеринбург	М-5 «Урал»	86	ежедневно	2
54.	593	Сухой Лог – Екатеринбург	Сухой Лог – Богданович, Екатеринбург – Тюмень	67	ежедневно	4
55.	595	Нижний Тагил – Усть-Утка	Нижний Тагил – Усть-Утка	58	по будням	2
56.	601	Верхотурье – Екатеринбург	Екатеринбург – Серов	286	ежедневно	6
57.	602	Вехняя Салда – Екатеринбург	Екатеринбург – Серов	182	ежедневно	5
58.	604	Нижний Тагил – Верхняя Тура	Екатеринбург – Серов	57	ежедневно	8

1	2	3	4	5	6	7
59.	605	Екатеринбург – Новоуральск	Екатеринбург – Серов	88	ежедневно	12
60.	610	Екатеринбург – Нижняя Салда	Екатеринбург – Серов, Нижний Тагил – Нижняя Салда	198	ежедневно	8
61.	617	Екатеринбург – Кировград	Екатеринбург – Серов	95	ежедневно	8
62.	620	Нижний Тагил – Красноуральск	Екатеринбург – Серов	63	ежедневно	4
63.	621	Екатеринбург – Красноуральск	Екатеринбург – Серов	220	ежедневно	5
64.	630	Екатеринбург – Нижняя Салда	Екатеринбург – Серов	187	ежедневно	4
65.	633	Нижний Тагил – Серебрянка	Нижний Тагил – Серебрянка	62	ежедневно	4
66.	634	Нижний Тагил – Бродово, до Шумихи	Нижний Тагил – Бродово, до Шумихи	55	ежедневно	2
67.	636	Нижний Тагил – Бызово, до Марково	Нижний Тагил – Бызово, до Марково	51	ежедневно	2
68.	637	Нижний Тагил – Мурзинка	Нижний Тагил – Мурзинка	54	ежедневно	3
69.	638	Нижний Тагил – Кайгородское	Нижний Тагил – Кайгородское	59	ежедневно	2
70.	640	Нижний Тагил – Екатеринбург	Екатеринбург – Серов	141	ежедневно	14
71.	645	Нижняя Тура (Лесной) – Нижний Тагил	Екатеринбург – Серов	98	ежедневно	6
72.	650	Красноуральск – Североуральск	Красноуральск – Североуральск	56	ежедневно	8
73.	651/66	Ледянка – Екатеринбург	Ледянка – Ревда, Пермь – Екатеринбург	130	ежедневно	4
74.	652	Серов – Сосьва	Серов – Сосьва	62	ежедневно	3
75.	655	Гари – Сосьва – Серов	Гари – Сосьва – Серов	87	по будням	2
76.	656	Нижняя Тура – Красноуральск	Нижняя Тура – Красноуральск	105	ежедневно	5
77.	658	Нижний Тагил – Серов	Нижний Тагил – Серов	216	ежедневно	11
78.	660	Екатеринбург – Арти (через Атиг, Нижние Серги, Михайловск)	Арти – Дружинино, Пермь – Екатеринбург	109	ежедневно	5
79.	660	Арти – Екатеринбург	Пермь – Екатеринбург	105	ежедневно	4
80.	665	Верхние Серги – Екатеринбург	Верхние Серги – Дружинино, Пермь – Екатеринбург	110	ежедневно	4
81.	667	Арти – Красноуральск	Арти – Красноуральск	61	ежедневно	6
82.	671	Лобва – Красноуральск	Лобва – Красноуральск	72	ежедневно	4
83.	679	Екатеринбург – Красноуральск	Пермь – Екатеринбург, Кропачево – Ачит	143	ежедневно	12
84.	681	Михайловск – Екатеринбург	Михайловск – Дружинино, Пермь – Екатеринбург	121	ежедневно	8
85.	682	Арти – Красноуральск (через Сажино)	Арти – Красноуральск (через Сажино)	66	ежедневно	4
86.	684	Нижние Серги – Екатеринбург	Пермь – Екатеринбург, Дружинино – Нижние Серги	106	ежедневно	6
87.	686	Невьянск – Екатеринбург (Северный автовокзал)	Екатеринбург – Серов	87	ежедневно	8
88.	689	Бисерть – Екатеринбург	Пермь – Екатеринбург	74	ежедневно	3
89.	698	Шаля – Староуткинский	Шаля – Староуткинский	55	по будням	4
90.	700	Асбест – Екатеринбург	Асбест – Екатеринбург	64	ежедневно	6
91.	702	Асбест – Каменск-Уральский	Асбест – Каменск-Уральский	66	ежедневно	4
92.	707	Асбест – Ирбит	Асбест – Ирбит	109	ежедневно	4
93.	708	Асбест – Нижний Тагил	Асбест – Нижний Тагил	126	ежедневно	2
94.	713	Екатеринбург – Бутка	Екатеринбург – Тюмень, Троицкий – Бутка	266	по будням	2

1	2	3	4	5	6	7
95.	716	Богданович – Екатеринбург	Екатеринбург – Тюмень	87	ежедневно	6
96.	718	Байкалово – Екатеринбург	Екатеринбург – Тюмень	198	ежедневно	4
97.	725	Байкалово – Ирбит (через Ляпуново)	Байкалово – Ирбит (через Ляпуново)	87	ежедневно	2
98.	727	Туринская Слобода – Ирбит (через Елань)	Туринская Слобода – Ирбит (через Елань)	109	ежедневно	5
99.	733	Екатеринбург – Ирбит (через Камышлов)	Екатеринбург – Тюмень	254	ежедневно	4
100.	736	Байкалово – Ирбит	Байкалово – Ирбит	89	ежедневно	4
101.	741	Екатеринбург – Камышлов	Екатеринбург – Тюмень	91	ежедневно	6
102.	745	Туринская Слобода – Камышлов	Туринская Слобода – Камышлов	198	ежедневно	3
103.	748	Талица – Ирбит	Талица – Ирбит	98	ежедневно	4
104.	750	Посёлок Малышева – Асбест – Екатеринбург	посёлок Малышева – Асбест – Екатеринбург	106	ежедневно	5
105.	752	Ирбит – Нижний Тагил (через Алапаевск)	Ирбит – Нижний Тагил (через Алапаевск)	156	ежедневно	3
106.	756	Екатеринбург – рабочий посёлок Пышма	Екатеринбург – Тюмень	105	ежедневно	6
107.	759	Рефтинский – Екатеринбург	Рефтинский – Малобрусянское, Екатеринбург – Тюмень	111	ежедневно	6
108.	765	Екатеринбург – Туринская Слобода	Екатеринбург – Тюмень, Горбуновское – Туринская Слобода	313	ежедневно	4
109.	766	Екатеринбург – Талица	Екатеринбург – Тюмень	230	ежедневно	3
110.	771	Екатеринбург – Сухой Лог	Екатеринбург – Тюмень, Богданович – Сухой Лог	87	ежедневно	10
111.	806	Екатеринбург – Русская Тавра	Пермь – Екатеринбург, Кропачево – Ачит	141	по будням	2
112.	810	Екатеринбург – Серов	Екатеринбург – Серов	355	ежедневно	8
113.	812	Верхотурье – Нижний Тагил	Верхотурье – Нижний Тагил	110	ежедневно	4
114.	816	Екатеринбург (Северный автовокзал) – Реж	Екатеринбург (Северный автовокзал) – Реж	94	ежедневно	6
115.	818	Екатеринбург – Североуральск	Екатеринбург – Серов, Серов – Североуральск	435	ежедневно	4
116.	819	Качканар – Екатеринбург (через Нижнюю Туру)	Екатеринбург – Серов	234	ежедневно	4
117.	822	Качканар – Краснотурьинск	Качканар – Краснотурьинск	110	ежедневно	5
118.	823	Верхняя Синячиха – Екатеринбург	Верхняя Синячиха – Екатеринбург	151	ежедневно	4
119.	824	Нижняя Тура – Екатеринбург	Екатеринбург – Серов	198	ежедневно	4
120.	825	Аэропорт «Кольцово» – Краснотурьинск	аэропорт Кольцово – Краснотурьинск	398	ежедневно	2
121.	828	Первоуральск – Красноуфимск	Первоуральск – Красноуфимск	173	ежедневно	4
122.	830	Екатеринбург – Алапаевск	Екатеринбург – Алапаевск	155	ежедневно	5
123.	830к	Краснотурьинск – Ивдель	Краснотурьинск – Ивдель	95	ежедневно	4

1	2	3	4	5	6	7
124.	831	Ивдель – Серов	Ивдель – Серов	200	ежедневно	6
125.	845	Екатеринбург – Сажино	Екатеринбург – Сажино	137	ежедневно	4
126.	846	Арти – Екатеринбург (через Берёзовку)	Арти – Екатеринбург (через Берёзовку)	128	ежедневно	3
127.	847	Екатеринбург – Азигулово	Екатеринбург – Азигулово	155	ежедневно	2
128.	854	Урмикеево – Екатеринбург	Урмикеево – Екатеринбург	145	ежедневно	2
129.	868	Краснотурьинск – Новая Ляля	Краснотурьинск – Серов, Екатеринбург – Серов	107	ежедневно	4
130.	875	Екатеринбург – Русская Тавра	Пермь – Екатеринбург, Кропачево – Ачит	161	ежедневно	2
131.	877	Восточный – Серов (через Верхотурье)	Восточный – Серов (через Верхотурье)	109	ежедневно	4
132.	888	Серов – Екатеринбург	Екатеринбург – Серов	355	ежедневно	5
133.	891	Ирбит – Екатеринбург	Ирбит – Екатеринбург	212	ежедневно	4
134.	894	Екатеринбург – Краснотурьинск	Екатеринбург – Серов	398	ежедневно	3
135.	908	Екатеринбург – Красноуральск	Екатеринбург – Серов	202	ежедневно	3
136.	917	Алапаевск – Нижний Тагил	Алапаевск – Нижний Тагил	108	ежедневно	4
137.	919	Сарана – Екатеринбург	Сарана – Красная Поляна, Кропачево – Ачит, Пермь – Екатеринбург	155	ежедневно	2
138.	939	Качканар – Нижний Тагил	Качканар – Нижний Тагил	88	ежедневно	6
139.	942/66	Староуткинский – Екатеринбург	Староуткинский – Екатеринбург	114	ежедневно	2
140.	946	Талица – Каменск-Уральский	Талица – Каменск-Уральский	205	ежедневно	4
141.	947	село Арамашка – Екатеринбург	село Арамашка – Екатеринбург	131	ежедневно	2
142.	954	Махнёво – Екатеринбург	Махнёво – Екатеринбург	173	ежедневно	2
143.	955	Каменск-Уральский – Екатеринбург (через Белоярский)	Екатеринбург – Тюмень, Белоярский – Каменск-Уральский	118	ежедневно	4
144.	956	Екатеринбург – Гороблагодатская	Екатеринбург – Серов, Горноуральский – Гороблагодатская	199	ежедневно	4
145.	960	Пелым – Екатеринбург	Пелым – Серов, Екатеринбург – Серов	533	ежедневно	1
146.	970	Бакийково – Екатеринбург	Бакийково – Екатеринбург	153	ежедневно	2
147.	979	Екатеринбург – Нижнеиргинское	Пермь – Екатеринбург, Быково – Нижнеиргинское	142	ежедневно	2
148.	981	Екатеринбург – Буланаш	Екатеринбург – Буланаш	130	ежедневно	2
149.	990	Лобва – Екатеринбург	Екатеринбург – Серов	243	ежедневно	1
150.	993	Екатеринбург – Байкалово (через Ирбит, Елань)	Екатеринбург – Байкалово (через Ирбит, Елань)	308	ежедневно	2
151.	995	Кушва – Екатеринбург	Екатеринбург – Серов	190	ежедневно	3
152.	997	Красногвардейский – Екатеринбург	Красногвардейский – Екатеринбург	261	ежедневно	1
153.	998	Верхняя Тура – Екатеринбург (через Нижний Тагил)	Екатеринбург – Серов	204	ежедневно	4
154.	1006	Екатеринбург – Байкалово	Екатеринбург – Байкалово	317	ежедневно	2
155.	1011	Тавда – Екатеринбург	Тавда – Екатеринбург	326	ежедневно	2
156.	1019	Верхний Тагил – Нижний Тагил	Екатеринбург – Серов	145	ежедневно	6

1	2	3	4	5	6	7
157.	1021	Волчанск – Екатеринбург (через Серов)	Волчанск – Серов, Екатеринбург – Серов	441	ежедневно	4
158.	1036	Азигулово – Арти – Екатеринбург	Азигулово – Арти – Екатеринбург	145	по будням	2
159.	1044	Качканар – Екатеринбург	Качканар – Нижняя Тура, Екатеринбург – Серов	205	ежедневно	4
160.	1049	Екатеринбург – Арти (через Первоуральск)	Пермь – Екатеринбург, Дружинино – Арти	133	ежедневно	2
161.	1053	Туринск – Екатеринбург	Туринск – Екатеринбург	225	ежедневно	2
162.	1054	Верхний Тагил – Екатеринбург	Екатеринбург – Серов	145	ежедневно	2
163.	1055	Туринск – Екатеринбург	Туринск – Екатеринбург	135	ежедневно	2
164.	1058	Екатеринбург – Ивдель (через Нижний Тагил)	Екатеринбург – Серов	455	ежедневно	2
165.	1060	Нижний Тагил – Висимо-Уткинск	Нижний Тагил – Висимо-Уткинск	67	ежедневно	2
166.	1071	Екатеринбург (Северный автовокзал) – Таборы (через Ирбит)	Екатеринбург (Северный автовокзал) – Таборы (через Ирбит)	225	ежедневно	2
167.	1072	Верхотурье – Карпинск	Верхотурье – Карпинск	113	ежедневно	4
168.	1073	Невьянск – Екатеринбург (Северный автовокзал, через Таватуй)	Екатеринбург – Серов	98	ежедневно	2
169.	1076	Екатеринбург – Щелкун	М-5 «Урал»	77	по будням	2
170.	1077	Екатеринбург – Никольское	М-5 «Урал»	86	по будням	2
171.	1078	Нижнеиргинское – Екатеринбург (через Большой Турыш)	Нижнеиргинское – Большой Турыш, Пермь – Екатеринбург	156	ежедневно	2
172.	1081	Екатеринбург – Сосьва	Екатеринбург – Серов, Серов – Сосьва	268	ежедневно	2
173.	1099	Деревня Талица – Екатеринбург	Екатеринбург – Тюмень, Горбуновское – Талица	221	по будням	2
174.	1104	Красноуральск – Екатеринбург	Нижний Тагил – Нижняя Салда	228	ежедневно	2

Перевозка пассажиров осуществляется автобусами малой, средней и большой вместимости, в зависимости от интенсивности пассажиропотока.

Общий автомобильный пассажиропоток общественного транспорта по всем сообщениям за 2014 год составил 7,1 млн. пассажиров в год (по данным отчётности перевозчиков).

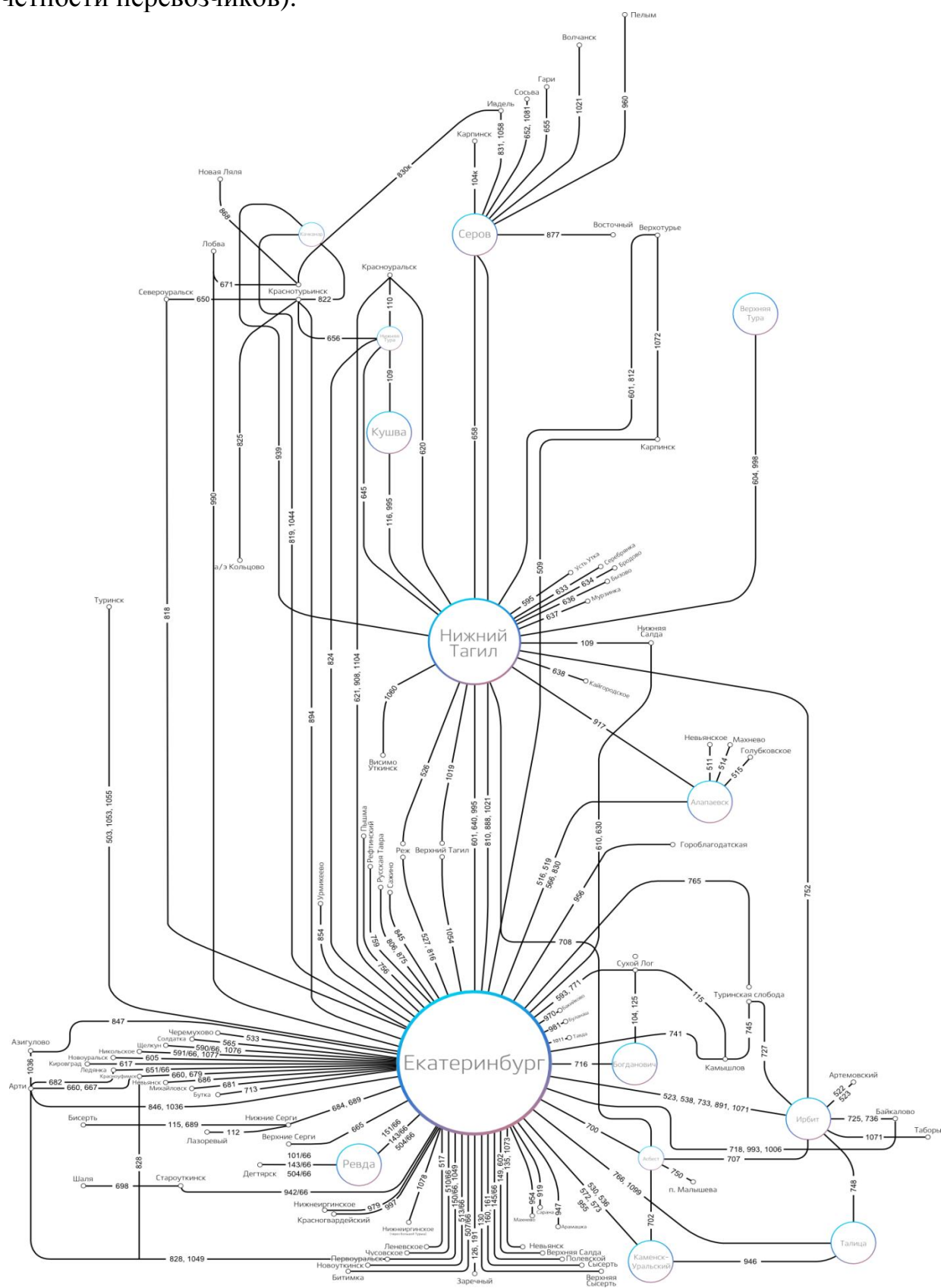


Рис. 3. Схема автобусных маршрутов Свердловской области

Глава 5. Параметры внутрирегионального транспортного баланса в существующих условиях

По заказу Министерства транспорта и связи Свердловской области в 2012 году проведена научно-исследовательская работа на тему «Исследование пассажиропотока, формирование оптимальной маршрутной сети регулярного междугороднего пассажирского транспорта (автобус, железнодорожный транспорт)», в которой сформированы предложения по оптимизации маршрутной сети. Данные предложения рассмотрены и внедрены Министерством в 2013 и 2014 годах. Сформированная на 2015 год маршрутная сеть железнодорожного и автомобильного транспорта оптимальна и в настоящее время отсутствуют сообщения, требующие улучшения уровня или объёма транспортного обслуживания. В соответствии с изложенным в рамках настоящего комплексного плана транспортного обслуживания населения не предусматривается оптимизация маршрутной сети и в дальнейшем будет рассматриваться только инерционный сценарий.

В рамках научно-исследовательской работы проведено анкетирование пассажиров. По результатам сделано заключение, что уровень транспортного обслуживания обеспечивается на всех сообщениях. Вместе с тем одним из направлений повышения привлекательности пригородного железнодорожного транспорта является уменьшение времени проезда и замена подвижного состава на более комфортабельный. Наиболее значимыми факторами для пассажиров на автомобильном и железнодорожном транспорте являются: время, стоимость проезда, комфорт. В рамках формирования единой маршрутной сети Свердловской области учтены результаты социологического обследования. В целях повышения привлекательности пригородного железнодорожного транспорта, уменьшения времени проезда и повышения уровня комфорта поездки Правительством Свердловской области ведётся работа по организации курсирования на территории Свердловской области инновационного подвижного состава «Ласточка».

ВРТБ – это формализованное описание миграции населения в пределах субъекта Российской Федерации с использованием транспорта общего пользования в пригородном сообщении.

Исходными данными для формирования ВРТБ являются: реестр пригородных сообщений, отчётность ОАО «СПК», ОАО «Содружество» и автомобильных перевозчиков.

Анализ ВРТБ показывает, что существующие параметры обслуживания достаточны для удовлетворения потребностей населения в перевозках.

Параметры внутрирегионального транспортного баланса в существующих условиях представлены в таблице 12.

Таблица 12

Внутрирегиональный транспортный баланс в существующих условиях (2014 год)

№ строки	№ сообщения	Сообщение	Протяжённость (км)	Пассажиропоток		Маршруты по видам транспорта	Регулярность обслуживания транспортом	Количество оборотных рейсов (в сутки)	Интервал между отправлениями		Примечания
				всего (тыс. пасс/год)	пиковый (пасс/час)				в часы «пик»	в непиковые часы	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1.	Железнодорожный транспорт										
2.	1.1	Екатеринбург – Нижний Тагил	149	2158,37	2647	6460, 6457, 6464, 6449, 7401, 6452, 6453, 6454, 6455, 6456, 6459, 6458, 6461, 6462, 6472, 6471, 7067, 7068, 7069, 7070, 6441, 6442, 6450, 6463, 6801	ежедневно	12,5	н. д.	н. д.	
3.	1.2	Нижний Тагил – ТЦ Кушвинский	51	1172,36	1438	6820, 6827, 6828, 6829, 6821, 6822, 6823, 6824, 6831, 6832, 6833, 6834, 6881, 6882, 6883, 6884, 6885, 6886, 6851/6856/6855, 6854/6853/6852, 6850, 6864, 6865, 6857,	ежедневно	12	н. д.	н. д.	
4.	1.3	Нижний Тагил – Алапаевск	125	116,59	143	6893/6894, 6897/6898, 6891/6892, 6895/6896	ежедневно	2	н. д.	н. д.	
5.	1.4	ТЦ Кушвинский – Качканар	59	270,68	332	6881, 6882, 6883, 6884, 6885, 6886	ежедневно	3	н. д.	н. д.	
6.	1.5	ТЦ Кушвинский – Серов	220	499,70	613	6861, 7422, 7424/7423, 7428/7427, 6850, 6864, 6865, 6857, 6851/6856/6855, 6854/6853/6852	ежедневно	5	н. д.	н. д.	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
7.	1.6	Серов – ТЦ Североуральский	88	10,34	13	6951, 6952	ежедневно, с последнего воскресенья апреля по последнее воскресенье сентября	1	н. д.	н. д.	
8.	1.7	Серов – Ивдель	134	110,57	66	6969, 6970, 6967*, 6968*, 6973*, 6974*	ежедневно	3	н. д.	н. д.	
9.	1.8	Екатеринбург – Кузино	88	1390,92	1707	7231, 7232, 7233, 7234, 6305, 7236, 7235, 7238, 7237, 7240, 6321, 6322, 7244, 6323, 6325, 6326, 7241, 7242	ежедневно	9	н. д.	н. д.	
10.	1.9	Екатеринбург – Ревда	46	394,27	484	6502, 6503, 6505, 6506, 6507, 6508, 6509, 6521, 6522, 6582	ежедневно	5	н. д.	н. д.	
11.	1.10	Ревда – Дружинино	39	343,75	422	6502, 6503, 6505, 6506, 6507, 6508, 6509	ежедневно	3,5	н. д.	н. д.	
12.	1.11	Дружинино – ТЦ Михайловский	66	0,97	1	6591, 6594	по выходным дням, с последнего воскресенья апреля по последнее воскресенье сентября	1	н. д.	н. д.	
13.	1.12	Дружинино – Красноуфимск	140	226,80	207	6572, 6575, 6574, 6571, 6532*, 6534*, 6531*, 6533*	ежедневно	3,5	н. д.	н. д.	
14.	1.13	Кузино – Шамары	97	916,49	1113	7231, 7232, 7233, 7234, 6305, 7236, 7235, 7238, 7237, 7240, 7174, 7173, 7175, 7176, 7196, 7195, 6393, 6394, 6391, 6396	ежедневно	10	н. д.	н. д.	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
15.	1.14	Екатеринбург – Полевской	61	808,71	993	6640, 6641, 6642, 6643, 6481, 6482, 7204, 7208, 7211, 7212, 7205, 7206, 7209, 7210, 7201, 7202, 7213, 7207, 7203	ежедневно	9,5	н. д.	н. д.	
16.	1.15	Екатеринбург – Каменск-Уральский	100	1602,78	1718	6601, 6602, 6603, 6604, 6605, 6606, 6607, 6608, 6609, 6610, 6611, 6612, 6614, 6617, 6619, 6620, 7085, 7086, 6037, 6038, 6039, 6040, 6651, 6652, 6653, 6654, 6252*, 6253*, 6254*, 6353*, 6354*, 6355*, 6352*	ежедневно	14,5	н. д.	н. д.	
17.	1.16	Каменск-Уральский – Богданович	42	202,31	248	6709, 6716, 6696, 6695	ежедневно	2	н. д.	н. д.	
18.	1.17	Екатеринбург – Белоярский	56	1003,18	1230	6762, 6759, 6766, 6763, 6707, 6712, 6713, 6718, 6715, 6714, 7251, 6710, 6703, 7254, 6709, 6716	ежедневно	8	н. д.	н. д.	
19.	1.18	Белоярский – Асбест	36	7,44	9	6765, 6760	ежедневно	1	н. д.	н. д.	
20.	1.19	Белоярский – Богданович	43	884,45	1086	6707, 6712, 6713, 6718, 6715, 6714, 7251, 6710, 6703, 7254, 6709, 6716	ежедневно	6	н. д.	н. д.	
21.	1.20	Богданович – ТЦ Артёмовский	108	244,72	300	6696, 6695, 6741, 6744, 6738, 6742, 6743, 6737, 6739, 6740, 6745, 6746, 6717, 6708	ежедневно	7	н. д.	н. д.	
22.	1.21	Богданович – Тугулым	167	584,08	717	6703, 7254, 7251, 6710, 6187, 6182, 6186, 6181, 7322, 7323	ежедневно	5	н. д.	н. д.	
23.	1.22	Екатеринбург – ТЦ Артёмовский	119	490,48	602	6771, 6775, 6776, 6777, 6780, 6781, 6784, 6783, 6786, 6774	ежедневно	5	н. д.	н. д.	
24.	1.23	ТЦ Артёмовский – Тавда	240	216,04	108	6670, 6677, 6673, 6674, 6672, 6675, 6676, 6671, 7098*, 7096*, 7097*	ежедневно	5	н. д.	н. д.	
25.	1.24	ТЦ Артёмовский – Алапаевск	59	156,03	192	6772, 6773, 6778, 6785, 6782, 6779, 6892, 6895	ежедневно	4	н. д.	н. д.	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
26.	1.25	Алапаевск – Серов	249	161,01	198	6683, 6682, 6681, 6684, 6685, 6686, 6687, 6688, 6984, 6985, 6988, 6981	ежедневно	6	н. д.	н. д.	
27.	Автомобильный транспорт										
28.	2.1	Екатеринбург – Нижний Тагил	139,56	1253,17	1154	506, 507, 509, 533, 601, 602, 604, 605, 610, 617, 620, 621, 630, 640, 640а, 686, 708, 810, 818, 819, 824, 825, 888, 894, 908, 956, 960, 990, 995, 998, 1019, 1021, 1044, 1054, 1058, 1060, 1073, 1081, 1104, 135	ежедневно	182	5,4	9,4	
29.	2.2	Нижний Тагил – Алапаевск	131,87	46,12	42	917, 752	ежедневно	7	48	168	
30.	2.3	Нижний Тагил – ТЦ Кушвинский	51,15	359,10	347	509, 533, 601, 604, 620, 621, 645, 658, 810, 812, 818, 819, 824, 825, 888, 894, 908, 939, 956, 960, 990, 995, 998, 1021, 1044, 1058, 1081, 1104, 116	ежедневно	122	6,1	10,2	
31.	2.4	Нижний Тагил – ТЦ Салдинский	54,63	229,73	246	602, 610, 630, 109, 149	ежедневно	33	21,8	28,1	
32.	2.5	ТЦ Кушвинский – Качканар	77,24	36,49	14	939, 1044	ежедневно	10	42,5	136,6	
33.	2.6	ТЦ Кушвинский – ТЦ Нижнетуринский	57,54	141,69	190	109, 110, 509, 533, 601, 645, 658, 810, 812, 818, 819, 824, 825, 888, 894, 960, 990, 1021, 1058, 1081,	ежедневно	81	8,2	12,4	
34.	2.7	Качканар – ТЦ Нижнетуринский	39,43	8,19	2	819, 822	ежедневно	9	44,6	147,4	
35.	2.8	ТЦ Нижнетуринский – Серов	134,17	373,97	113	509, 533, 601, 656, 658, 671, 810, 812, 818, 822, 825, 868, 877, 888, 894, 960, 990, 1021, 1058, 1072, 1081	ежедневно	87	6,4	16,1	
36.	2.9	Серов – ТЦ Сосьвинский	110,05	99,98	112	652, 655, 1081	ежедневно	10	44,9	127,6	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
37.	2.10	Серов – ТЦ Североуральский	91,18	219,65	167	104к, 509, 533, 650, 656, 671, 818, 822, 825, 830к, 831, 868, 894, 960, 1021, 1021, 1058, 1072	ежедневно	70	10,1	14,7	
38.	2.11	ТЦ Североуральский – Ивдель	76,1	52,59	3	533, 830к, 831, 960, 1058	ежедневно	17	33,7	78,4	
39.	2.12	Екатеринбург – Первоуральск	46,73	271,33	311	507/66, 513/66, 942/66, 150/66, 806	ежедневно	39	19,1	25,3	
40.	2.13	Первоуральск – Шамары	157,51	77,56	77	507/66, 513/66, 942/66	ежедневно	17	29,4	87,9	
41.	2.14	Первоуральск – Дружинино	38,73	10,16	4	828, 806	ежедневно	6	59	202	
42.	2.15	Екатеринбург – Ревда	48,91	334,45	393	565, 660, 665, 679, 681, 684, 689, 845, 846, 847, 854, 875, 919, 970, 979, 1036, 1049, 1078, 1079, 151/66, 651/66	ежедневно	87	7,2	10,3	
43.	2.16	Ревда – Дружинино	41,49	128,96	85	565, 660, 665, 679, 681, 684, 689, 845, 846, 847, 854, 875, 919, 970, 979, 1036, 1049, 1078, 1079	ежедневно	71	9,7	13,8	
44.	2.17	Дружинино – ТЦ Михайловский	63,27	162,62	159	660, 665, 681, 684, 845, 846, 854, 1036, 1049, 112, 115, 806	ежедневно	49	15,9	23,2	
45.	2.18	Дружинино – Красноуфимск	131,59	176,06	78	679, 689, 828, 847, 875, 919, 970, 979, 1078	ежедневно	31	22,1	36,9	
46.	2.19	ТЦ Михайловский – Арти	44,97	59,45	13	660, 845, 846, 1036, 1049, 806	ежедневно	22	26,1	44,6	
47.	2.20	Арти – Красноуфимск	57,78	97,10	114	682, 667	ежедневно	10	48,1	119,1	
48.	2.21	Екатеринбург – Полевской	57,51	178,10	208	145/66	ежедневно	20	33,4	54	
49.	2.22	Екатеринбург – Дегтярск	58,07	171,00	253	143/66, 504/66	ежедневно	20	32,7	51	
50.	2.23	Екатеринбург – Сысерть	50,29	216,40	253	590/66, 1076, 1077, 130, 132, 160, 161	ежедневно	26	23,9	31,2	
51.	2.24	Екатеринбург – Каменск- Уральский	101	252,64	338	530, 536, 572, 573	ежедневно	27	19,2	37	
52.	2.25	Каменск-Уральский – Богданович	72,56	2,56	2	946	ежедневно	4	н. д.	н. д.	
53.	2.26	Екатеринбург – Заречный	54,92	74,69	77	126, 191	ежедневно	12	41,4	128	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
54.	2.27	Екатеринбург – Белоярский	54,8	261,60	211	593, 700, 708, 713, 716, 718, 733, 741, 750, 756, 759, 765, 766, 771, 955, 1099	ежедневно	74	12,4	16,6	
55.	2.28	Белоярский – Каменск-Уральский	64,5	44,52	18	702, 955	ежедневно	8	54	128	
56.	2.29	Белоярский – Асбест	32,5	85,12	91	700, 702, 708, 750, 759	ежедневно	23	22,1	47,6	
57.	2.30	Белоярский – Богданович	43,6	133,90	67	593, 713, 716, 718, 733, 741, 756, 765, 766, 771, 1099	ежедневно	51	15,6	23,2	
58.	2.31	Богданович – Сухой Лог	21,67	92,06	90	593, 771, 104, 125, 1045	ежедневно	22	19,8	48,6	
59.	2.32	Асбест – Сухой Лог	46,78	7,27	18	707	ежедневно	4	н. д.	н. д.	
60.	2.33	Богданович – Камышлов	48,92	68,08	31	713, 718, 733, 741, 756, 765, 766, 946, 1099	ежедневно	35	21,9	32,1	
61.	2.34	Сухой Лог – Камышлов	55,96	79,91	88	707, 115	ежедневно	12	38	143,1	
62.	2.35	Камышлов – Ирбит	103,23	165,32	18	707, 733	ежедневно	8	43,1	171	
63.	2.36	Камышлов – Тугулым	131,4	86,86	7	713, 718, 756, 765, 766, 946, 1099	ежедневно	25	28,7	33,1	
64.	2.37	Екатеринбург – Реж	83,05	509,83	526	503, 516, 517, 519, 523, 527, 538, 566, 816, 823, 830, 891, 947, 954, 981, 993, 997, 1006, 1011, 1053, 1054, 1055, 1071	ежедневно	95	5,9	10,1	
65.	2.38	Реж – Ирбит	117,14	176,07	178	503, 522, 523, 538, 891, 981, 993, 997, 1006, 1011, 1053, 1054, 1055, 1071	ежедневно	40	19,7	28,3	
66.	2.39	Ирбит – Тавда	162,62	58,86	101	503, 1011, 1053, 1054, 1055, 1071	ежедневно	14	42,9	81,2	
67.	2.40	Тавда – Таборы	86,1	3,28	2	1071	ежедневно	2	н. д.	н. д.	
68.	2.41	Реж – Верхняя Синячиха	85,3	204,05	199	514, 516, 519, 566, 752, 823, 830, 947, 954	ежедневно	40	17,7	27,6	
69.	2.42	Алапаевск – Ирбит	116,83	88,79	81	752	ежедневно	3	н. д.	н. д.	

* Отмечены поезда, курсирующие за пределы Свердловской области в другие субъекты Российской Федерации:

поезда 6973, 6974 следуют по маршруту Ивдель (Свердловская область) – Верхнекондинская (Ханты-Мансийский автономный округ – Югра), о.п. разъезд 135 км является границей двух субъектов, расстояние по Свердловской области 141 км;

поезда 6967, 6968 следуют по маршруту Ивдель (Свердловская область) – Алябьево (Ханты-Мансийский автономный округ – Югра), разъезд 135 км является границей двух субъектов, расстояние по Свердловской области 141 км;

поезда 6532, 6534, 6531, 6533 следуют по маршруту Красноуфимск (Свердловская область) – Чернушка (Пермский край), станция Ненастье является границей двух субъектов, расстояние по Свердловской области 40 км;

поезда 6252, 6253, 6254 следуют по маршруту Каменск-Уральский (Свердловская область) – Челябинск (Челябинская область), станция Нижняя является границей двух субъектов, расстояние по Свердловской области 39 км;

поезда 6353, 6354, 6355, 6352 следуют по маршруту Каменск-Уральский (Свердловская область) – Шадринск (Курганская область), станция Колчедан является границей двух субъектов, расстояние по Свердловской области 19 км;

поезда 7098, 7096, 7097 следуют по маршруту Тавда (Свердловская область) – Устье-Аха (Ханты-Мансийский автономный округ – Югра), разъезд Кумальский является границей двух субъектов, расстояние по Свердловской области 68 км.

Глава 6. Параметры транспортного обслуживания населения Свердловской области в части пригородных пассажирских перевозок

Представленные муниципальными образованиями, расположенными на территории Свердловской области, сведения о характеристиках транспортных центров Свердловской области на перспективу до 2030 года приведены в таблице 13.

1	2	3	4	5	6	7	8
26.	Численность постоянного населения	тыс. человек	13,05	13,05	12,7	12,18	11,69
27.	Среднесписочная численность работников организаций	тыс. человек	3,01	3,6	3,42	3,18	2,97
28.	Темпы жилищного строительства	тыс. кв. м	4,8	1,5	0,96	0,6	0,6
29.	ТЦ Салдинский						
30.	Численность постоянного населения	тыс. человек	65,1	64,7	64,58	64,36	64,2
31.	Среднесписочная численность работников организаций	тыс. человек	21,9	21,8	20,46	19,8	19,8
32.	Темпы жилищного строительства	тыс. кв. м	15,2	11,1	13,22	13,8	13,8
33.	Верхняя Синячиха						
34.	Численность постоянного населения	тыс. человек	9,8	9,8	9,8	9,8	9,8
35.	Среднесписочная численность работников организаций	тыс. человек	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8
36.	Темпы жилищного строительства	тыс. кв. м	3,42	0,4	1,36	0,48	0,75
37.	Верхотурье						
38.	Численность постоянного населения	тыс. человек	16,08	15,91	15,7	15,52	15,52
39.	Среднесписочная численность работников организаций	тыс. человек	10,55	10,5	10,3	10,29	10,29
40.	Темпы жилищного строительства	тыс. кв. м	3,7	4,2	4,32	4,5	4,5
41.	Дегтярск						
42.	Численность постоянного населения	тыс. человек	15,97	16,05	16,08	16,12	16,17
43.	Среднесписочная численность работников организаций	тыс. человек	2,94	2,94	2,92	2,93	2,86
44.	Темпы жилищного строительства	тыс. кв. м	1,81	1,85	1,97	2,18	2,36
45.	Дружинино						
46.	Численность постоянного населения	тыс. человек	4,57	4,53	4,46	4,49	4,51
47.	Среднесписочная численность работников организаций	тыс. человек	1,3	1,3	1,42	1,56	1,6
48.	Темпы жилищного строительства	тыс. кв. м	7,06	10	0,5	0,5	0,5
49.	Екатеринбург						
50.	Численность постоянного населения	тыс. человек	1445,7	1461,4	1489,9	1542,94	1594,38
51.	Среднесписочная численность работников организаций	тыс. человек	687	678,3	676,24	663,24	654,68
52.	Темпы жилищного строительства	тыс. кв. м	1041,3	860	994,12	1142,04	1183
53.	Заречный						
54.	Численность постоянного населения	тыс. человек	30,8	31,15	32,21	32,68	32,9
55.	Среднесписочная численность работников организаций	тыс. человек	10,5	10,3	10,08	10	10

1	2	3	4	5	6	7	8
56.	Темпы жилищного строительства	тыс. кв. м	39	29,5	29,88	34,38	42,4
57.	Ивдель						
58.	Численность постоянного населения	тыс. человек	22,4	22	20,8	19,04	18,06
59.	Среднесписочная численность работников организаций	тыс. человек	5,7	5,8	5,84	5,92	6
60.	Темпы жилищного строительства	тыс. кв. м	4,5	4,5	4,5	4,7	4,78
61.	Ирбит						
62.	Численность постоянного населения	тыс. человек	37,67	37,58	37,47	37,4	37,36
63.	Среднесписочная численность работников организаций	тыс. человек	8,27	8,31	8,31	8,33	8,33
64.	Темпы жилищного строительства	тыс. кв. м	2,3	3,7	2,6	2,6	3
65.	Каменск-Уральский						
66.	Численность постоянного населения	тыс. человек	173,3	172,7	174,06	175,98	178,04
67.	Среднесписочная численность работников организаций	тыс. человек	55,3	54,4	54,28	53,54	53,34
68.	Темпы жилищного строительства	тыс. кв. м	33,5	50	42	26	21
69.	Камышлов						
70.	Численность постоянного населения	тыс. человек	26,73	26,57	26,64	26,6	26,6
71.	Среднесписочная численность работников организаций	тыс. человек	7,47	7,38	7,37	7,42	7,5
72.	Темпы жилищного строительства	тыс. кв. м	8,65	6,5	6,68	5,54	4,88
73.	Карпунинский						
74.	Численность постоянного населения	тыс. человек	0,43	0,42	0,41	0,33	0,4
75.	Среднесписочная численность работников организаций	тыс. человек	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
76.	Темпы жилищного строительства	тыс. кв. м	0	0	0	0	0
77.	Качканар						
78.	Численность постоянного населения	тыс. человек	42,4	42,15	41,46	40,44	39,44
79.	Среднесписочная численность работников организаций	тыс. человек	13,42	13,16	12,43	11,33	10,99
80.	Темпы жилищного строительства	тыс. кв. м	4,58	11,01	5,79	4,5	4,5
81.	Кировград						
82.	Численность постоянного населения	тыс. человек	27,15	27,14	26,88	26,88	26,88
83.	Среднесписочная численность работников организаций	тыс. человек	7,67	7,67	7,7	7,75	7,81
84.	Темпы жилищного строительства	тыс. кв. м	5,56	3,5	3,8	4,3	4,8
85.	ТЦ Краснотурьинский						
86.	Численность постоянного населения	тыс. человек	104,57	103,89	103,21	102,41	101,26

1	2	3	4	5	6	7	8
87.	Среднесписочная численность работников организаций	тыс. человек	32,56	32,62	33,34	34,28	34,16
88.	Темпы жилищного строительства	тыс. кв. м	17,06	17,5	16,78	18,06	20,68
89.	Красноуфимск						
90.	Численность постоянного населения	тыс. человек	39,89	39,82	39,59	39,4	39,4
91.	Среднесписочная численность работников организаций	тыс. человек	9,68	9,54	9,17	9	8,92
92.	Темпы жилищного строительства	тыс. кв. м	15,2	12	11,3	10	10
93.	Кузино						
94.	Численность постоянного населения	тыс. человек	3,94	4,02	4,11	4,22	4,32
95.	Среднесписочная численность работников организаций	тыс. человек	2,37	2,52	2,61	2,72	2,82
96.	Темпы жилищного строительства	тыс. кв. м	0	0	0	0	0
97.	ТЦ Кушвинский						
98.	Численность постоянного населения	тыс. человек	71,9	71,45	70,1	68,07	66,32
99.	Среднесписочная численность работников организаций	тыс. человек	19,2	19,11	19,11	18,97	18,86
100.	Темпы жилищного строительства	тыс. кв. м	13,47	10	8,64	8,9	9,26
101.	ТЦ Михайловский						
102.	Численность постоянного населения	тыс. человек	14,87	14,38	14,21	14,28	14,26
103.	Среднесписочная численность работников организаций	тыс. человек	2,7	2,64	2,76	2,7	2,7
104.	Темпы жилищного строительства	тыс. кв. м	8,03	6,2	6,86	6,96	7
105.	Невьянск						
106.	Численность постоянного населения	тыс. человек	42,2	42,2	42,2	42,2	42,02
107.	Среднесписочная численность работников организаций	тыс. человек	8,5	8,6	8,7	9,04	9,32
108.	Темпы жилищного строительства	тыс. кв. м	24,5	14,3	18,92	26,42	32,72
109.	Нижний Тагил						
110.	Численность постоянного населения	тыс. человек	360	360,1	361,06	361,66	362,36
111.	Среднесписочная численность работников организаций	тыс. человек	123,05	120,95	122,18	123,09	123,73
112.	Темпы жилищного строительства	тыс. кв. м	104,8	100	105,6	102,2	106
113.	Нижние Серги						
114.	Численность постоянного населения	тыс. человек	9,6	9,57	9,48	9,29	9,17
115.	Среднесписочная численность работников организаций	тыс. человек	3,9	3,9	3,89	3,8	3,71
116.	Темпы жилищного строительства	тыс. кв. м	5,7	4,1	3	3	3

1	2	3	4	5	6	7	8
117.	ТЦ Нижнетуринский						
118.	Численность постоянного населения	тыс. человек	78,58	77,95	76,5	75,22	74,34
119.	Среднесписочная численность работников организаций	тыс. человек	28,28	27,8	27,67	27,39	27,23
120.	Темпы жилищного строительства	тыс. кв. м	7,19	20,38	10,58	7,2	8,36
121.	ТЦ Новоуральский						
122.	Численность постоянного населения	тыс. человек	90,52	89,82	88,5	88,22	88,22
123.	Среднесписочная численность работников организаций	тыс. человек	42,65	42,55	42,53	42,55	42,55
124.	Темпы жилищного строительства	тыс. кв. м	15,86	12,16	13,48	7,86	7,86
125.	Первоуральск						
126.	Численность постоянного населения	тыс. человек	124,65	149,28	156,62	194	264
127.	Среднесписочная численность работников организаций	тыс. человек	65,45	65,45	64,54	67,04	77,06
128.	Темпы жилищного строительства	тыс. кв. м	77,93	80	100,77	125,58	242,59
129.	Полевской						
130.	Численность постоянного населения	тыс. человек	70,7	70,62	70,62	70,62	70,62
131.	Среднесписочная численность работников организаций	тыс. человек	17,77	17,77	17,77	17,77	17,77
132.	Темпы жилищного строительства	тыс. кв. м	47,96	25	25	25	25
133.	Пышма						
134.	Численность постоянного населения	тыс. человек	19,85	19,75	19,8	20,3	20,8
135.	Среднесписочная численность работников организаций	тыс. человек	5,3	5,36	5,66	6,49	7,52
136.	Темпы жилищного строительства	тыс. кв. м	3,19	3,6	3,68	4,35	5,98
137.	Ревда						
138.	Численность постоянного населения	тыс. человек	63,59	63,82	64,3	64,64	64,9
139.	Среднесписочная численность работников организаций	тыс. человек	28,86	28,57	27,73	27,18	28
140.	Темпы жилищного строительства	тыс. кв. м	22,51	40	23,8	16	16
141.	Реж						
142.	Численность постоянного населения	тыс. человек	47,9	48	47,9	47,84	47,9
143.	Среднесписочная численность работников организаций	тыс. человек	14	13,9	13,68	13,5	13,8
144.	Темпы жилищного строительства	тыс. кв. м	12,8	11,4	13,08	14,54	15,98
145.	Рефтинский						
146.	Численность постоянного населения	тыс. человек	16,15	16,23	16,4	16,65	16,9

1	2	3	4	5	6	7	8
147.	Среднесписочная численность работников организаций	тыс. человек	4,62	6,56	6,7	6,89	6,9
148.	Темпы жилищного строительства	тыс. кв. м	4,62	1,79	3,26	5,5	5,44
149.	Североуральск						
150.	Численность постоянного населения	тыс. человек	42,62	42,09	41,46	41,25	41,03
151.	Среднесписочная численность работников организаций	тыс. человек	17,43	17,25	17,04	16,9	16,82
152.	Темпы жилищного строительства	тыс. кв. м	6,16	4,01	4,12	4,01	4,01
153.	Серов						
154.	Численность постоянного населения	тыс. человек	107,17	106,78	106,84	107,08	107,52
155.	Среднесписочная численность работников организаций	тыс. человек	24,67	24,67	24,71	24,8	25
156.	Темпы жилищного строительства	тыс. кв. м	33,8	24	30	33	33
157.	ТЦ Сосьвинский						
158.	Численность постоянного населения	тыс. человек	8,99	8,76	8,76	8,76	8,76
159.	Среднесписочная численность работников организаций	тыс. человек	2,05	2,24	2,24	2,24	2,24
160.	Темпы жилищного строительства	тыс. кв. м	1,6	1,7	2	2,5	3
161.	Сухой Лог						
162.	Численность постоянного населения	тыс. человек	34,4	34,3	34,2	34,22	34,3
163.	Среднесписочная численность работников организаций	тыс. человек	11,25	10,9	10,78	10,52	10,21
164.	Темпы жилищного строительства	тыс. кв. м	16,4	14	18	18	18
165.	Сысерть						
166.	Численность постоянного населения	тыс. человек	20,76	20,96	21,57	23,47	25,97
167.	Среднесписочная численность работников организаций	тыс. человек	18,78	19,51	22,16	23	23
168.	Темпы жилищного строительства	тыс. кв. м	34,21	48,87	35	35	35
169.	Тавда						
170.	Численность постоянного населения	тыс. человек	34,3	34,1	33,88	33,68	33,42
171.	Среднесписочная численность работников организаций	тыс. человек	19	19	19	18,82	18,42
172.	Темпы жилищного строительства	тыс. кв. м	6,51	5,9	6	6	6
173.	ТЦ Талицкий						
174.	Численность постоянного населения	тыс. человек	26,1	26,1	26,1	26,1	26,1
175.	Среднесписочная численность работников организаций	тыс. человек	8,85	8,9	8,9	8,9	8,9
176.	Темпы жилищного строительства	тыс. кв. м	5,7	4	4,12	4,48	7,26

1	2	3	4	5	6	7	8
177.	Тугулым						
178.	Численность постоянного населения	тыс. человек	21	20,9	20,64	20,8	21,36
179.	Среднесписочная численность работников организаций	тыс. человек	5,9	5,8	5,66	5,78	6
180.	Темпы жилищного строительства	тыс. кв. м	9,9	6,4	6,4	6,42	6,5
181.	Туринск						
182.	Численность постоянного населения	тыс. человек	26,83	26,56	26,09	25,76	25,2
183.	Среднесписочная численность работников организаций	тыс. человек	10,59	10,47	10,08	9,74	9,5
184.	Темпы жилищного строительства	тыс. кв. м	5,49	5,99	5,99	5,99	5,99
185.	Шаля						
186.	Численность постоянного населения	тыс. человек	6,56	6,66	6,72	6,96	7,16
187.	Среднесписочная численность работников организаций	тыс. человек	2,1	2,13	2,17	2,24	2,31
188.	Темпы жилищного строительства	тыс. кв. м	3,49	4	3,83	4	4
189.	Шамары						
190.	Численность постоянного населения	тыс. человек	3,83	3,84	3,87	3,92	3,97
191.	Среднесписочная численность работников организаций	тыс. человек	0,6	0,61	0,62	0,65	0,67
192.	Темпы жилищного строительства	тыс. кв. м	0,9	0,9	1,17	1	1
193.	Таборы						
194.	Численность постоянного населения	тыс. человек	2,33	2,33	2,33	2,33	2,33
195.	Среднесписочная численность работников организаций	тыс. человек	1,15	1,15	1,15	1,15	1,15
196.	Темпы жилищного строительства	тыс. кв. м	0,41	1,07	0,3	0,3	0,3

В соответствии с данными о прогнозе социально-экономических показателей Свердловской области на перспективу до 2030 года (таблица 1) и сведениями о характеристиках транспортных центров Свердловской области (таблица 13) на основе применения современных методов технико-экономического моделирования сформирована модель прогнозирования пассажиропотоков в границах Свердловской области.

Значения агрегированных параметров транспортного обслуживания населения Свердловской области сведены в ССП ТО.

Данные о параметрах транспортного обслуживания в существующих условиях и для инерционного сценария развития на перспективу до 2030 года представлены в таблице 14.

Таблица 14

Сбалансированная система параметров транспортного обслуживания населения Свердловской области в существующих условиях и на перспективу до 2030 года (инерционный сценарий)

№ строки	Наименование параметра	Единица измерения	2014 год	2015 год	2016–2020 годы	2021–2025 годы	2026–2030 годы
1	2	3	5	6	7	8	9
1.	Объем отправленных пассажиров в том числе:	млн. пассажиров	21,07	20,89	21,12	21,99	22,86
2.	железнодорожный транспорт	млн. пассажиров	13,97	13,98	14,02	14,61	15,19
3.	автомобильный транспорт	млн. пассажиров	7,1	6,91	7,1	7,38	7,67
4.	Коэффициент подвижности (коэффициент мобильности) в том числе:	пасс/человек	4,87	4,83	4,87	5,06	5,25
5.	железнодорожный транспорт	пасс/человек	3,23	3,23	3,24	3,36	3,49
6.	автомобильный транспорт	пасс/человек	1,64	1,60	1,64	1,70	1,76
7.	Доля жителей, имеющих доступ к регулярному транспортному обслуживанию в том числе:	процентов	более 95	более 95	более 95	более 95	более 95
8.	железнодорожный транспорт	процентов	более 80	более 80	более 80	более 80	более 80
9.	автомобильный транспорт	процентов	более 90	более 90	более 90	более 90	более 90
10.	Число населённых пунктов, не имеющих доступ к регулярному транспортному обслуживанию, в том числе:	ед.	238	237	215	199	182
11.	железнодорожный транспорт	ед.	215	215	215	215	215
12.	автомобильный транспорт	ед.	42	41	38	35	32
13.	Плотность транспортной сети в том числе:						
14.	железнодорожный транспорт	км/кв. км	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02
15.	автомобильный транспорт	км/кв. км	0,17	0,17	0,17	0,17	0,17
16.	Полная величина государственных субсидий в том числе:	млрд. рублей	0,926	1,096	1,103	1,205	1,205
17.	бюджет Свердловской области	млрд. рублей	0,926	1,096	1,103	1,205	1,205
18.	Отношение темпов роста тарифов к среднему темпу роста номинальных доходов населения	процентов	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.

1	2	3	5	6	7	8	9
19.	Уровень автомобилизации	ед./1000 человек	248	253	268	296	327

Примечания:

1. Величина государственных субсидий на 2015–2017 годы указана в соответствии с заключением Региональной энергетической комиссии Свердловской области о сумме недополученных доходов пригородных пассажирских компаний в результате осуществления государственного регулирования тарифов на перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом в пригородном сообщении на 2015 год в размере 0,943 млрд. рублей. В 2015 и 2016 годах дополнительно предусмотрено возмещение недополученных доходов за предыдущие периоды.

2. Величина государственных субсидий на 2014, 2015, 2018–2022 годы указана в соответствии с государственной программой Свердловской области «Развитие транспорта, дорожного хозяйства, связи и информационных технологий Свердловской области до 2022 года», утверждённой постановлением Правительства Свердловской области от 29.10.2013 № 1331-ПП «Об утверждении государственной программы Свердловской области «Развитие транспорта, дорожного хозяйства, связи и информационных технологий Свердловской области до 2022 года».

3. Величина государственных субсидий на 2023–2030 годы указана в соответствии со средним значением субсидий на 2018–2022 годы, предусмотренных государственной программой Свердловской области «Развитие транспорта, дорожного хозяйства, связи и информационных технологий Свердловской области до 2022 года», утверждённой постановлением Правительства Свердловской области от 29.10.2013 № 1331-ПП «Об утверждении государственной программы Свердловской области «Развитие транспорта, дорожного хозяйства, связи и информационных технологий Свердловской области до 2022 года».

4. Объем отправленных пассажиров в 2014 году составил 21,07 млн. пассажиров, в том числе железнодорожным транспортом – 13,97 млн. пассажиров, автобусным транспортом – 7,10 млн. пассажиров.

5. В соответствии с разработанной моделью прогнозирования на долгосрочную перспективу сохранится увеличение объемов отправления пассажиров железнодорожным и автомобильным транспортом, а также рост мобильности населения.

6. Оценка темпа роста тарифа по отношению к номинальным доходам зависит от принятия соответствующих методических рекомендаций и решений ФАС России и в инерционном прогнозе не оценивается.

7. Информация о доле жителей, не имеющих доступа к регулярному транспортному обслуживанию, получена на основании анализа данных муниципальных образований, расположенных на территории Свердловской области, о населённых пунктах, не имеющих доступа к регулярному транспортному обслуживанию.

Глава 7. Ключевые проблемы и потенциальные направления совершенствования транспортного обслуживания населения Свердловской области в части пригородных пассажирских перевозок

Ключевыми проблемами транспортного развития являются:

1) риск отмены льготного коэффициента 0,01 к тарифам на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые ОАО «РЖД» при осуществлении перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородных поездах в регулируемом сегменте пригородных пассажирских перевозок, с целью его применения при расчетах за такие услуги, оказываемые указанным акционерным обществом на маршрутах, согласованных субъектом Российской Федерации в рамках договора на организацию транспортного обслуживания населения железнодорожным транспортом в пригородном сообщении;

2) отсутствие единой системы общественного транспорта, удовлетворяющей растущие потребности населения, в том числе граждан с ограниченной способностью к передвижению;

3) негативное восприятие населением качества и престижности пригородных пассажирских перевозок общественным транспортом;

4) износ подвижного состава:

необходимость замены подвижного состава на тепловозной тяге в период до 2020 года;

необходимость замены подвижного состава на электровозной тяге в период 2021–2030 годов;

5) высокая себестоимость железнодорожных перевозок в пригородном сообщении по следующим причинам:

широкое использование неэффективного подвижного состава на тепловозной тяге;

высокая доля затрат на аренду подвижного состава у ОАО «РЖД», в том числе на управление и эксплуатацию подвижного состава (70 процентов от общих затрат);

6) отсутствие скоростного пригородного железнодорожного сообщения (с маршрутной скоростью 90 км/ч и более);

7) низкие маршрутные скорости (25–35 км/ч) в Екатеринбургском железнодорожном узле на отдельных участках Транссибирской магистрали и направлении Алапаевск – Серов.

В рамках решения указанных проблем предусматривается:

1) поэтапное развитие скоростных железнодорожных перевозок на базе внедрения инновационного подвижного состава «Ласточка»;

2) развитие интеллектуальной транспортной системы пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом Свердловской области на базе электронной транспортной карты, совмещающей в себе электронные приложения как городского так и пригородного транспорта;

3) развитие на территории Свердловской области трансмодальных (смешанных) видов перевозок;

4) осуществление координации автомобильного и железнодорожного видов транспорта с целью повышения эффективности их работы.

Одним из ключевых мероприятий федерального уровня Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, утверждённой распоряжением Правительства Российской Федерации от 17.06.2008 № 877-р, предусмотренным в минимальном варианте развития, является повышение пропускной способности путём строительства вторых и третьих главных путей на участках:

Челябинск – Нижняя – Каменск-Уральский;

Богданович – Алапаевск – Смычка;

Путевка – Богданович.

Раздел 3. Целевая модель транспортного обслуживания населения Свердловской области

Глава 8. Ключевые приоритеты и целевые параметры транспортного обслуживания населения Свердловской области в части пригородных пассажирских перевозок

Приоритетными направлениями транспортного развития являются:

1) сохранение уровня транспортной обеспеченности населения на уровне не ниже прогнозируемого инерционного сценария;

2) сохранение уровня мобильности населения на уровне не ниже прогнозируемого инерционного сценария;

3) сохранение транспортной доступности населения к социально значимым услугам на уровне не ниже прогнозируемого инерционного сценария.

Сформированная система приоритетов определяет целевые значения параметров в ССП ТО, которые определены на уровне значений прогнозируемого инерционного сценария.

Целевые значения параметров транспортного обслуживания приведены в таблице 15.

Таблица 15

Целевые значения параметров, включённых в ССП ТО

№ строки	Наименование параметра	Единица измерения	Целевые значения параметров	
			2014 год	2030 год
1	2	3	4	5
1.	Объём отправленных пассажиров в том числе:	млн. пассажиров	21,07	22,86
2.	железнодорожный транспорт	млн. пассажиров	13,97	15,19
3.	автомобильный транспорт	млн. пассажиров	7,1	7,67
4.	Коэффициент подвижности (коэффициент мобильности) в том числе:	пасс/человек	4,87	5,25
5.	железнодорожный транспорт	пасс/человек	3,23	3,49
6.	автомобильный транспорт	пасс/человек	1,64	1,76

1	2	3	4	5
7.	Доля жителей, имеющих доступ к регулярному транспортному обслуживанию в том числе:	процентов	более 95	более 95
8.	железнодорожный транспорт	процентов	более 80	более 80
9.	автомобильный транспорт	процентов	более 90	более 90
10.	Число населённых пунктов, не имеющих доступ к регулярному транспортному обслуживанию, в том числе:	ед.	238	124
11.	железнодорожный транспорт	ед.	215	215
12.	автомобильный транспорт	ед.	42	24
13.	Плотность транспортной сети в том числе:			
14.	железнодорожный транспорт	км/кв. км	0,02	0,02
15.	автомобильный транспорт	км/кв. км	0,17	0,17
16.	Полная величина государственных субсидий в том числе:	млрд. рублей	0,926	1,205
17.	бюджет Свердловской области	млрд. рублей	0,926	1,205
18.	Отношение темпов роста тарифов к среднему темпу роста номинальных доходов населения	процентов	н. д.	н. д.
19.	Уровень автомобилизации	ед./1000 человек	248	327

Глава 9. Основные параметры внутрирегионального транспортного баланса на средне- и долгосрочную перспективу

Параметры ВРТБ на перспективу до 2030 года приведены в таблице 16.

Необходимый уровень транспортного обслуживания обеспечивается по всем сообщениям.

Внутрирегиональный транспортный баланс для инерционного сценария до 2030 года

№ строки	№ сообщения	Сообщение	Протя- жённость (км)	Пассажиропоток		Маршруты по видам транспорта	Регулярность обслу- живания	Количе- ство оборот- ных рейсов в сутки	Интервал между отправлениями		Примеча- ния
				всего (тыс. пасс/год)	пиковый (пасс/час)				в часы «пик»	в непико- вые часы	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1.	Железнодорожный транспорт										
2.	1.1	Екатеринбург – Нижний Тагил	149	2370,51	2908	6460, 6457, 6464, 6449, 7401, 6452, 6453, 6454, 6455, 6456, 6459, 6458, 6461, 6462, 6472, 6471, 7067, 7068, 7069, 7070, 6441, 6442, 6450, 6463, 6801	ежедневно	12,5	н. д.	н. д.	
3.	1.2	Нижний Тагил – ТЦ Кушвинский	51	1189,79	1460	6820, 6827, 6828, 6829, 6821, 6822, 6823, 6824, 6831, 6832, 6833, 6834, 6881, 6882, 6883, 6884, 6885, 6886, 6851/6856/6855, 6854/6853/6852, 6850, 6864, 6865, 6857,	ежедневно	12	н. д.	н. д.	
4.	1.3	Нижний Тагил – Алапаевск	125	119,62	147	6893/6894, 6897/6898, 6891/6892, 6895/6896	ежедневно	2	н. д.	н. д.	
5.	1.4	ТЦ Кушвинский – Качканар	59	256,32	314	6881, 6882, 6883, 6884, 6885, 6886	ежедневно	3	н. д.	н. д.	
6.	1.5	ТЦ Кушвинский – Серов	220	492,67	604	6861, 7422, 7424/7423, 7428/7427, 6850, 6864, 6865, 6857, 6851/6856/6855, 6854/6853/6852	ежедневно	5	н. д.	н. д.	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
7.	1.6	Серов – ТЦ Североуральский	88	10,40	13	6951, 6952	ежедневно, с последнего воскресенья апреля по последнее воскресенье сентября	1	н. д.	н. д.	
8.	1.7	Серов – Ивдель	134	109,67	66	6969, 6970, 6967, 6968, 6973, 6974	ежедневно	3	н. д.	н. д.	
9.	1.8	Екатеринбург – Кузино	88	1684,20	2066	7231, 7232, 7233, 7234, 6305, 7236, 7235, 7238, 7237, 7240, 6321, 6322, 7244, 6323, 6325, 6326, 7241, 7242	ежедневно	9	н. д.	н. д.	
10.	1.9	Екатеринбург – Ревда	46	443,58	544	6502, 6503, 6505, 6506, 6507, 6508, 6509, 6521, 6522, 6582	ежедневно	5	н. д.	н. д.	
11.	1.10	Ревда – Дружинино	39	358,17	439	6502, 6503, 6505, 6506, 6507, 6508, 6509	ежедневно	3,5	н. д.	н. д.	
12.	1.11	Дружинино – ТЦ Михайловский	66	0,95	1	6591, 6594	по выходным дням, с последнего воскресенья апреля по последнее воскресенье сентября	1	н. д.	н. д.	
13.	1.12	Дружинино – Красноуфимск	140	229,28	209	6572, 6575, 6574, 6571, 6532, 6534, 6531, 6533	ежедневно	3,5	н. д.	н. д.	
14.	1.13	Кузино – Шамары	97	1010,24	1228	7231, 7232, 7233, 7234, 6305, 7236, 7235, 7238, 7237, 7240, 7174, 7173, 7175, 7176, 7196, 7195, 6393, 6394, 6391, 6396	ежедневно	10	н. д.	н. д.	
15.	1.14	Екатеринбург – Полевской	61	908,71	1115	6640, 6641, 6642, 6643, 6481, 6482, 7204, 7208, 7211, 7212, 7205, 7206, 7209, 7210, 7201, 7202, 7213, 7207, 7203	ежедневно	9,5	н. д.	н. д.	

[illegible]

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
28.	2.1	Екатеринбург – Нижний Тагил	139,56	1377,08	1258	506, 507, 509, 533, 601, 602, 604, 605, 610, 617, 620, 621, 630, 640, 640а, 686, 708, 810, 818, 819, 824, 825, 888, 894, 908, 956, 960, 990, 995, 998, 1019, 1021, 1044, 1054, 1058, 1060, 1073, 1081, 1104, 135	ежедневно	182	5,4	9,4	
29.	2.2	Нижний Тагил – Алапаевск	131,87	47,42	43	917, 752	ежедневно	7	48	168	
30.	2.3	Нижний Тагил – ТЦ Кушвинский	51,15	364,59	333	509, 533, 601, 604, 620, 621, 645, 658, 810, 812, 818, 819, 824, 825, 888, 894, 908, 939, 956, 960, 990, 995, 998, 1021, 1044, 1058, 1081, 1104, 116	ежедневно	122	6,1	10,2	
31.	2.4	Нижний Тагил – ТЦ Салдинский	54,63	235,80	215	602, 610, 630, 109, 149	ежедневно	33	21,8	28,1	
32.	2.5	ТЦ Кушвинский – Качканар	77,24	34,54	32	939, 1044	ежедневно	10	42,5	136,6	
33.	2.6	ТЦ Кушвинский – ТЦ Нижнетуринский	57,54	135,48	124	109, 110, 509, 533, 601, 645, 658, 810, 812, 818, 819, 824, 825, 888, 894, 960, 990, 1021, 1058, 1081,	ежедневно	81	8,2	12,4	
34.	2.7	Качканар – ТЦ Нижнетуринский	39,43	7,88	7	819, 822	ежедневно	9	44,6	147,4	
35.	2.8	ТЦ Нижнетуринский – Серов	134,17	374,13	342	509, 533, 601, 656, 658, 671, 810, 812, 818, 822, 825, 868, 877, 888, 894, 960, 990, 1021, 1058, 1072, 1081	ежедневно	87	6,4	16,1	
36.	2.9	Серов – ТЦ Сосъвинский	110,05	102,38	93	652, 655, 1081	ежедневно	10	44,9	127,6	
37.	2.10	Серов – ТЦ Североуральский	91,18	220,68	202	104к, 509, 533, 650, 656, 671, 818, 822, 825, 830к, 831, 868, 894, 960, 1021, 1021, 1058, 1072	ежедневно	70	10,1	14,7	
38.	2.11	ТЦ Североуральский – Ивдель	76,1	48,89	45	533, 830к, 831, 960, 1058	ежедневно	17	33,7	78,4	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
39.	2.12	Екатеринбург – Первоуральск	46,73	328,45	300	507/66, 513/66, 942/66, 150/66, 806	ежедневно	39	19,1	25,3	
40.	2.13	Первоуральск – Шамары	157,51	159,53	146	507/66, 513/66, 942/66	ежедневно	17	29,4	87,9	
41.	2.14	Первоуральск – Дружинино	38,73	21,59	20	828, 806	ежедневно	6	59	202	
42.	2.15	Екатеринбург – Ревда	48,91	376,12	343	565, 660, 665, 679, 681, 684, 689, 845, 846, 847, 854, 875, 919, 970, 979, 1036, 1049, 1078, 1079, 151/66, 651/66	ежедневно	87	7,2	10,3	
43.	2.16	Ревда – Дружинино	41,49	134,31	123	565, 660, 665, 679, 681, 684, 689, 845, 846, 847, 854, 875, 919, 970, 979, 1036, 1049, 1078, 1079	ежедневно	71	9,7	13,8	
44.	2.17	Дружинино – ТЦ Михайловский	63,27	160,02	146	660, 665, 681, 684, 845, 846, 854, 1036, 1049, 112, 115, 806	ежедневно	49	15,9	23,2	
45.	2.18	Дружинино – Красноуфимск	131,59	177,83	162	679, 689, 828, 847, 875, 919, 970, 979, 1078	ежедневно	31	22,1	36,9	
46.	2.19	ТЦ Михайловский – Арти	44,97	60,98	56	660, 845, 846, 1036, 1049, 806	ежедневно	22	26,1	44,6	
47.	2.20	Арти – Красноуфимск	57,78	99,68	91	682, 667	ежедневно	10	48,1	119,1	
48.	2.21	Екатеринбург – Полевской	57,51	200,03	183	145/66	ежедневно	20	33,4	54	
49.	2.22	Екатеринбург – Дегтярск	58,07	192,74	176	143/66, 504/66	ежедневно	20	32,7	51	
50.	2.23	Екатеринбург – Сысерть	50,29	244,12	223	590/66, 1076, 1077, 130, 132, 160, 161	ежедневно	26	23,9	31,2	
51.	2.24	Екатеринбург – Каменск-Уральский	101	283,02	258	530, 536, 572, 573	ежедневно	27	19,2	37	
52.	2.25	Каменск-Уральский – Богданович	72,56	2,69	2	946	ежедневно	4	н. д.	н. д.	
53.	2.26	Екатеринбург – Заречный	54,92	84,21	77	126, 191	ежедневно	12	41,4	128	
54.	2.27	Екатеринбург – Белоярский	54,8	294,95	269	593, 700, 708, 713, 716, 718, 733, 741, 750, 756, 759, 765, 766, 771, 955, 1099	ежедневно	74	12,4	16,6	
55.	2.28	Белоярский – Каменск-Уральский	64,5	46,89	43	702, 955	ежедневно	8	54	128	
56.	2.29	Белоярский – Асбест	32,5	87,90	80	700, 702, 708, 750, 759	ежедневно	23	22,1	47,6	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
57.	2.30	Белоярский – Богданович	43,6	137,53	126	593, 713, 716, 718, 733, 741, 756, 765, 766, 771, 1099	ежедневно	51	15,6	23,2	
58.	2.31	Богданович – Сухой Лог	21,67	94,14	86	593, 771, 104, 125, 1045	ежедневно	22	19,8	48,6	
59.	2.32	Асбест – Сухой Лог	46,78	7,29	7	707	ежедневно	4	н. д.	н. д.	
60.	2.33	Богданович – Камышлов	48,92	69,58	64	713, 718, 733, 741, 756, 765, 766, 946, 1099	ежедневно	35	21,9	32,1	
61.	2.34	Сухой Лог – Камышлов	55,96	81,44	74	707, 115	ежедневно	12	38	143,1	
62.	2.35	Камышлов – Ирбит	103,23	167,97	153	707, 733	ежедневно	8	43,1	171	
63.	2.36	Камышлов – Тугулым	131,4	89,96	82	713, 718, 756, 765, 766, 946, 1099	ежедневно	25	28,7	33,1	
64.	2.37	Екатеринбург – Реж	83,05	573,42	524	503, 516, 517, 519, 523, 527, 538, 566, 816, 823, 830, 891, 947, 954, 981, 993, 997, 1006, 1011, 1053, 1054, 1055, 1071	ежедневно	95	5,9	10,1	
65.	2.38	Реж – Ирбит	117,14	180,47	165	503, 522, 523, 538, 891, 981, 993, 997, 1006, 1011, 1053, 1054, 1055, 1071	ежедневно	40	19,7	28,3	
66.	2.39	Ирбит – Тавда	162,62	58,50	53	503, 1011, 1053, 1054, 1055, 1071	ежедневно	14	42,9	81,2	
67.	2.40	Тавда – Таборы	86,1	3,27	3	1071	ежедневно	2	н. д.	н. д.	
68.	2.41	Реж – Верхняя Синячиха	85,3	208,08	190	514, 516, 519, 566, 752, 823, 830, 947, 954	ежедневно	40	17,7	27,6	
69.	2.42	Алапаевск – Ирбит	116,83	90,10	82	752	ежедневно	3	н. д.	н. д.	

Раздел 4. Дорожная карта реализации комплексного плана транспортного обслуживания населения Свердловской области на средне- и долгосрочную перспективу (до 2030 года) в части пригородных пассажирских перевозок

Глава 10. Календарный план-график мероприятий по реализации комплексного плана транспортного обслуживания населения Свердловской области на средне- и долгосрочную перспективу (до 2030 года) в части пригородных пассажирских перевозок

Основной задачей при планировании схемы транспортного обслуживания является сохранение существующих размеров движения и инвестиционной привлекательности транспортного сектора. Вместе с тем планируется реализовать ряд мероприятий, которые положительно скажутся на параметрах транспортного развития Свердловской области.

Перечень планируемых мероприятий на железнодорожном транспорте представлен в таблице 17.

Таблица 17

Календарный план-график мероприятий по реализации КПТО

№ строки	Наименование мероприятия	Сроки реализации	Стоимость (млн. рублей)			Результат мероприятия	Примечания
			всего	за счёт средств бюджета Свердловской области	за счёт средств федерального бюджета		
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	Организация курсирования на территории Свердловской области инновационного подвижного состава «Ласточка»	2016–2030 годы				качественное улучшение транспортного обслуживания и параметров перевозки (скорость, комфорт)	
2.	Установление экономически обоснованного уровня тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении на территории Свердловской области	2015 год				совершенствование нормативно-правовой базы в области регулирования пригородного пассажирского комплекса	
3.	Организация кольцевого маршрута городской электрички с использованием северного обхода Екатеринбургского железнодорожного узла	2018 год				создание новых транспортных схем внутри Екатеринбургской агломерации для улучшения транспортных связей и повышения транспортной подвижности населения	

1	2	3	4	5	6	7	8
4.	Развитие интеллектуальной транспортной системы пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом Свердловской области на базе электронной транспортной карты, совмещающей в себе электронные приложения как городского так и пригородного транспорта	2015–2018 годы				создание возможности использования единых электронных карт для проезда в пассажирском транспорте города Екатеринбурга и пригородном железнодорожном транспорте	
5.	Развитие на территории Свердловской области трансмодальных (смешанных) видов перевозок	2015–2020 годы				оптимизация транспортной работы	
6.	Осуществление координации автомобильного и железнодорожного видов транспорта с целью повышения эффективности их работы	2015–2030 годы				1) оптимизация транспортной работы; 2) обеспечение транспортной доступности для населения; 3) эффективное использование бюджетных средств	
7.	Оценка эффективности реализации КПТО	2016–2030 годы				1) получение актуализированной информации о реализации КПТО; 2) своевременное внесение изменений в целях повышения эффективности реализации КПТО	

Примечания:

1. В соответствии с внутрирегиональным транспортным балансом (таблица 12) планируется организация курсирования инновационного подвижного состава «Ласточка» по трём сообщениям с наибольшим годовым пассажиропотоком:

- 1) Екатеринбург – Нижний Тагил;
- 2) Екатеринбург – Кузино;
- 3) Екатеринбург – Каменск-Уральский.

В настоящее время ОАО «РЖД» совместно с ООО «Уральские локомотивы» и компанией «Сименс Акциенгезельшафт» проводится работа по оценке необходимых затрат для организации технического обслуживания подвижного состава «Ласточка» на имеющихся мощностях и согласования регламента взаимодействия между ООО «Уральские локомотивы» и компанией «Сименс Акциенгезельшафт». После определения затрат на техническое обслуживание ОАО «РЖД» представит расчет ставок на услуги для подвижного состава «Ласточка» по полигону Свердловской железной дороги. Информация об объёмах финансирования организации курсирования инновационного подвижного состава «Ласточка» будет представлена после проведения указанных мероприятий.

2. Мероприятия в соответствии с пунктами 2–7 плана-графика (таблица 17) проводятся в рамках работы исполнительных органов государственной власти Свердловской области во взаимодействии с перевозчиками и не требуют финансирования из регионального и федерального бюджетов.

Глава 11. Эффект от реализации комплексного плана транспортного обслуживания населения Свердловской области на средне- и долгосрочную перспективу (до 2030 года) в части пригородных пассажирских перевозок

Реализация плана окажет положительное воздействие на развитие транспортной системы Свердловской области. Получателями положительного эффекта являются население, транспортный бизнес, Свердловская область и Российская Федерация.

Положительным эффектом для населения является сохранение доступности регулярного транспортного обслуживания; уменьшение числа населенных пунктов и доли жителей, не имеющих доступа к регулярному транспортному обслуживанию; сохранение доступности социально значимых услуг.

Положительным эффектом для транспортного бизнеса является инвестиционная привлекательность пригородного комплекса Свердловской области, сохранение уровня рентабельности.

Положительным эффектом для региона является сохранение деловой активности населения; сохранение необходимой транспортной доступности кластерных и парковых образований на территории Свердловской области; эффективное распределение и повышение подвижности трудовых ресурсов Свердловской области; положительные тенденции развития экономического благосостояния региона.

Для Российской Федерации в целом реализация КПТО обеспечит повышение качества жизни населения и увеличение налоговых отчислений.

Глава 12. Риски при реализации комплексного плана транспортного обслуживания населения Свердловской области на средне- и долгосрочную перспективу (до 2030 года) в части пригородных пассажирских перевозок

Основные риски при реализации КПТО:

- 1) нехватка средств в бюджете Свердловской области;
- 2) повышение ставок ОАО «РЖД»;
- 3) отмена льготного коэффициента 0,01 к тарифам на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые ОАО «РЖД» при осуществлении перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородных поездах в регулируемом сегменте пригородных пассажирских перевозок, с целью его применения при расчетах за такие услуги, оказываемые указанным акционерным обществом на маршрутах, согласованных субъектом Российской Федерации в рамках договора на организацию транспортного обслуживания населения железнодорожным транспортом в пригородном сообщении;

4) снижение темпов экономического роста по Свердловской области, что повлечёт ограничения по платёжеспособности и мобильности населения;

5) риски, связанные с несбалансированностью территориального развития.

Матрица рисков реализации КПТО Свердловской области представлена на рисунке 4.

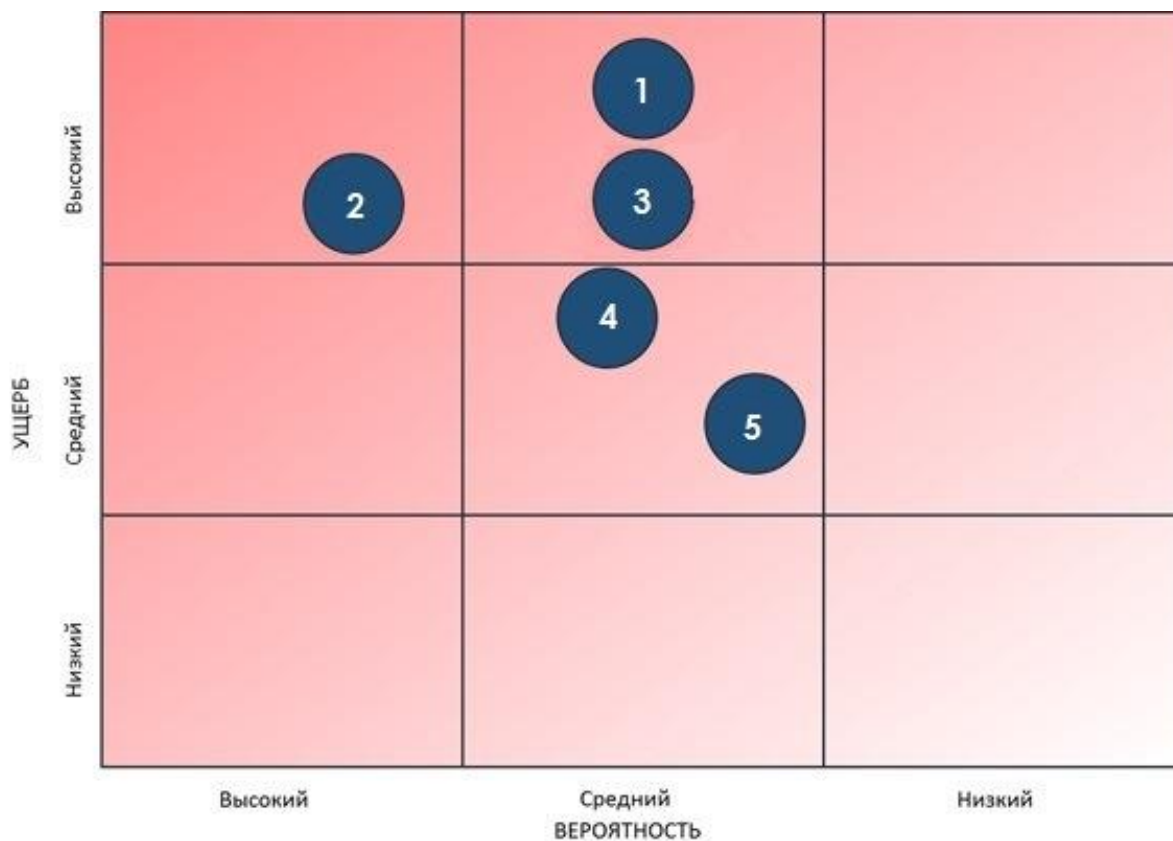


Рис. 4. Матрица рисков при реализации КПТО

Наиболее существенное влияние оказывает риск повышения ставок ОАО «РЖД». Для снижения воздействия указанного риска внесены изменения в статью 8 Федерального закона от 10 января 2013 года № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте», закрепляющие за ФАС России полномочия по утверждению методических рекомендаций по расчёту ставок по аренде подвижного состава. Со стороны региона для минимизации указанного риска ведётся постоянная работа с ОАО «РЖД» по обеспечению предсказуемых условий взаимодействия перевозчика, оператора инфраструктуры и исполнительных органов государственной власти Свердловской области.

Кроме того, существенное влияние может оказать риск нехватки средств в бюджете региона. Переход к долгосрочному заказу на основании настоящего плана позволит снизить такой риск, поскольку гарантирует учёт потребности в таких расходах при формировании бюджета на постоянной основе.

Третьим по значимости является риск отмены льготного коэффициента 0,01 к тарифам на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования. В целях снижения вероятности наступления данного события Минтранс России подготовлен и направлен

на согласование проект постановления Правительства Российской Федерации о продлении в 2016 году действия коэффициента 0,01 к тарифу на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта на согласованных субъектом маршрутах курсирования пригородных поездов. В соответствии с Концепцией развития пригородных пассажирских перевозок, утверждённой распоряжением Правительства Российской Федерации от 19.05.2014 № 857-р, а также по результатам выполнения мероприятий, предусмотренных КПТО, в дальнейшем планируется поэтапный переход к компенсации затрат на инфраструктуру железнодорожного транспорта общего пользования, задействованную при осуществлении пригородных пассажирских перевозок по регулируемым Свердловской областью тарифам, в рамках долгосрочного транспортного заказа и соответствующих соглашений между Российской Федерацией и Свердловской областью.

Раздел 5. Требования к параметрам регионального плана (заказа) осуществления пригородных пассажирских перевозок

Региональный заказ формируется по сообщениям по видам транспорта. Обоснование выбора вида транспорта по сообщениям представлено в таблице 18.

Таблица 18

Обоснование выбора вида транспорта по сообщениям

№ стро-ки	Сообщение	Протяжён-ность (км)	Наличие обслуживания по видам транспорта		Пассажиропоток на сообщении в 2014 году (тыс. пасс/год)		Тариф				Факторы выбора вида транспорта		Приме-чание
			железно-дорожный транспорт	автомо-бильный транспорт	железно-дорожный транспорт	автомо-бильный транспорт	железнодорожный транспорт		автомобильный транспорт		железно-дорожный транспорт	автомо-бильный транспорт	
							эконо-мически обоснованный тариф (рублей/пасс-км)	тариф для населения (рублей/пасс-км)	эконо-мически обоснованный тариф (рублей/пасс-км)	тариф для населения (рублей/пасс-км)			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1.	Екатеринбург – Нижний Тагил	149,00	+	+	2158,37	1253,17	не уста-новлен	1,427	не уста-новлен	пригород-ное сооб-щение – 1,90; междуго-роднее сообщение – не установ-лен	обеспечение трудно-ступных населенных пунктов	отсутствие доступа к ряду населенных пунктов	
2.	Нижний Тагил – ТЦ Кушвинский	51,00	+	+	1172,36	359,10					обеспечение трудно-ступных населенных пунктов	отсутствие доступа к ряду населенных пунктов	
3.	Нижний Тагил – Алапаевск	125,00	+	+	116,59	275,85					обеспечение трудно-ступных населенных пунктов	отсутствие доступа к ряду населенных пунктов	
4.	ТЦ Кушвинский – Качканар	59,00	+	+	270,68	36,49					обеспечение трудно-ступных населенных пунктов	отсутствие доступа к ряду населенных пунктов	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
5.	ТЦ Кушвинский – Серов	220,00	+	+	499,70	515,66					обеспечение труднодо-ступных населенных пунктов	отсутствие доступа к ряду населенных пунктов	
6.	Серов – ТЦ Североуральский	88,00	+	+	10,34	219,65					обеспечение труднодо-ступных населенных пунктов	отсутствие доступа к ряду населенных пунктов	
7.	Серов – Ивдель	134,00	+	+	110,57	52,59					обеспечение труднодо-ступных населенных пунктов	отсутствие доступа к ряду населенных пунктов	
8.	Екатеринбург – Кузино	88,00	+	+	1390,92	271,33					обеспечение труднодо-ступных населенных пунктов	отсутствие доступа к ряду населенных пунктов	
9.	Екатеринбург – Ревда	46,00	+	+	394,27	334,45					обеспечение труднодо-ступных населенных пунктов	отсутствие доступа к ряду населенных пунктов	
10.	Ревда – Дружинино	39,00	+	+	343,75	128,96					обеспечение труднодо-ступных населенных пунктов	отсутствие доступа к ряду населенных пунктов	
11.	Дружинино – ТЦ Михайловский	66,00	+	+	0,97	162,62					обеспечение труднодо-ступных населенных пунктов	отсутствие доступа к ряду населенных пунктов	
12.	Кузино – Шамары	97,00	+	+	916,49	77,56					обеспечение труднодо-ступных населенных пунктов	отсутствие доступа к ряду населенных пунктов	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
13.	Екатеринбург – Полевской	61,00	+	+	808,71	178,10					обеспечение труднодо- ступных населенных пунктов	отсутствие доступа к ряду населенных пунктов	
14.	Екатеринбург – Каменск- Уральский	100,00	+	+	1602,78	252,64					обеспечение труднодо- ступных населенных пунктов	отсутствие доступа к ряду населенных пунктов	
15.	Каменск- Уральский – Богданович	42,00	+	+	202,31	2,56					обеспечение труднодо- ступных населенных пунктов	отсутствие доступа к ряду населенных пунктов	
16.	Екатеринбург – Белоярский	56,00	+	+	1003,18	261,60					обеспечение труднодо- ступных населенных пунктов	отсутствие доступа к ряду населенных пунктов	
17.	Белоярский – Асбест	36,00	+	+	7,44	85,12					обеспечение труднодо- ступных населенных пунктов	отсутствие доступа к ряду населенных пунктов	
18.	Белоярский – Богданович	43,00	+	+	884,45	133,90					обеспечение труднодо- ступных населенных пунктов	отсутствие доступа к ряду населенных пунктов	
19.	Богданович – ТЦ Артёмовский	108,00	+	–	244,72	–					обеспечение труднодо- ступных населенных пунктов	отсутствие доступа к ряду населенных пунктов	
20.	Богданович – Тугулым	165,00	+	+	584,08	154,94					обеспечение труднодо- ступных населенных пунктов	отсутствие доступа к ряду населенных пунктов	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
21.	Екатеринбург – ТЦ Артёмовский	119,00	+	+	490,48	509,83					обеспечение труднодо- ступных населенных пунктов	отсутствие доступа к ряду населенных пунктов	
22.	ТЦ Артёмовский – Тавда	240,00	+	+	216,04	234,93					обеспечение труднодо- ступных населенных пунктов	отсутствие доступа к ряду населенных пунктов	
23.	ТЦ Артёмовский – Алапаевск	59,00	+	+	156,03	204,05					обеспечение труднодо- ступных населенных пунктов	отсутствие доступа к ряду населенных пунктов	
24.	Алапаевск – Серов	249,00	+	–	161,01	–					обеспечение труднодо- ступных населенных пунктов	отсутствие доступа к ряду населенных пунктов	
25.	Дружинино – Красноуфимск	140,00	+	+	226,80	176,06	не уста- новлен	1,829	не уста- новлен	пригород- ное сооб- щение – 1,90; междуго- роднее сообщение – не установ- лен	обеспечение труднодо- ступных населенных пунктов	отсутствие доступа к ряду населенных пунктов	
26.	Прочие (14 сообщений)	–	–	+	–	1173,60	–	–	–	–	–	–	–

Примечания:

1. По пригородному железнодорожному сообщению в графе «Тариф для населения» указано среднее расчётное значение тарифа, рассчитанное с учётом прогнозируемой на 2015 год суммы доходов пригородных пассажирских компаний по установленным тарифам (без учёта применяемых скидок) и планируемого объёма пассажирооборота на 2015 год.

2. В соответствии с календарным планом-графиком мероприятий по реализации КПТО (таблица 17) экономически обоснованный уровень тарифов в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении утверждается Региональной энергетической комиссией Свердловской области в установленном порядке.

3. На всех представленных сообщениях существует ряд населённых пунктов, не имеющих доступа к одному из видов общественного транспорта. В связи с чем на каждом сообщении действуют автомобильный и железнодорожный транспорт совместно.

4. На основе прогноза пассажиропотока с учетом объективных инфраструктурных ограничений сформирован региональный заказ и определены требования к параметрам осуществления пригородных пассажирских перевозок.

5. Требования к параметрам регионального транспортного заказа на период до 2016 года представлены в таблице 19.

Таблица 19

**Требования к параметрам регионального транспортного заказа
на период до 2016 года**

№ стро-ки	№ сообщения	Сообщение	Объём заказа		Вид транспорта	Уровень тарифа		Общая стоимость транспортного заказа (млн. рублей)
			общий объём (млн. пасс-км)	размеры движения (пар поездов в сутки)		экономически обоснованный (рублей/пасс-км)	установленный в рамках региональ-ного заказа (рублей/пасс-км)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	Железнодорожный транспорт							
2.	1.1	Екатеринбург – Нижний Тагил	175,32	12,5	железнодорожный		1,427	91
3.	1.2	Нижний Тагил – ТЦ Кушвинский	32,74	12	железнодорожный		1,427	57
4.	1.3	Нижний Тагил – Алапаевск	9,47	2	железнодорожный		1,427	43
5.	1.4	ТЦ Кушвинский – Качканар	7,35	3	железнодорожный		1,427	16
6.	1.5	ТЦ Кушвинский – Серов	21,49	5	железнодорожный		1,427	63
7.	1.6	Серов – ТЦ Североуральский	0,65	1	железнодорожный		1,427	12
8.	1.7	Серов – Ивдель	8,47	3	железнодорожный		1,427	51
9.	1.8	Екатеринбург – Кузино	74,29	9	железнодорожный		1,427	51
10.	1.9	Екатеринбург – Ревда	11,75	5	железнодорожный		1,427	18
11.	1.10	Ревда – Дружинино	7,90	3,5	железнодорожный		1,427	12
12.	1.11	Дружинино – ТЦ Михайловский	0,06	1	железнодорожный		1,427	1
13.	1.12	Дружинино – Красноуфимск	7,40	3,5	железнодорожный		1,829	9
14.	1.13	Кузино – Шамары	28,77	10	железнодорожный		1,427	51
15.	1.14	Екатеринбург – Полевской	38,77	9,5	железнодорожный		1,427	31
16.	1.15	Екатеринбург – Каменск-Уральский	108,78	14,5	железнодорожный		1,427	50
17.	1.16	Каменск-Уральский – Богданович	4,43	2	железнодорожный		1,427	2
18.	1.17	Екатеринбург – Белоярский	36,29	8	железнодорожный		1,427	34
19.	1.18	Белоярский – Асбест	6,92	1	железнодорожный		1,427	8
20.	1.19	Белоярский – Богданович	23,09	6	железнодорожный		1,427	16
21.	1.20	Богданович – ТЦ Артёмовский	5,77	7	железнодорожный		1,427	24
22.	1.21	Богданович – Тугулым	31,67	5	железнодорожный		1,427	48
23.	1.22	Екатеринбург – ТЦ Артёмовский	36,44	5	железнодорожный		1,427	83
24.	1.23	ТЦ Артёмовский – Тавда	20,25	5	железнодорожный		1,427	64
25.	1.24	ТЦ Артёмовский – Алапаевск	4,73	4	железнодорожный		1,427	32
26.	1.25	Алапаевск – Серов	11,90	6	железнодорожный		1,427	76
27.	Итого по пригородным железнодорожным перевозкам		714,7			*		943

1	2	3	4	5	6	7	8	9
28.	Автомобильный транспорт							
29.	2.1	Екатеринбург – Нижний Тагил	н. д.	н. д.	автобус	не установлен	пригородное сообщение – 1,90; междугороднее сообщение – не установлен	0
30.	2.2	Нижний Тагил – Алапаевск	н. д.	н. д.	автобус	не установлен	пригородное сообщение – 1,90; междугороднее сообщение – не установлен	0
31.	2.3	Нижний Тагил – ТЦ Кушвинский	н. д.	н. д.	автобус	не установлен	пригородное сообщение – 1,90; междугороднее сообщение – не установлен	0
32.	2.4	Нижний Тагил – ТЦ Салдинский	н. д.	н. д.	автобус	не установлен	пригородное сообщение – 1,90; междугороднее сообщение – не установлен	0
33.	2.5	ТЦ Кушвинский – Качканар	н. д.	н. д.	автобус	не установлен	пригородное сообщение – 1,90; междугороднее сообщение – не установлен	0
34.	2.6	ТЦ Кушвинский – ТЦ Нижнетуринский	н. д.	н. д.	автобус	не установлен	пригородное сообщение – 1,90; междугороднее сообщение – не установлен	0
35.	2.7	Качканар – ТЦ Нижнетуринский	н. д.	н. д.	автобус	не установлен	пригородное сообщение – 1,90; междугороднее сообщение – не установлен	0
36.	2.8	ТЦ Нижнетуринский – Серов	н. д.	н. д.	автобус	не установлен	пригородное сообщение – 1,90; междугороднее сообщение – не установлен	0

1	2	3	4	5	6	7	8	9
37.	2.9	Серов – ТЦ Сосьвинский	н. д.	н. д.	автобус	не установлен	пригородное сообщение – 1,90; междугороднее сообщение – не установлен	0
38.	2.10	Серов – ТЦ Североуральский	н. д.	н. д.	автобус	не установлен	пригородное сообщение – 1,90; междугороднее сообщение – не установлен	0
39.	2.11	ТЦ Североуральский – Ивдель	н. д.	н. д.	автобус	не установлен	пригородное сообщение – 1,90; междугороднее сообщение – не установлен	0
40.	2.12	Екатеринбург – Первоуральск	н. д.	н. д.	автобус	не установлен	пригородное сообщение – 1,90; междугороднее сообщение – не установлен	0
41.	2.13	Первоуральск – Шамары	н. д.	н. д.	автобус	не установлен	пригородное сообщение – 1,90; междугороднее сообщение – не установлен	0
42.	2.14	Первоуральск – Дружинино	н. д.	н. д.	автобус	не установлен	пригородное сообщение – 1,90; междугороднее сообщение – не установлен	0
43.	2.15	Екатеринбург – Ревда	н. д.	н. д.	автобус	не установлен	пригородное сообщение – 1,90; междугороднее сообщение – не установлен	0
44.	2.16	Ревда – Дружинино	н. д.	н. д.	автобус	не установлен	пригородное сообщение – 1,90; междугороднее сообщение – не установлен	0

1	2	3	4	5	6	7	8	9
45.	2.17	Дружинино – ТЦ Михайловский	н. д.	н. д.	автобус	не установлен	пригородное сообщение – 1,90; междугороднее сообщение – не установлен	0
46.	2.18	Дружинино – Красноуфимск	н. д.	н. д.	автобус	не установлен	пригородное сообщение – 1,90; междугороднее сообщение – не установлен	0
47.	2.19	ТЦ Михайловский – Арти	н. д.	н. д.	автобус	не установлен	пригородное сообщение – 1,90; междугороднее сообщение – не установлен	0
48.	2.20	Арти – Красноуфимск	н. д.	н. д.	автобус	не установлен	пригородное сообщение – 1,90; междугороднее сообщение – не установлен	0
49.	2.21	Екатеринбург – Полевской	н. д.	н. д.	автобус	не установлен	пригородное сообщение – 1,90; междугороднее сообщение – не установлен	0
50.	2.22	Екатеринбург – Дегтярск	н. д.	н. д.	автобус	не установлен	пригородное сообщение – 1,90; междугороднее сообщение – не установлен	0
51.	2.23	Екатеринбург – Сысерть	н. д.	н. д.	автобус	не установлен	пригородное сообщение – 1,90; междугороднее сообщение – не установлен	0
52.	2.24	Екатеринбург – Каменск-Уральский	н. д.	н. д.	автобус	не установлен	пригородное сообщение – 1,90; междугороднее сообщение – не установлен	0

1	2	3	4	5	6	7	8	9
53.	2.25	Каменск-Уральский – Богданович	н. д.	н. д.	автобус	не установлен	пригородное сообщение – 1,90; междугороднее сообщение – не установлен	0
54.	2.26	Екатеринбург – Заречный	н. д.	н. д.	автобус	не установлен	пригородное сообщение – 1,90; междугороднее сообщение – не установлен	0
55.	2.27	Екатеринбург – Белоярский	н. д.	н. д.	автобус	не установлен	пригородное сообщение – 1,90; междугороднее сообщение – не установлен	0
56.	2.28	Белоярский – Каменск-Уральский	н. д.	н. д.	автобус	не установлен	пригородное сообщение – 1,90; междугороднее сообщение – не установлен	0
57.	2.29	Белоярский – Асбест	н. д.	н. д.	автобус	не установлен	пригородное сообщение – 1,90; междугороднее сообщение – не установлен	0
58.	2.30	Белоярский – Богданович	н. д.	н. д.	автобус	не установлен	пригородное сообщение – 1,90; междугороднее сообщение – не установлен	0
59.	2.31	Богданович – Сухой Лог	н. д.	н. д.	автобус	не установлен	пригородное сообщение – 1,90; междугороднее сообщение – не установлен	0
60.	2.32	Асбест – Сухой Лог	н. д.	н. д.	автобус	не установлен	пригородное сообщение – 1,90; междугороднее сообщение – не установлен	0

1	2	3	4	5	6	7	8	9
61.	2.33	Богданович – Камышлов	н. д.	н. д.	автобус	не установлен	пригородное сообщение – 1,90; междугороднее сообщение – не установлен	0
62.	2.34	Сухой Лог – Камышлов	н. д.	н. д.	автобус	не установлен	пригородное сообщение – 1,90; междугороднее сообщение – не установлен	0
63.	2.35	Камышлов – Ирбит	н. д.	н. д.	автобус	не установлен	пригородное сообщение – 1,90; междугороднее сообщение – не установлен	0
64.	2.36	Камышлов – Тугулым	н. д.	н. д.	автобус	не установлен	пригородное сообщение – 1,90; междугороднее сообщение – не установлен	0
65.	2.37	Екатеринбург – Реж	н. д.	н. д.	автобус	не установлен	пригородное сообщение – 1,90; междугороднее сообщение – не установлен	0
66.	2.38	Реж – Ирбит	н. д.	н. д.	автобус	не установлен	пригородное сообщение – 1,90; междугороднее сообщение – не установлен	0
67.	2.39	Ирбит – Тавда	н. д.	н. д.	автобус	не установлен	пригородное сообщение – 1,90; междугороднее сообщение – не установлен	0
68.	2.40	Тавда – Таборы	н. д.	н. д.	автобус	не установлен	пригородное сообщение – 1,90; междугороднее сообщение – не установлен	0

1	2	3	4	5	6	7	8	9
69.	2.41	Реж – Верхняя Синячиха	н. д.	н. д.	автобус	не установлен	пригородное сообщение – 1,90; междугороднее сообщение – не установлен	0
70.	2.42	Алапаевск – Ирбит	н. д.	н. д.	автобус	не установлен	пригородное сообщение – 1,90; междугороднее сообщение – не установлен	0

* Региональный заказ на 2016 год определён исходя из прогнозируемого объёма пассажирских перевозок и средней доходной ставки 1,431 рубля за пасс-км (определена исходя из дифференцированной стоимости зон пригородного сообщения и работы двух пригородных компаний: на всём полигоне Свердловской области за исключением участка Дружинино – Красноуфимск ОАО «СПК», на участке Дружинино – Красноуфимск ОАО «Содружество»). С учётом данных параметров размер регионального заказа в сумме 943 млн. рублей определён при условии расчётного экономически обоснованного уровня тарифа 2,751 рубля за пассажиро-километр.

Примечания:

1. Общая стоимость транспортного заказа по сообщениям рассчитана на основании представленных пригородными компаниями сведений о финансовых результатах курсирования пригородных поездов.

2. По пригородному железнодорожному сообщению в графе «Установленный в рамках регионального заказа» указано среднее расчётное значение тарифа, рассчитанное с учётом прогнозируемой на 2015 год суммы доходов пригородных пассажирских компаний по установленным тарифам (без учёта применяемых скидок) и планируемого объёма пассажирооборота на 2015 год.

3. В соответствии с календарным планом-графиком мероприятий по реализации КПТО (таблица 17) экономически обоснованный уровень тарифов в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении утверждается Региональной энергетической комиссией Свердловской области в установленном порядке.

4. Общий объём пассажиро-километров по сообщениям рассчитан на основании прогнозных данных пригородных компаний о пассажирообороте на 2016 год.

В соответствии с указанными требованиями функционирование компании-перевозчика сохраняется на уровне не ниже существующего.

В таблице 20 представлены требования к параметрам регионального транспортного заказа на период до 2030 года.

**Требования к параметрам регионального транспортного заказа
на период до 2030 года**

№ строки	№ сообщения	Сообщение	Объём заказа		Вид транспорта	Уровень тарифа		Общая стоимость транспортного заказа (млрд. рублей)
			общий объём (млн. пасс-км)	размеры движения (пар поездов в сутки)		экономически обоснованный (рублей/пасс-км)	установленный в рамках регионального заказа (рублей/пасс-км)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	Железнодорожный транспорт							
2.	1.1	Екатеринбург – Нижний Тагил	205,77	12,5	железнодорожный	*	1,427	1,205
3.	1.2	Нижний Тагил – ТЦ Кушвинский	35,51	12	железнодорожный		1,427	
4.	1.3	Нижний Тагил – Алапаевск	10,38	2	железнодорожный		1,427	
5.	1.4	ТЦ Кушвинский – Качканар	7,44	3	железнодорожный		1,427	
6.	1.5	ТЦ Кушвинский – Серов	22,64	5	железнодорожный		1,427	
7.	1.6	Серов – ТЦ Североуральский	0,70	1	железнодорожный		1,427	
8.	1.7	Серов – Ивдель	8,98	3	железнодорожный		1,427	
9.	1.8	Екатеринбург – Кузино	96,13	9	железнодорожный		1,427	
10.	1.9	Екатеринбург – Ревда	14,13	5	железнодорожный		1,427	
11.	1.10	Ревда – Дружинино	8,80	3,5	железнодорожный		1,427	
12.	1.11	Дружинино – ТЦ Михайловский	0,06	1	железнодорожный		1,427	
13.	1.12	Дружинино – Красноуфимск	7,99	3,5	железнодорожный		1,829	
14.	1.13	Кузино – Шамары	33,89	10	железнодорожный		1,427	
15.	1.14	Екатеринбург – Полевской	46,55	9,5	железнодорожный		1,427	
16.	1.15	Екатеринбург – Каменск-Уральский	130,29	14,5	железнодорожный		1,427	
17.	1.16	Каменск-Уральский – Богданович	4,97	2	железнодорожный		1,427	
18.	1.17	Екатеринбург – Белоярский	43,70	8	железнодорожный		1,427	
19.	1.18	Белоярский – Асбест	7,51	1	железнодорожный		1,427	
20.	1.19	Белоярский – Богданович	25,35	6	железнодорожный		1,427	
21.	1.20	Богданович – ТЦ Артёмовский	6,38	7	железнодорожный		1,427	
22.	1.21	Богданович – Тугулым	34,99	5	железнодорожный		1,427	
23.	1.22	Екатеринбург – ТЦ Артёмовский	43,72	5	железнодорожный		1,427	
24.	1.23	ТЦ Артёмовский – Тавда	21,80	5	железнодорожный		1,427	
25.	1.24	ТЦ Артёмовский – Алапаевск	5,19	4	железнодорожный		1,427	
26.	1.25	Алапаевск – Серов	13,00	6	железнодорожный		1,427	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
27.	Автомобильный транспорт							
28.	2.1	Екатеринбург – Нижний Тагил	н. д.	н. д.	автобус	не установлен	пригородное сообщение – 1,90; междугороднее сообщение – не установлен	0
29.	2.2	Нижний Тагил – Алапаевск	н. д.	н. д.	автобус			
30.	2.3	Нижний Тагил – ТЦ Кушвинский	н. д.	н. д.	автобус			
31.	2.4	Нижний Тагил – ТЦ Салдинский	н. д.	н. д.	автобус			
32.	2.5	ТЦ Кушвинский – Качканар	н. д.	н. д.	автобус			
33.	2.6	ТЦ Кушвинский – ТЦ Нижнетуринский	н. д.	н. д.	автобус			
34.	2.7	Качканар – ТЦ Нижнетуринский	н. д.	н. д.	автобус			
35.	2.8	ТЦ Нижнетуринский – Серов	н. д.	н. д.	автобус			
36.	2.9	Серов – ТЦ Сосьвинский	н. д.	н. д.	автобус			
37.	2.10	Серов – ТЦ Североуральский	н. д.	н. д.	автобус			
38.	2.11	ТЦ Североуральский – Ивдель	н. д.	н. д.	автобус			
39.	2.12	Екатеринбург – Первоуральск	н. д.	н. д.	автобус			
40.	2.13	Первоуральск – Шамары	н. д.	н. д.	автобус			
41.	2.14	Первоуральск – Дружинино	н. д.	н. д.	автобус			
42.	2.15	Екатеринбург – Ревда	н. д.	н. д.	автобус			
43.	2.16	Ревда – Дружинино	н. д.	н. д.	автобус			
44.	2.17	Дружинино – ТЦ Михайловский	н. д.	н. д.	автобус			
45.	2.18	Дружинино – Красноуфимск	н. д.	н. д.	автобус			
46.	2.19	ТЦ Михайловский – Арти	н. д.	н. д.	автобус			
47.	2.20	Арти – Красноуфимск	н. д.	н. д.	автобус			
48.	2.21	Екатеринбург – Полевской	н. д.	н. д.	автобус			
49.	2.22	Екатеринбург – Дегтярск	н. д.	н. д.	автобус			
50.	2.23	Екатеринбург – Сысерть	н. д.	н. д.	автобус			
51.	2.24	Екатеринбург – Каменск- Уральский	н. д.	н. д.	автобус			
52.	2.25	Каменск-Уральский – Богданович	н. д.	н. д.	автобус			
53.	2.26	Екатеринбург – Заречный	н. д.	н. д.	автобус			
54.	2.27	Екатеринбург – Белоярский	н. д.	н. д.	автобус			
55.	2.28	Белоярский – Каменск- Уральский	н. д.	н. д.	автобус			
56.	2.29	Белоярский – Асбест	н. д.	н. д.	автобус			
57.	2.30	Белоярский – Богданович	н. д.	н. д.	автобус			
58.	2.31	Богданович – Сухой Лог	н. д.	н. д.	автобус			
59.	2.32	Асбест – Сухой Лог	н. д.	н. д.	автобус			
60.	2.33	Богданович – Камышлов	н. д.	н. д.	автобус			
61.	2.34	Сухой Лог – Камышлов	н. д.	н. д.	автобус			
62.	2.35	Камышлов – Ирбит	н. д.	н. д.	автобус			

1	2	3	4	5	6	7	8	9
63.	2.36	Камышлов – Тугулым	н. д.	н. д.	автобус			
64.	2.37	Екатеринбург – Реж	н. д.	н. д.	автобус			
65.	2.38	Реж – Ирбит	н. д.	н. д.	автобус			
66.	2.39	Ирбит – Тавда	н. д.	н. д.	автобус			
67.	2.40	Тавда – Таборы	н. д.	н. д.	автобус			
68.	2.41	Реж – Верхняя Синячиха	н. д.	н. д.	автобус			
69.	2.42	Алапаевск – Ирбит	н. д.	н. д.	автобус			

* Региональный заказ на 2030 год определён исходя из прогнозируемого объёма пассажирских перевозок и средней доходной ставки 1,431 рубля за пасс-км (определена исходя из дифференцированной стоимости зон пригородного сообщения и работы двух пригородных компаний: на всём полигоне Свердловской области за исключением участка Дружинино – Красноуфимск ОАО «СПК», на участке Дружинино – Красноуфимск ОАО «Содружество»). С учётом данных параметров размер регионального заказа в сумме 1205 млн. рублей определён при условии расчётного экономически обоснованного уровня тарифа 2,872 рубля за пассажиро-километр.

Список используемых сокращений

АЭС – атомная электростанция;
вагоно-км – вагоно-километр;
вагоно-ч – вагоно-час;
ВРП – валовой региональный продукт;
ВРТБ – внутрирегиональный транспортный баланс;
ГРЭС – государственная районная электростанция;
ед. – единица;
ЗАТО – закрытое административно-территориальное образование;
ИПЦ – индекс потребительских цен;
кв. км – квадратный километр;
кв. м – квадратный метр;
км – километр;
КПТО – комплексный план транспортного обслуживания населения Свердловской области на средне- и долгосрочную перспективу (до 2030 года) в части пригородных пассажирских перевозок;
Минтранс России – Министерство транспорта Российской Федерации;
Минэкономразвития России – Министерство экономического развития Российской Федерации;
н. д. – нет данных;
о. п. – остановочный пункт;
ОАО «РЖД» – открытое акционерное общество «Российские железные дороги»;
ОАО «Содружество» – открытое акционерное общество «Содружество»;
ОАО «СПК» – открытое акционерное общество «Свердловская пригородная компания»;
ООО «Уральские локомотивы» – общество с ограниченной ответственностью «Уральские локомотивы»;
пасс/человек – пассажиров к общему числу жителей Свердловской области;
пасс/год – пассажиров в год;
пасс/час – пассажиров в час;
пасс-км – пассажиро-километр;
поездо-ч – поезд-час;
Росстат – Федеральная служба государственной статистики Российской Федерации;
СНГ – Содружество Независимых Государств;
ССП ТО – сбалансированная система параметров транспортного обслуживания населения Свердловской области в существующих условиях и на перспективу до 2030 года;
Т – тепловозная тяга;
ТЦ – транспортный центр;
ТЭЦ – теплоэлектроцентраль;
ФАС России – Федеральная антимонопольная служба Российской Федерации;
Э – электровозная тяга.