

Свердловская область



Муниципальное образование
Городской округ Богданович

ПРОГРАММА

**«Комплексное развитие транспортной инфраструктуры
городского округа Богданович Свердловской области
на 2019 – 2035 годы**

2019 г.

СОДЕРЖАНИЕ

Паспорт	4
I. Общие положения	7
1.1 Основные понятия	8
II. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры	11
2.1 Анализ положения Свердловской области в структуре пространственной организации Российской Федерации.....	11
2.2 Анализ положения городского округа Богданович в структуре пространственной организации Свердловской области	20
2.3 Социально-экономическая характеристика городского округа Богданович.....	30
2.4 Характеристика градостроительной деятельности на территории городского округа Богданович.....	48
2.5 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	58
2.6 Характеристика сети дорог городского округа Богданович, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог.....	64
2.7 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в городском округе Богданович, обеспеченность парковками (парковочными местами).	94
2.8 Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока	106
2.9 Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения.....	111
2.10 Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояние инфраструктуры для данных транспортных средств	112
2.11 Анализ уровня безопасности дорожного движения	114
2.12 Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения	127
2.13 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры городского округа Богданович.....	129
2.14 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры городского округа Богданович.....	138
2.15 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры	140
III. Прогноз транспортного спроса, изменение объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории городского округа Богданович.....	159
3.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития городского округа Богданович.....	159
3.2 Прогноз транспортного спроса городского округа Богданович, объемов и характера передвижения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории городского округа Богданович.....	173
3.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	174
3.4 Прогноз развития дорожной сети городского округа Богданович.....	175
3.5 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения	176
3.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения	176
3.7 Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения	178
IV. Расчетные показатели обеспечения благоприятных условий жизнедеятельности	

человека, интенсивности использования территориальных зон транспортной инфраструктуры городского округа Богданович.....	180
V. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта	191
VI. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры городского округа Богданович предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметров объектов транспорта, очередность реализации мероприятия (инвестиционных проектов)	195
6.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	196
6.2. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства.....	197
6.3. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения	199
6.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб	207
6.5. Мероприятия по развитию сети автомобильных дорог общего пользования местного значения городского округа Богданович.....	208
6.6. Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе по повышению безопасного движения, снижения перегруженности дорог или их участков	210
6.7. Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем	213
6.8. Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения городского округа Богданович.....	217
6.9. Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности	218
VII. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры.....	219
VIII. Оценка эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры	229
IX. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории городского округа Богданович.....	231
Приложения	Том 2

ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

«Комплексное развитие транспортной инфраструктуры городского округа Богданович Свердловской области на 2019 – 2035 годы»

Наименование программы	Программа «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры городского округа Богданович Свердловской области на 2019 – 2035 годы»
Основания для разработки программы	<ul style="list-style-type: none"> - Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 №190-ФЗ; - Федеральный закон Российской Федерации от 06.10.2003 №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»; - Федеральный закон Российской Федерации от 08.11.2007 №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»; - Федеральный закон Российской Федерации от 09.02.2007 №16-ФЗ «О транспортной безопасности»; - Распоряжение Правительства Российской Федерации от 11.07.2014 № 1032-р «Об утверждении новой редакции Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года»; - Постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 Пр-№1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»; - Приказ Минтранса России от 26.05.2016 №131 «Об утверждении порядка осуществления мониторинга разработки и утверждения программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»; - Постановление Правительства Свердловской области от 25.01.2018 №28-ПП «Об утверждении государственной программы Свердловской области «Развитие транспортного комплекса Свердловской области до 2024 года»; - Устав городского округа Богданович Свердловской области; - Генеральный план городского округа Богданович Свердловской области; - Иные нормативные акты Российской Федерации, Свердловской области, городского округа Богданович.
Наименование заказчика и разработчиков программы, их местонахождение	<p style="text-align: center;">«Муниципальный заказчик»: Администрация городского округа Богданович Свердловской области 623530, Свердловская область, г. Богданович, ул. Советская, д. 3</p> <p style="text-align: center;">«Разработчик»: МСК АУДИТ ХОЛДИНГ 107076, г.Москва, пер.Колодезный, д.14, пом. XIII, ком.36</p>
Цели и задачи	Целью программы является:

программы	<p>- развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры городского округа Богданович, повышение уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения;</p> <p>- безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее – субъекты экономической деятельности) на территории городского округа Богданович;</p> <p>- доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности;</p> <p>- развитие транспортной инфраструктуры городского округа Богданович в соответствии с потребностями населения в передвижении и субъектов экономической деятельности в перевозке пассажиров и грузов на территории городского округа Богданович;</p> <p>- развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированной с градостроительной деятельностью в городском округе Богданович;</p> <p>- создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;</p> <p>- создание приоритетных условий для движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;</p> <p>- создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения;</p> <p>- эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.</p> <p>Для достижения указанных целей необходимо решение следующих задач:</p> <table><tr><td>1.</td><td>Зимнее и летнее содержание дорог, км</td><td>354,06</td></tr><tr><td>2.</td><td>Содержание искусственных сооружений, км</td><td>0,24</td></tr><tr><td>3.</td><td>Изготовление проектно-сметной документации на ремонт дорог, строительство тротуаров и искусственных неровностей, шт</td><td>69</td></tr><tr><td>4.</td><td>Ремонт улиц и дорог, км</td><td>55,09</td></tr><tr><td>5.</td><td>Капитальный ремонт улиц и дорог, строительство новых дорог, км</td><td>41</td></tr><tr><td>6.</td><td>Протяженность улиц и дорог, приведенных в нормативное состояние нарастающим итогом, км:</td><td>96,09</td></tr></table>			1.	Зимнее и летнее содержание дорог, км	354,06	2.	Содержание искусственных сооружений, км	0,24	3.	Изготовление проектно-сметной документации на ремонт дорог, строительство тротуаров и искусственных неровностей, шт	69	4.	Ремонт улиц и дорог, км	55,09	5.	Капитальный ремонт улиц и дорог, строительство новых дорог, км	41	6.	Протяженность улиц и дорог, приведенных в нормативное состояние нарастающим итогом, км:	96,09
1.	Зимнее и летнее содержание дорог, км	354,06																			
2.	Содержание искусственных сооружений, км	0,24																			
3.	Изготовление проектно-сметной документации на ремонт дорог, строительство тротуаров и искусственных неровностей, шт	69																			
4.	Ремонт улиц и дорог, км	55,09																			
5.	Капитальный ремонт улиц и дорог, строительство новых дорог, км	41																			
6.	Протяженность улиц и дорог, приведенных в нормативное состояние нарастающим итогом, км:	96,09																			
Целевые показатели программы	Целевые показатели		Значение																		
			2019																		
			2035																		
	Технико-экономические показатели																				
	Обеспечение содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения в соответствии с нормативными требованиями, %	100	100																		
Протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения с усовершенствованным дорожным покрытием в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, %	36,2	61,0																			
Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения, км	8,09	96,09																			

	Финансовые показатели		
	Сдерживание расходов на ремонт и содержание автомобильных дорог за счет использования современных технологий дорожного строительства и применяемых материалов		
	Социально-экономические показатели		
	Обеспеченность населения муниципального образования доступными и качественными круглогодичными услугами транспорта, %;	100	100
	Сокращение числа зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий, случаев в год		
	Снижение количества погибших и тяжело пострадавших в результате ДТП на территории муниципального образования, чел.		
Срок и этапы реализации программы	Срок реализации программы: 2019 по 2035 годы Этапы реализации программы: I этап: 2019-2023 г.г.; II этап: 2024-2035 г.г.		
Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры (групп мероприятий, подпрограмм, инвестиционных проектов)	Мероприятия программы (инвестиционные проекты) направлены на развитие объектов транспортной инфраструктуры по следующим направлениям: а) мероприятия по совершенствованию и развитию сети дорог общего пользования местного значения на территории муниципального образования; б) мероприятия по развитию транспорта общего пользования и обустройству остановочных пунктов; в) мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства; г) мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения; д) комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе: мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению дорожно-транспортного травматизма; е) мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового крупногабаритного и тяжеловесного транспорта; ж) мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения.		
Объемы и источники финансирования Программы	Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятий Программы, составит: 4 749 395,80 тыс.руб., в том числе по годам:		
	I этап	2019 г. – 75 024,90 тыс. рублей; 2020 г – 89 309,50 тыс. рублей; 2021 г – 262 375,50 тыс. рублей; 2022 г. – 267 866,40 тыс. рублей; 2023 г. – 284 224,10 тыс. рублей;	
	II этап	с 2024 по 2035 годы – 3 770 595,40 тыс. рублей.	
Финансирование входящих в Программу мероприятий осуществляется за счет средств бюджета городского округа Богданович, областного, федерального бюджетов и внебюджетных источников. Объем финансирования программы подлежит ежегодному уточнению, исходя из объемов финансирования муниципальных программ.			

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования - документ, устанавливающий перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения муниципального образования, который предусмотрен также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования, планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа Богданович утверждается органами его местного самоуправления на основании утвержденного в порядке, установленном Градостроительным Кодексом Российской Федерации, генерального плана муниципального образования.

Назначение программы – разработка комплекса мер по достижению сбалансированного, перспективного развития транспортной инфраструктуры городского округа Богданович в соответствии с приоритетными направлениями развития сферы дорожного хозяйства Российской Федерации (см. таблицу 1).

Таблица 1. - Перечень основных мероприятий реализации Программы развития транспортной инфраструктуры муниципального образования

№	Виды работ	Назначение работ
1	Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них	Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями
2	Мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них	Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов и эксплуатационным показателям автомобильных дорог
3	Мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них	Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги
4	Мероприятия по научно-техническому сопровождению программы	Мероприятия по капитальному ремонту и ремонту будут определяться на основе результатов обследования автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них

В ходе реализации Программы содержание мероприятий и обеспечивающие их ресурсы могут быть скорректированы в случае существенно изменившихся условий.

Корректировка Программы производится на основании предложений Правительства Свердловской области, администрации городского округа Богданович, Думы городского округа Богданович.

Администрация муниципального образования ежегодно с учетом выделяемых финансовых средств на реализацию Программы готовит предложения по корректировке

целевых показателей, затрат по мероприятиям Программы, механизма ее реализации, состава участников Программы и вносит необходимые изменения в Программу.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа Богданович Свердловской области на 2019-2035 годы (далее по тексту Программа) подготовлена на основании:

- Градостроительного кодекса Российской Федерации от 29.12.2004 №190-ФЗ;
- Федерального закона Российской Федерации от 06.10.2003 №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;
- Федерального закона Российской Федерации от 08.11.2007 №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
- Федерального закона Российской Федерации от 09.02.2007 №16-ФЗ «О транспортной безопасности»;
- Распоряжения Правительства Российской Федерации от 11.07.2014 № 1032-р «Об утверждении новой редакции Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года»;
- Постановления Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 Пр-№1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
- Приказа Минтранса России от 26.05.2016 №131 «Об утверждении порядка осуществления мониторинга разработки и утверждения программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
- Постановления Правительства Свердловской области от 25.01.2018 №28-ПП «Об утверждении государственной программы Свердловской области «Развитие транспортного комплекса Свердловской области до 2024 года»;
- Устава городского округа Богданович Свердловской области;
- Генерального плана городского округа Богданович;
- Иных нормативных актов Российской Федерации, Свердловской области, городского округа Богданович.

Программа рассчитана на долгосрочную перспективу сроком на 16 лет.

Таким образом, Программа является инструментом реализации приоритетных направлений развития городского округа Богданович на долгосрочную перспективу, ориентирована на устойчивое развитие муниципального образования и соответствует государственной политике реформирования транспортной системы Российской Федерации.

1.1. ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ

В настоящей Программе понятия и термины использованы в значениях, определенных Федеральным законом от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Основные понятия, используемые в Программе, представлены в таблице 2.

Таблица 2. - Основные понятия

№	Виды работ	Назначение работ
1	Автомобильная дорога	Объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для движения транспортных средств и, включающий в себя земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги и расположенные на них или под ними конструктивные элементы (дорожное полотно, дорожное

		покрытие и подобные элементы) и дорожные сооружения, являющиеся ее технологической частью, - защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства автомобильных дорог
2	Защитные дорожные сооружения	Сооружения, к которым относятся элементы озеленения, имеющие защитное значение; заборы; устройства, предназначенные для защиты автомобильных дорог от снежных лавин; шумозащитные и ветрозащитные устройства; подобные сооружения
3	Искусственные дорожные сооружения	Сооружения, предназначенные для движения транспортных средств, пешеходов и прогона животных в местах пересечения автомобильных дорог иными автомобильными дорогами, водотоками, оврагами, в местах, которые являются препятствиями для такого движения, прогона (зимники, мосты, переправы по льду, путепроводы, трубопроводы, тоннели, эстакады, подобные сооружения);
4	Производственные объекты	Сооружения, используемые при капитальном ремонте, ремонте, содержании автомобильных дорог
5	Элементы обустройства автомобильных дорог	Сооружения, к которым относятся дорожные знаки, дорожные ограждения, светофоры и другие устройства для регулирования дорожного движения, места отдыха, остановочные пункты, объекты, предназначенные для освещения автомобильных дорог, пешеходные дорожки, пункты весового и габаритного контроля транспортных средств, пункты взимания платы, стоянки (парковки) транспортных средств, сооружения, предназначенные для охраны автомобильных дорог и искусственных дорожных сооружений, тротуары, другие предназначенные для обеспечения дорожного движения, в том числе его безопасности, сооружения, за исключением объектов дорожного сервиса
6	Дорожная деятельность	Деятельность по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог
7	Владелец автомобильных дорог	Администрация городского округа Богданович Свердловской области
8	Пользователи автомобильными дорогами	Физические и юридические лица, использующие автомобильные дороги в качестве участников дорожного движения
9	Реконструкция автомобильной дороги	Комплекс работ, при выполнении которых осуществляется изменение параметров автомобильной дороги, ее участков, ведущее к изменению класса и (или) категории автомобильной дороги либо влекущее за собой изменение границы полосы отвода автомобильной дороги
10	Капитальный ремонт автомобильной дороги	Комплекс работ по замене и (или) восстановлению конструктивных элементов автомобильной дороги, дорожных сооружений и/или их частей, выполнение которых осуществляется в пределах установленных допустимых значений и технических характеристик класса и категории автомобильной дороги и при выполнении которых затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности автомобильной дороги и не изменяются границы полосы отвода автомобильной дороги
11	Ремонт автомобильной дороги	Комплекс работ по восстановлению транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильной дороги, при выполнении которых не затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности автомобильной дороги
12	Содержание автомобильной дороги	Комплекс работ по поддержанию надлежащего технического состояния автомобильной дороги, оценки ее технического состояния, а также по организации и обеспечению безопасности дорожного движения
13	Магистральные дороги	
13.1	Скоростного движения	Скоростная транспортная связь в крупных городских округах и городских поселениях: выходы на внешние автомобильные дороги, к аэропортам,

		крупным зонам массового отдыха и поселениям в системе расселения. Пересечения с магистральными улицами и дорогами в разных уровнях
13.2	Регулируемого движения	Транспортная связь между районами крупных городских округов, городских поселений на отдельных направлениях и участках преимущественно грузового движения, осуществляемого вне жилой застройки, выходы на внешние автомобильные дороги, пересечения с улицами и дорогами в одном уровне
14	Магистральные улицы общегородского значения	
14.1	Непрерывного движения	Транспортная связь между жилыми, производственными зонами и общественными центрами в крупных и больших городских округах и городских поселениях, а также с другими магистральными улицами, городскими и внешними автомобильными дорогами. Обеспечение движения транспорта по основным направлениям в разных уровнях.
14.2	Регулируемого движения	Транспортная связь между жилыми, производственными зонами и центром городского округа, городского поселения, центрами планировочных районов, выходы на магистральные улицы и дороги и внешние автомобильные дороги. Пересечения с магистральными улицами и дорогами в одном уровне
15	Магистральные улицы районного значения	
15.1	Транспортно-пешеходные Пешеходно-транспортные	Транспортная и пешеходная связи между жилыми районами, а также между жилыми и производственными зонами, общественными центрами, выходы на другие магистральные улицы и дороги; Пешеходная и транспортная связи (преимущественно общественный пассажирский транспорт) в пределах планировочного района
16	Улицы и дороги местного значения	
16.1	Улицы в жилой застройке	Транспортная (без пропуска грузового и общественного транспорта) и пешеходная связи на территории жилых районов (микрорайонов), выходы на магистральные улицы и дороги регулируемого движения.
16.2	Улицы и дороги в производственных и коммунально-складских зонах	Транспортная связь преимущественно легкового и грузового транспорта в пределах зон, выходы на магистральные дороги. Пересечения с улицами и дорогами устанавливаются в одном уровне.
13.3	Пешеходные улицы и дороги	Пешеходная связь с местами приложения труда, учреждениями и предприятиями обслуживания, в том числе в пределах общественных центров, местами отдыха и остановочными пунктами общественного транспорта.
16.4	Парковые дороги	Транспортная связь в пределах территории парков и лесопарков преимущественно для движения легковых автомобилей.
16.5	Проезды	Подъезд транспортных средств к жилым, общественным зданиям, учреждениям, предприятиям и другим объектам внутри районов, микрорайонов (кварталов).
16.6	Велосипедные дорожки	По свободным от других видов транспорта трассам.

II. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

2.1. АНАЛИЗ ПОЛОЖЕНИЯ СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ В СТРУКТУРЕ ПРОСТРАНСТВЕННОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Городской округ Богданович - муниципальное образование в Свердловской области России, относится к Южному управленческому округу.

Свердловская область - субъект Российской Федерации, входит в состав Уральского федерального округа. Административный центр - город Екатеринбург. Граничит на западе с Пермским краем, на севере с Республикой Коми и Ханты-Мансийским автономным округом, на востоке с Тюменской областью, на юге с Курганской, Челябинской областями и Республикой Башкортостан (рис.1).



Рис.1 – Схема расположения Свердловской области в Российской Федерации

Датой основания административного центра области считается 1723 год, когда начал работу Казенный металлургический завод на реке Исеть. В своё время область входила в состав Сибирской губернии, а затем Зауральской области Пермской губернии Российской империи. Образована как область РСФСР 17 января 1934 года при разделении Уральской области, в нынешних границах с 1938 года — после выделения из её состава Пермской области.

Свердловская область — крупнейший регион Урала. Область занимает среднюю и охватывает северную части Уральских гор, а также западную окраину Западно-Сибирской равнины. Площадь равна 194 307 км², протяжённость с севера на юг 660 км, а с запада на восток 560 км.

Высшая точка — гора Конжаковский Камень (1569 м). Самая северная точка — гора Яныгхачахль (1023,8 м).

Главные реки: реки бассейна Оби (Исеть, Тавда, Тура) и Камы (Чусовая, Уфа). Самые крупные озёра области — Пелымский Туман (32,2 км²), Вагильский Туман (31,2 км²). Крупнейшие водораздельные озёра — Исетское (24 км²), Таватуй (21,2 км²).

Климат континентальный; средняя температура января от -16 до -20 °С, средняя температура июля от $+19$ до $+20$ °С; количество осадков — около 500 мм в год.

Растительность: хвойные и смешанные леса, на крайнем юго-востоке участки лесостепи. Леса занимают 82,3 % территории Свердловской области. В общей площади спелых лесов берёза занимает 36 %, сосна — 34 %, ель — 16 %, осина и кедр — по 6 %.

Численность населения области по данным Росстата составляет 4 325 256 чел. (2018). Плотность населения — 22,26 чел./км² (2018), что почти втрое выше среднего по РФ (8,58). Городское население — 84,78 % (2018).

Полезные ископаемые: золото, платина, асбест, бокситы, минеральное сырьё — желе-зо, никель, хром, марганец и медь.

Свердловская область является одним из важнейших промышленных регионов России. В структуре промышленного комплекса доминируют чёрная и цветная металлургия (соответственно 31 % и 19 % объёма промышленного производства), обогащение урана и железной руды, машиностроение.

Крупнейшими предприятиями чёрной и цветной металлургии в Свердловской области являются Нижнетагильский металлургический комбинат, Качканарский ГОК «Ванадий», ВСМПО-Ависма, Первоуральский новотрубный завод, Богословский и Уральский алюмине-вые заводы, Каменск-Уральский металлургический завод, Синарский трубный завод, Северский трубный завод, а также предприятия Уральской горно-металлургической компании (Уралэлектромедь, Среднеуральский медеплавильный завод, Металлургический завод им. А. К. Серова и др.). Среди машиностроительных отраслей преобладает тяжелое машино-строение, в том числе ориентированное на нужды ВПК. Важнейшими предприятиями машиностроительного комплекса области являются Уралвагонзавод, Уральский завод тяжелого машиностроения, Уралэлектротяжмаш, Уралхиммаш, Уральский турбинный завод, Уральский завод гражданской авиации.

В 1981 году основано крупнейшее на Урале птицеводческое предприятие (по производству и переработке мяса бройлеров) — ОАО "Птицефабрика «Рефтинская».

В Свердловской области расположен крупнейший химический завод России, производящий синтетические смолы — Уралхимпласт, а также в 100 км северо-восточнее находится крупнейшая тепловая электростанция в России, работающая на твёрдом топливе — Рефтинская ГРЭС, находящаяся в посёлке Рефтинский.

С октября 2013 года реализуется государственная программа, направленная на развитие промышленности и науки до 2020 года. 9 февраля 2018 года был утвержден проект создания особой экономической зоны промышленно-производственного типа «Титановая долина» на территории города Екатеринбурга и Сысертского городского округа Свердловской области.

Административно-территориальные единицы области объединены пятью администрациями 5 управленческих округов — с территориальными исполнительными органами государственной власти Свердловской области: Северный, Западный, Горнозаводской, Восточный, Южный. В рамках муниципального устройства, в границах административно-территориальных единиц области к 01.01.2017 образованы 94 муниципальных образования, в том числе: 68 городских округов, 5 муниципальных районов, которые состоят из 5 городских поселений, 16 сельских поселений. Муниципальные образования объединяют 47 городов, 99 рабочих посёлков и посёлков городского типа и 1821 сельских населённых пунктов, 4 муниципальных образования имеют статус закрытых

административно-территориальных образований (см.рис.2, таблицы А-1, А-2 Приложения А).

Транспорт

Свердловская область является важным транспортным узлом — через неё проходят железнодорожные, автомобильные и воздушные трассы общероссийского значения, в том числе Транссибирская железнодорожная магистраль (см.рис.3-5). Густота железнодорожной и автодорожной сети превосходит средние по стране показатели. Крупный международный аэропорт в Екатеринбурге — Кольцово. Ежегодная потребность в трудовых ресурсах для сфер транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области составляет 99 467 человек, в том числе транспорта - 93 967 человек, дорожного хозяйства - 5500 человек.

Значимость, размеры и структура транспортного комплекса Свердловской области, включающего все виды транспорта, за исключением морского, определяются особенностями геополитического положения региона как связующего звена между Европой и Азией. Территориальную структуру транспортной системы Свердловской области образуют крупнейшие транспортные узлы и магистральные транспортные коммуникации, формирующие опорную транспортную сеть. Основные транспортно-грузовые узлы расположены в городах Екатеринбурге, Нижний Тагил, Серове, Каменске-Уральском.

Железнодорожный транспорт

Юг Свердловской области пересекает Транссибирская железнодорожная магистраль (Москва, Киров, Екатеринбург, Тюмень, Омск и далее на Читу). Территория Свердловской области обслуживается главным образом Свердловской железной дорогой - филиалом открытого акционерного общества «Российские железные дороги». Кроме того, имеется также участок Горьковской железной дороги на запад от станции Дружинино, см.рис.6.

Пригородные железнодорожные перевозки продолжают играть первостепенную роль в процессе обеспечения транспортной мобильности населения Свердловской области, оставаясь доступными за счет государственного регулирования тарифов.

Ежегодно пригородным железнодорожным транспортом в Свердловской области пользуется около 14 млн. человек.

Сформированная к 2018 году маршрутная сеть пригородного железнодорожного транспорта оптимальна, сбалансирована, охватывает максимальное количество населенных пунктов Свердловской области, в том числе труднодоступные, где отсутствуют другие пути сообщения, и полностью удовлетворяет потребности населения региона. В течение 2017 года по территории Свердловской области курсировали 253 пригородных поезда.

Эксплуатационная длина железнодорожных путей в границах Свердловской области на конец 2016 года составляла 3523,8 км (4,1% от всей сети железных дорог в Российской Федерации). Свердловская железная дорога обеспечивает транспортно-экономические связи промышленных районов Урала с центральными, восточными и западными районами России и зарубежными странами. В Свердловской области основные железнодорожные линии представляют собой высокотехнически оснащенные участки транзитных федеральных магистралей. Станция Екатеринбург-Сортировочный - один из крупнейших транспортных узлов России.

Основные виды грузов, перевозимых по территории Свердловской области: железные, марганцевые и цветные руды, черные и цветные металлы, строительные и лесные грузы, огнеупоры, флюсы, металлолом, химическая сода. В 2017 году на территории Свердловской области отправление грузов по железной дороге в целом соответствовало уровню 2016 года.

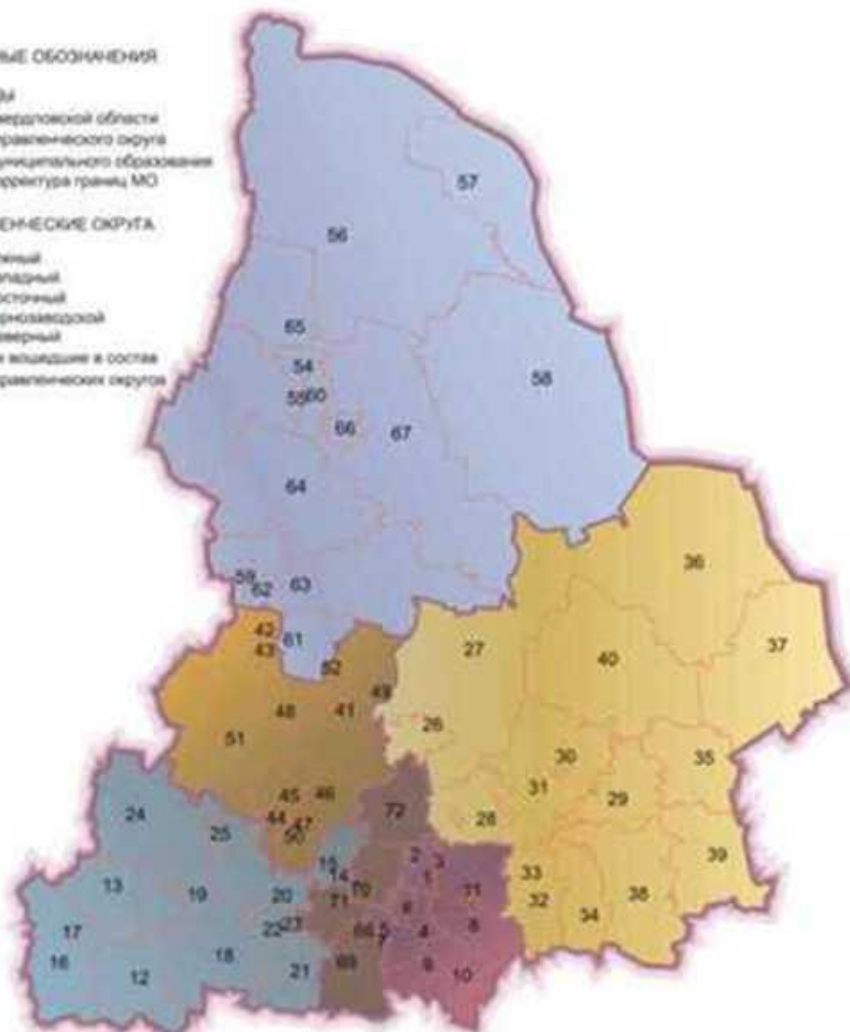
УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

ГРАНИЦЫ

- Свердловской области
- Управленческого округа
- Муниципального образования
- Корректур границ МО

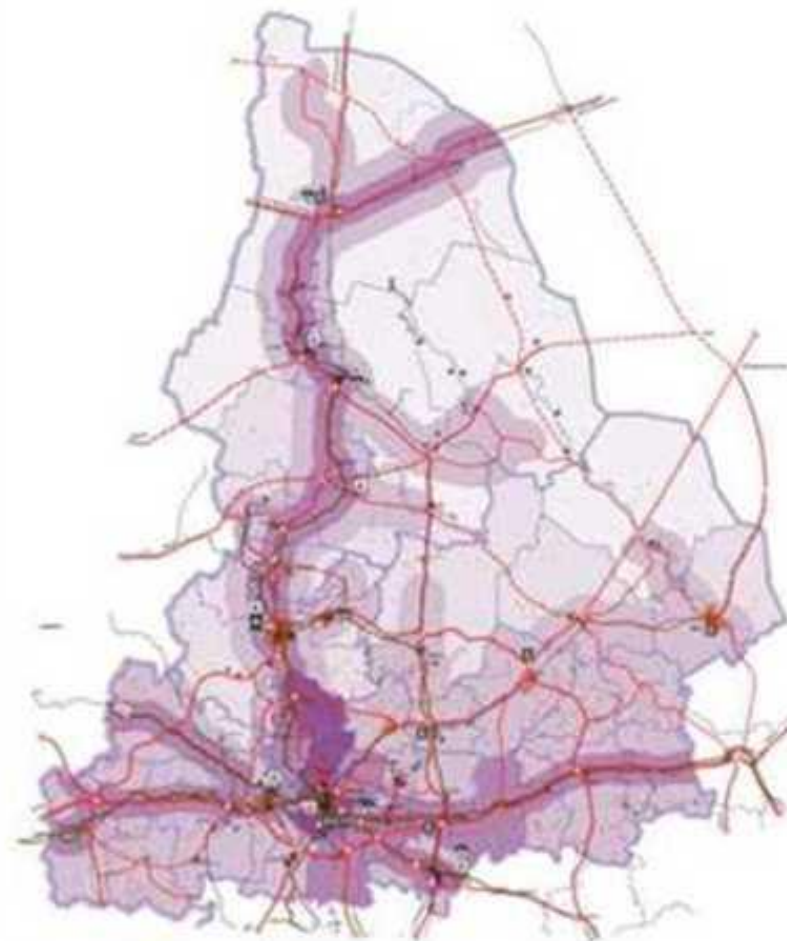
УПРАВЛЕНЧЕСКИЕ ОКРУГА

- Южный
- Западный
- Восточный
- Горнозаводской
- Северный
- Не входящие в состав управленческих округов



Примечание: ____ - Годской округ Богданович

Рис.2 – Схема территориального планирования Свердловской области. Административно-территориальное деление Свердловской области (на 01.01.2006)



Условные графические обозначения

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

Плотность автомобильных дорог с усовершенствованным покрытием, км/км²

1 - до 20; 2 - от 20,1 до 50; 3 - от 50,1 до 100; 4 - от 100,1 до 150; 5 - более 150.

Рис.3 – Схема территориального планирования Свердловской области. Оценка территории по обслуживанию транспортом

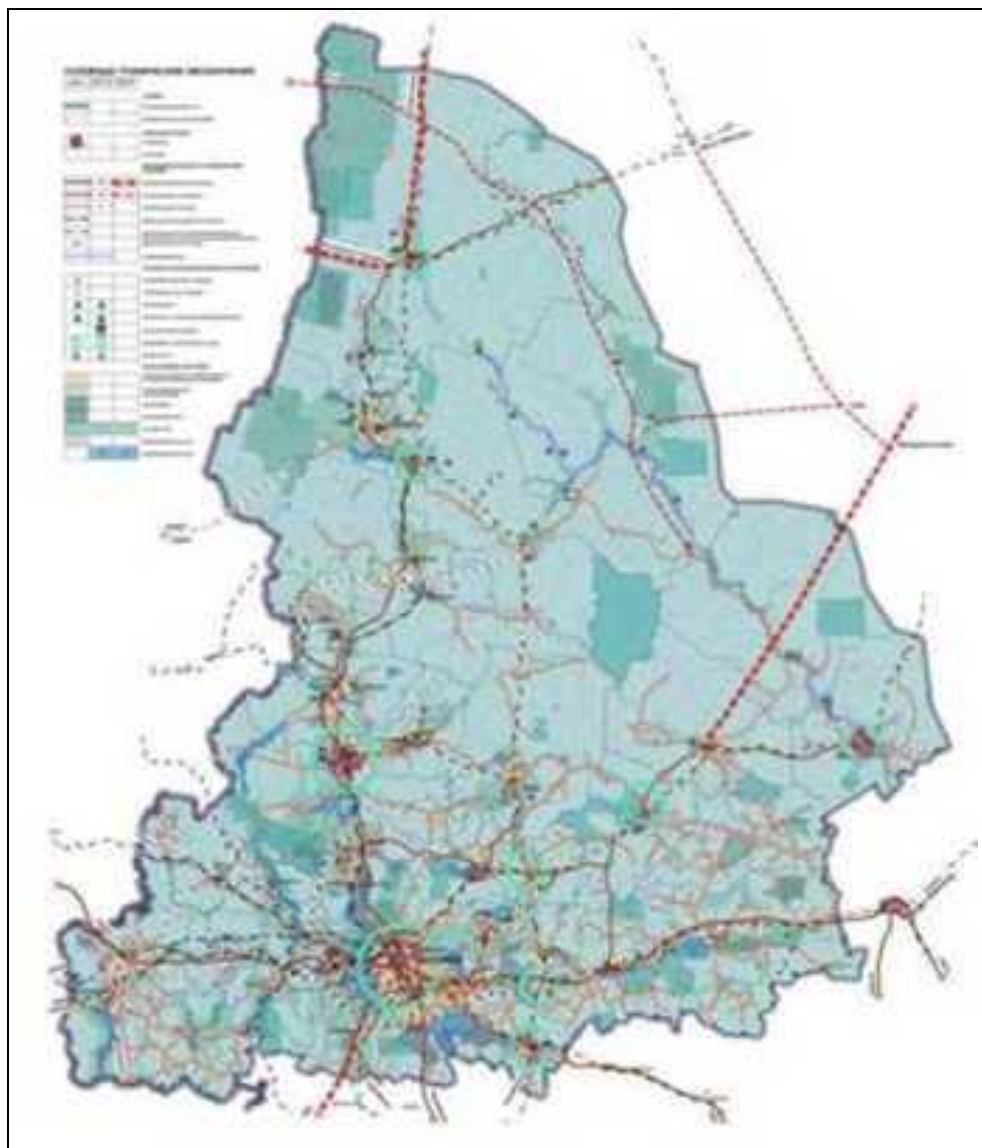


Рис.4 - Схема территориального планирования Свердловской области. Схема транспортной инфраструктуры

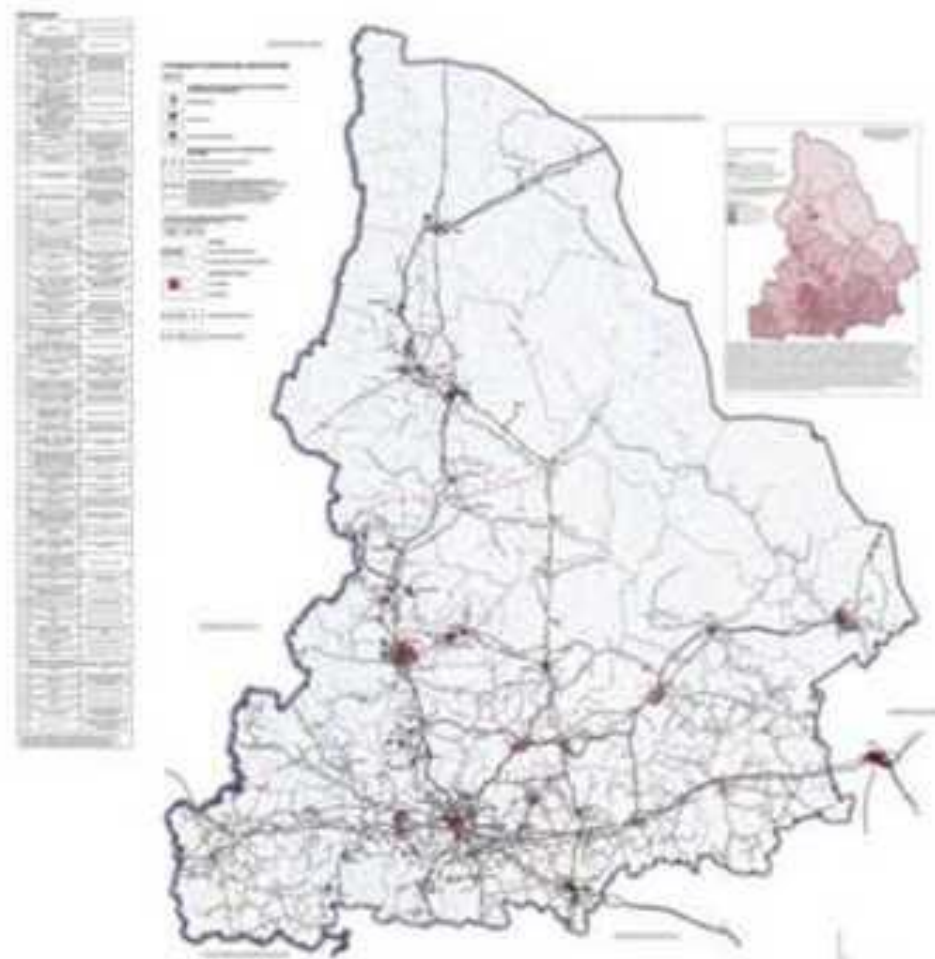


Рис.5 - Схема территориального планирования Свердловской области. Схема развития транспортной инфраструктуры



Рис.6 – Схема железнодорожной сети Свердловской области

Всего по Свердловской области объем погрузки составил порядка 58 млн. тонн грузов. Отправление грузов со станций Свердловской железной дороги в границах Свердловской области по итогам 2016 года составило 58,65 млн. тонн, в том числе грузы в контейнерах - 1,35 млн. тонн.

В 2011 году Правительством Свердловской области была согласована Генеральная схема Екатеринбургского железнодорожного узла, которая предусматривает развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта до 2030 года. В рамках реализации данного проекта предусмотрена реконструкция и развитие Екатеринбургского транспортного узла.

Формирование терминально-складской инфраструктуры

На территории Свердловской области осуществляется формирование современного терминально-складского хозяйства, в том числе за счет реализации мероприятий по модернизации, реконструкции существующих объектов и строительства новых современных логистических комплексов. В 2016 году общая площадь складских площадей высокого уровня (классов А и В) в Свердловской области составила более 1 млн. кв. метров, включая комплексы «Уральский», «Чкаловский», «Ролей», грузовой терминал «Кольцово» и другие. Более половины всех площадей расположены в городе Екатеринбурге.

Вместе с тем современное состояние транспортной системы не в полной мере отвечает потребностям и перспективам развития Свердловской области. Недостаточный уровень развития современной транспортно-логистической инфраструктуры сдерживает интеграцию Свердловской области в федеральную и мировую транспортные системы, при этом дефицит пропускной способности существует на всех видах транспорта. Состояние транспортной инфраструктуры и основных фондов организаций транспорта не соответствует требованиям модернизации: практически не развиваются технологии интермодальных перевозок, значительные проблемы существуют на стыках различных видов транспорта.

Одним из приоритетных направлений взаимоувязанного развития всех видов транспорта и терминально-складской инфраструктуры является комплексное развитие Екатеринбургского транспортного узла, крупнейшей составляющей которого является железнодорожный транспорт. Кроме того, в рамках мероприятий по развитию транспортно-логистической инфраструктуры предусматривается реализация комплексных проектов по развитию Екатеринбургского железнодорожного узла.

Воздушный транспорт

Исторически сложившееся географическое положение Свердловской области способствует развитию потенциала региона как транспортного центра страны, в том числе в части воздушного транспорта с учетом роста товарообмена и пассажиропотока между Юго-Восточной Азией и Европой.

На территории Свердловской области расположен международный аэропорт «Кольцово», который является одним из крупнейших региональных аэропортов страны и включен Министерством транспорта Российской Федерации в перечень базовых аэропортов Российской Федерации.

В 2016 году международный аэропорт «Кольцово» обслужил 4,3 млн. пассажиров, что на 53 тыс. человек больше, чем в 2015 году. Существенные изменения произошли в структуре пассажиропотока. Продолжающийся спад перевозок на международных линиях был компенсирован ростом показателей перевозок внутри страны. В 2016 году международными рейсами воспользовались всего 1,149 млн. человек, что на 23,5% ниже показателя 2015 года. В то же время на внутренних воздушных линиях обслужено рекордное в истории аэропорта количество пассажиров - 3,151 млн. человек (рост на 14,8% в сравнении с 2015 годом). Такой рост внутрироссийских перевозок связан с успешной реализацией программы развития региональных авиаперевозок.

Всего из аэропорта города Екатеринбурга в 2016 году выполняли рейсы 68 авиакомпаний, география полетов включала 135 направлений. Наиболее популярными направлениями стали Москва, Санкт-Петербург, Сочи, Симферополь и Новосибирск, из числа зарубежных - Ларнака, Пхукет, Дубай, Пекин и Нячанг.

Положительную динамику продемонстрировали показатели грузоперевозок: в аэропорту «Кольцово» по итогам 2016 года обработано 27,6 тыс. тонн грузов и почты, что на 5 тыс. тонн больше уровня 2015 года. При этом наибольшую динамику показали перевозки почты, которые увеличились более чем на 80% (с 2435 тонн до 4472 тонн).

Автомобильный транспорт

На территории Свердловской области зарегистрированы 1280 перевозчиков автомобильным транспортом, которые осуществляют перевозки пассажиров в городском, пригородном и междугородном сообщении 7900 автобусами. Автобусы ежегодно выполняют более 65 тыс. рейсов в междугородном сообщении, более 450 тыс. рейсов - в пригородном сообщении и более 1200 тыс. рейсов - в городском сообщении. Ежегодный объем перевозок автомобильным транспортом составляет 260 млн. пассажиров.

В 36 городах Свердловской области осуществляется перевозка пассажиров городским общественным транспортом общего пользования (автобусами). Все муниципальные образования, расположенные на территории Свердловской области, имеющие автомобильные дороги I - IV категорий, связаны с областным центром междугородним и пригородным автобусным сообщением. В трех городах Свердловской области осуществляется перевозка пассажиров городским электрическим транспортом.

26 автостанций находятся в государственной собственности, 11 - в муниципальной собственности, 14 - в частной собственности или под управлением частных организаций. Свердловская область является собственником крупного автотранспортного предприятия - государственное унитарное предприятие Свердловской области «Свердловское областное объединение пассажирского автотранспорта».

В эксплуатации государственного унитарного предприятия Свердловской области «Свердловское областное объединение пассажирского автотранспорта» (далее - объединение) находится 26 автовокзалов, 13 из которых являются собственностью Свердловской области, 10- арендуются указанным предприятием. Ежесуточно от автовокзалов и автостанций объединения отправляются более 1840 рейсов в пригородном, междугородном и международном сообщении, услугами объединения пользуются более 18 тыс. пассажиров ежедневно. Объединение 89 автобусами обслуживает 5 городских, 9 пригородных, 8 междугородных и 3 межрегиональных маршрута. Объединением ежегодно выполняется 93 тыс. рейсов в городском сообщении и ежегодно перевозится более 2,6 млн. человек в пригородном и междугородном сообщении.

Обслуживаемая автобусная сеть состоит из 378 маршрутов общей протяженностью 54 840 км. Одними из самых крупных и социально значимых объектов являются автовокзалы городов Екатеринбурга и Нижнего Тагила.

Сеть автомобильных дорог

Плотность федеральных и региональных автомобильных дорог в Свердловской области - 59,6 км на 1000 кв. км территории, что в 1,9 раза превышает среднероссийский показатель. Протяженность автомобильных дорог на территории Свердловской области составляет 30 835,6 км, в том числе федерального значения - 588 км, регионального значения - 10 983 км, местного значения - 19 264,6 км.

Несмотря на значительную протяженность автомобильных дорог общего пользования, социально-экономическое развитие Свердловской области, возможности более полной реализации ее транзитного потенциала и увеличения деловой активности сдерживаются недостаточным уровнем развития автодорожной сети. Около 50% общего объема перевозок по автомобильным дорогам федерального значения осуществляется в условиях превышения нормативного уровня загрузки дорожной сети, что приводит к увеличению себестоимости перевозок и снижению безопасности движения. Автомобильные дороги федерального значения в Свердловской области на значительном протяжении проходят по территориям населенных пунктов, что приводит к снижению скорости движения транспортных потоков.

Темпы развития и техническое состояние сети автомобильных дорог регионального и местного значения не соответствуют долгосрочным тенденциям спроса на грузовые и пассажирские перевозки. В структуре действующей сети автомобильных дорог регионального значения преобладают дороги III и IV технических категорий (75% от общей протяженности), в структуре автомобильных дорог местного значения - дороги IV и V категорий (более 80%).

В связи с отсутствием средств финансирования в необходимом объеме наблюдается тенденция ухудшения эксплуатационного состояния автомобильных дорог регионального значения. На 1 января 2016 года в недопустимом транспортно-эксплуатационном состоянии находилось 57,7% автомобильных дорог регионального значения, на 1 января 2017 года их доля уменьшилась до 55,8%.

На автомобильных дорогах регионального значения по состоянию на 1 января 2017 года расположено 750 мостов и путепроводов, из них капитальных - 715, деревянных - 35.

В соответствии с нормативами, утвержденными постановлением Правительства Свердловской области от 14.11.2007 № 1102-ПП «О нормативах денежных затрат на содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог регионального значения и правилах их расчета», ежегодно необходимо выполнять ремонт и капитальный ремонт не менее 1988 км автомобильных дорог регионального значения, однако на протяжении ряда лет фактические объемы ремонта и капитального ремонта составляют от 5% до 13% от нормативной потребности: 2010 год - 103 км, 2011 год - 267,5 км, 2012 год - 222,2 км, 2013 год - 210,2 км, 2014 год - 161,2 км, 2015 год - 114 км, 2016 год - 124,4 км, 2017 год - 191,1 км (с учетом мероприятий по устранению колеиности, устройству защитного слоя

износа), то есть всего за восемь лет 1393,6 км, или 70% от годового норматива. Фактически выделенное финансирование содержания, ремонта и капитального ремонта автомобильных дорог регионального значения в 2017 году составило 24,3% от утвержденных нормативов, в том числе: содержание - 41,3%, ремонт - 43,5%, капитальный ремонт - 7,3%.

В среднем по муниципальным образованиям, расположенным на территории Свердловской области, доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в 2015 году составила 55,5% от общей протяженности, в 2016 году - 58,1 %. Причиной ухудшения транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог местного значения является недостаточное финансирование дорожной деятельности. При этом во многих муниципальных образованиях, расположенных на территории Свердловской области, не проводится диагностика состояния автомобильных дорог местного значения в соответствии с ОДН 218.0.006-2002 «Правила диагностики и оценки состояния автомобильных дорог», что приводит к занижению значения показателя протяженности автомобильных дорог местного значения, не отвечающих нормативным требованиям.

Сеть автомобильных дорог на территории Свердловской области развита неравномерно: в южной части, более освоенной, автодорожная сеть развита лучше, чем в северных и северо-восточных районах. Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием колеблется от 8-10 км на 1000 кв. км территории (Гаринский городской округ и Ивдельский городской округ) до 161-368 км на 1000 кв. км территории (муниципальное образование «город Екатеринбург» и прилегающие к нему городской округ Среднеуральск, городской округ Верхняя Пышма, Березовский городской округ, Белоярский городской округ, Горноуральский городской округ, городской округ Богданович, а также Невьянский городской округ и Ачитский городской округ).

376 населенных пунктов Свердловской области не имеют круглогодичного автодорожного сообщения, что не позволяет организовать транспортное обслуживание населения регулярными перевозками. Для решения данной проблемы с 2012 года не менее 5% от общего объема ассигнований Дорожного фонда Свердловской области, формируемых за счет поступлений акцизов на нефтепродукты и транспортного налога, направляется на проектирование, строительство (реконструкцию), капитальный ремонт, ремонт автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием до сельских населенных пунктов, не имеющих круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования.

Автомобильные дороги ряда городов и других населенных пунктов Свердловской области в настоящее время используются для пропуска грузового транзитного движения. Это значительно усугубляет транспортную ситуацию в городах, ухудшает экологическую обстановку, существенно повышает аварийность и в целом снижает эффективность работы автомобильного транспорта. Грузовое движение осуществляется в пределах жилой застройки городов: Первоуральск, Асбест, Полевской, Верхняя Салда, Качканар, Красноуфимск, Ирбит, Алапаевск, Тавда, Сухой Лог, Богданович, Североуральск, Ивдель, Нижняя Салда, Верхняя Тура, а также в крупных поселках: Верхняя Синячиха, Пышма, Шала, Горный Щит, Верх-Нейвинский, Натальинск и других населенных пунктах. При этом улицы, являющиеся продолжением внегородских магистралей, зачастую имеют недостаточную ширину, и их технические параметры не соответствуют уровню транспортной загрузки, в связи с чем требуется реконструкция улично-дорожной сети, а также строительство обходов населенных пунктов.

Недостаточный уровень развития дорожной сети на территории Свердловской области приводит к значительным потерям для экономики и населения и является одним из наиболее существенных инфраструктурных ограничений темпов социально-экономического развития отдельных территорий Свердловской области.

Увеличение уровня автомобилизации населения Свердловской области делает особо актуальной задачу увеличения пропускной способности автомобильных дорог общего пользования, в первую очередь в территориях высокой концентрации населения (Екатеринбургская, Нижнетагильская, Серовская, Каменск-Уральская агломерации), за счет увеличения протяженности (плотности) автомобильных дорог и повышения их технической категории.

2.2. АНАЛИЗ ПОЛОЖЕНИЯ ГОРОДСКОГО ОКРУГА БОГДАНОВИЧ В СТРУКТУРЕ ПРОСТРАНСТВЕННОЙ ОРГАНИЗАЦИИ СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Городской округ Богданович — муниципальное образование в Свердловской области России, относится к Южному управленческому округу (см. рис.7-8). Его площадь составляет 0,77% от площади Свердловской области, численность населения – 1,06% от общей численности населения Свердловской области (см. Приложение П-1).



Рис. 7 – Местонахождение городского округа Богданович

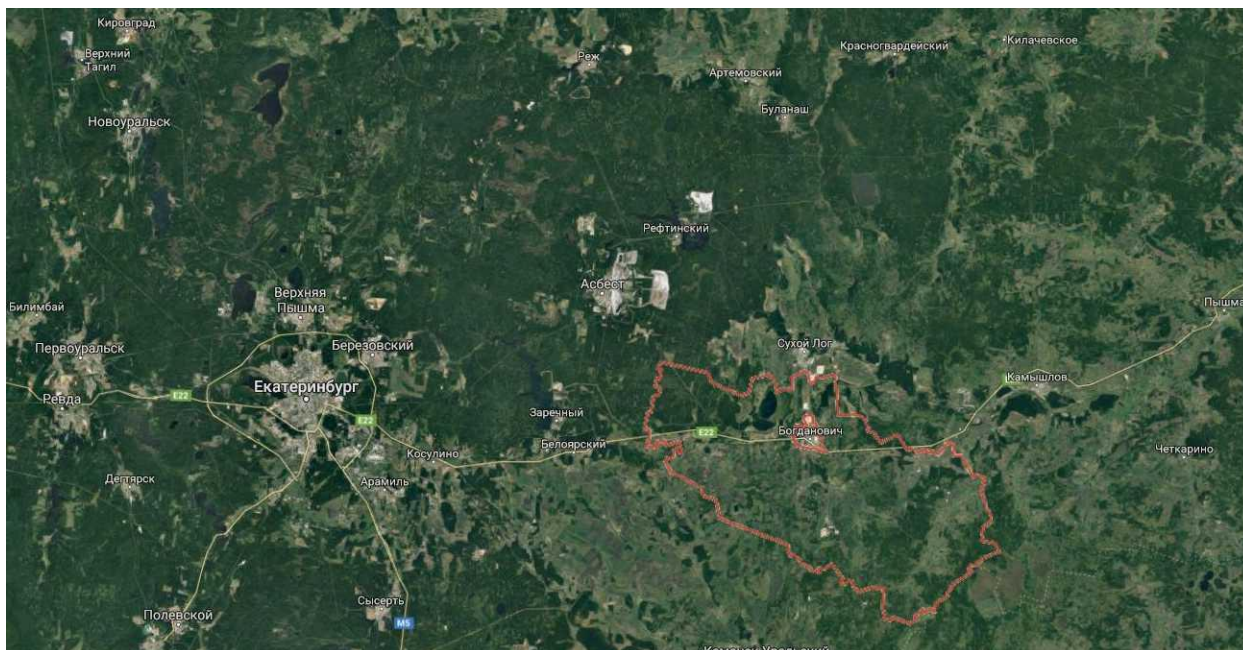


Рис.8 – Вид со спутника на городской округ Богданович

Административным центром городского округа Богданович является город Богданович, в котором находится Администрация и Дума городского округа Богданович.

География

Городской округ Богданович входит в состав Южного управленческого округа Свердловской области. Общая площадь городского округа Богданович составляет 1498 кв. км. Протяженность городского округа от западной до восточной границы составляет более 94 км.

Граничит:

На востоке:

- ❖ с Камышловским муниципальным районом Свердловской области;

На юге:

- ❖ с Каменским городским округом Свердловской области и Катайским муниципальным районом Курганской области;

На западе:

- ❖ с Белоярским и Асбестовским городскими округами Свердловской области;

На севере:

- ❖ с городским округом Сухой Лог Свердловской области.

Город Богданович расположен в 99 км к востоку от города Екатеринбург на пересечении железнодорожных магистралей Свердловск-Тюмень и Егоршино-Синарская, по юго-западной окраине города проходит автомагистраль федерального значения Екатеринбург-Тюмень (Сибирский тракт), пересекает весь город и делит его на 2 почти равные части - северную и южную. Город разделен железнодорожными путями и состоит из двух микрорайонов: Северного и Южного, см. рисунки 9-10.



Рис.9 –Вид со спутника на город Богданович



Рис.10 – Панорама города Богданович

Выводы:

❖ Местоположение городского округа Богданович является конкурентным преимуществом для создания логистических центров, развития придорожной инфраструктуры по территории района.

❖ Большие расстояния между населенными пунктами являются сдерживающим фактором для развития современных средств связи; доступности услуг цифрового телевидения: широкополосного доступа к сети «Интернет»; для развития сферы финансовых услуг; реализации мероприятий, направленных на развитие информационного общества, информационной экономики.

❖ Большие расстояния между населенными пунктами - фактор увеличения расходных обязательств на исполнение функции по муниципальному управлению.

История

Городской округ Богданович - муниципальное образование в Свердловской области России, относится к Южному управленческому округу. Город Богданович, районный центр Свердловской области. Возник в 1883-1885 гг. как посёлок при строительстве ж/д станции Богданович на линии Екатеринбург - Тюмень (станция была открыта в 1885 году). Своё название получил по фамилии русского военного и государственного деятеля генерала Е.В. Богдановича, пропагандировавшего идею строительства Транссибирской магистрали. Статус города присвоен в 1947 году.

15 августа 1924 года в составе Шадринского округа Уральской области был образован Богдановичский район с центром в селе Троицкое. В 1930 году административный центр был перенесён в посёлок Богданович, в состав района вошла территория упразднённого Грязновского района. 10 июля 1931 года Богдановичский район упразднен с включением его территории в Сухоложский район.

27 ноября 1944 года Богдановичский район был вновь образован. В его состав вошли следующие территории:

❖ из Камышловского района: Волковский, Володинский, Гарашкинский и Ильинский с/с, а также ряд селений Калиновского с/с.

❖ из Сухоложского района: р.п. Богданович, Байновский, Барабинский, Билейский, Грязновский, Каменноозерский, Каменский, Кашинский, Куликовский, Кунарский, Ляпустинский, Троицкий, Тыгишский, Чернокоровский и Щипачевский с/с, а также ряд селений Мельничного с/с.

В 1947 году р.п. Богданович был преобразован в город районного подчинения. Образован Быковский с/с.

В 1954 году упразднены Белейский, Быковский, Кашинский, Куликовский, Ляпустинский и Щипачевский с/с.

1 февраля 1963 года Богданович преобразован в город областного подчинения, а Богдановичский район упразднён. При этом его сельсоветы были переданы в Камышловский сельский район. 13 января 1965 года Богдановичский район был вновь восстановлен. В том же году из Каменского района в Богдановичский был передан Суворовский с/с.

22 ноября 1966 года поселки подсобного хозяйства откормочного совхоза, участка №2 станции искусственного осеменения и Асбестовского участка №3 Баженовского совхоза были переименованы в Луч, Красный Маяк и Вишневый соответственно.

В 1996 году город Богданович и район объединены в одно муниципальное образование «Богдановичский район».

С 1 января 2006 года муниципальное образование «Богдановичский район» наделено статусом городского округа и преобразовано в **Городской округ Богданович**.

Климат

Климат континентальный. Средняя годовая температура, по данным метеонаблюдений, составляет + 0,8 градуса С. По этим данным, самым холодным был 1969 год, в котором средняя годовая температура составила - 1,1 градуса С, самым теплым - 1963 год со среднегодовой температурой + 4,5 градуса С. Самая низкая температура - 46,3 градуса С зафиксирована 10 декабря 1984 года. Среднегодовое количество осадков, выпадающих в районе, составляет 473 мм. За время наблюдений наибольшее количество их отмечалось в 1987 году - 664 мм. Самым сухим был 1951 год - выпало всего 267 мм осадков.

Вывод: *Климатические условия довольно плодородные земли позволяют выращивать зерновые, картофель, кукурузу, овощи, плодовые и ягодные культуры.*

Сырьевой, природный потенциал

Основным богатством считается нерудное сырьё, разрабатываемое местными предприятиями: это Троицко- Байновское месторождение огнеупорных глин, на базе которого был построен Богдановичский огнеупорный завод; на базе местного месторождения известняков и глин работают комбинат строительных материалов, завод известняка, керамзитовый завод.

Более полувека назад, в 1939 году, в суходолжской районной газете «Ударник» была опубликована корреспонденция Е. Леонтьева, в которой он сообщал: «Впервые о присутствии медных руд на территории района упоминается в географическом и историческом описании Пермской губернии, изданном в 1801 году. В этом описании говорится о том, что около деревни Сметаниной и деревни Поповки добывалась железная руда и доставлялась в Екатеринбург на казенный медеплавильный завод».

В наше время по берегам Кунары, Большой Калиновки и некоторых других речушек можно увидеть места, где в былые времена старатели-кустари мыли золото да серебро.

В недрах района встречается и каменный уголь. Бурый уголь находили в окрестностях села Троицкого. Близ деревни Солонцы, что южнее Полдневского рудника, в марте 1963 года была заложена разведочная шахта на предполагаемом месторождении каменных углей, даже коксующихся, пригодных к применению в металлургии. Но оказалось, что месторождение это не имеет промышленного значения.

Территория городского округа Богданович - типичное равнинное Зауралье с лесами и перелесками, речушками и болотами. Нет здесь ни горных вершин, ни больших и знаменитых рек и озер. Если заглянуть в Атлас Свердловской области, то можно увидеть, что район занимает территорию, расположенную на границе Зауральской складчатой возвышенности в Туринской равнине, которая принадлежит Западно-Сибирской равнине.

По территории городского округа протекают реки Кунара и Большая Калиновка, длиною около 60 км каждая, и более мелкие: Малая Калиновка, Полдневка, Белейка, Грязнушка, Соловьюшка, Ольховка. Все они впадают последовательно в Пышму, Туру, Тобол, Иртыш, Обь. Таким образом район находится в бассейне крупнейшей реки Западной Сибири - Оби. Из-за отсутствия многоводных рек и озер доля подземных вод в питьевом водоснабжении района составляет более 80 %. Наиболее значительное из озер - Куртугуз, площадью 1100 га. Есть еще озера Кукуян, или Барабинское, Каменное, Щучье (севернее Чернокоровского) и Песьянка, неподалеку от деревни Октябрьная.

Городской округ Богданович относится к подзоне осино-березовых лесов северной лесостепной зоны. На севере городского округа, в основном, произрастает сосна, а на юге - береза и осина. Берега рек и озер изобилуют кустарниками - ивой, боярышником, смородиной, малиной, крушиной, черемухой, рябиной, шиповником. Фауна в городском округе типична для лесостепных березо-осиновых колков и сосновых боров. На территории городского округа встречаются лисица, куница, колонок, горностай, рысь, заяц, ондатра, белка. Отряд копытных представлен лосем, косулей, кабаном. В лесах и на

полях городского округа можно встретить глухаря, тетерева, куропатку, а на водоемах - крякву, чирка, чайку. На территории городского округа расположен заказник косуль.

Имеется шесть памятников природы, представленных водными объектами и кедровыми посадками.

Выводы:

❖ *Наличие минеральных, лесных, водных ресурсов является хорошим потенциалом для развития таких видов деятельности как лесозаготовка, лесопереработка, разработка недр и добыча общераспространенных полезных ископаемых, рыбозаболевание, развитие туризма.*

❖ *Наличие земель федерального лесного фонда является сдерживающим фактором пространственного развития округа, хозяйственной деятельности, так как существуют жесткие ограничения по использованию указанной категории земель, переводу в другую категорию, длительные бюрократические процедуры оформления любой разрешительной документации.*

Расселение и населенные пункты

По данным на 01.01.2019 в границы городского округа Богданович входит город Богданович и 12 сельских административно-территориальных единиц с закрепленными за ними 40 сельскими населенными пунктами, из них:

- ❖ посёлков -7,
- ❖ сёл -15,
- ❖ деревень – 17,
- ❖ хуторов – 1. (см. таблицу 3 и рис.11).

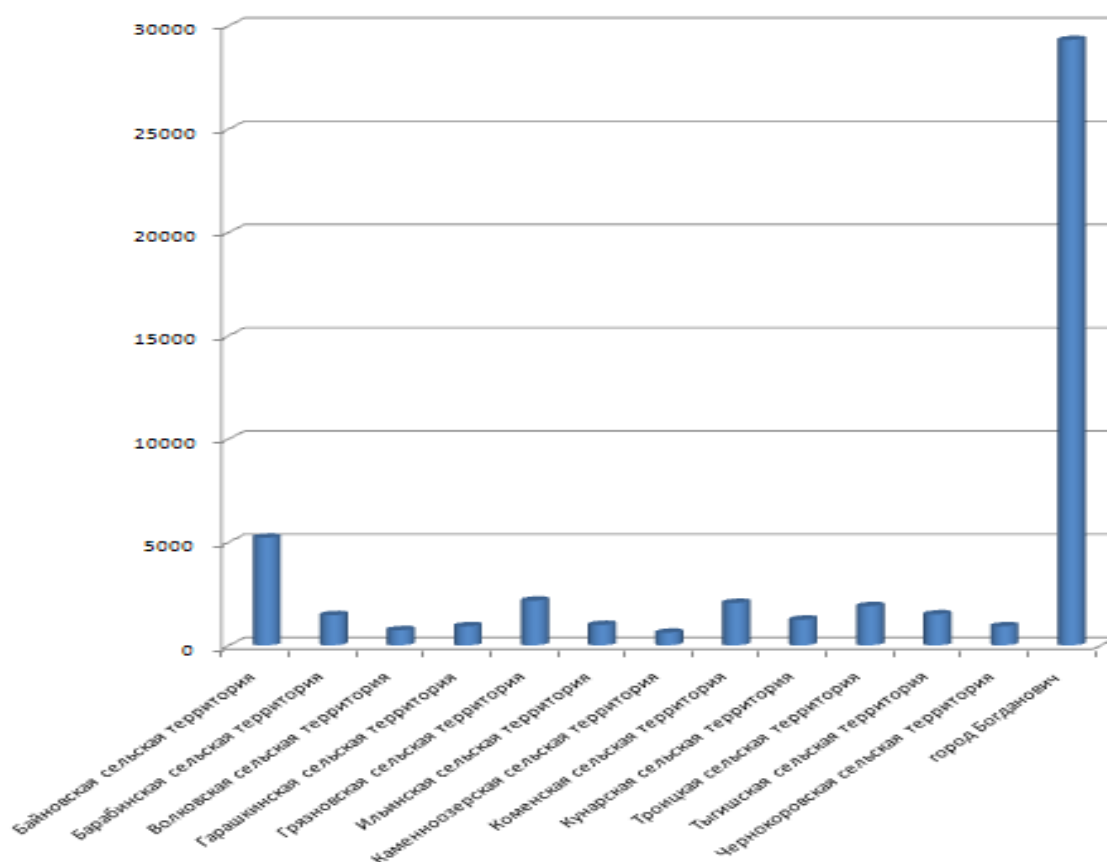


Рис.11. – Структура численности населения городского округа в разрезе административно-территориальных образований по состоянию на 01.01.2017 г.

Численность населения городского округа по состоянию на 01.01.2018 по данным официальной статистики составляет 45879 человек, в том числе сельское население – 16638 человек, что составляет 36,3% от численности населения муниципального образования.

Согласно классификации НГПСО 1-2009.66 городской округ Богданович относится к группе средних муниципальных образований городских округов.

В состав городского округа входят город Богданович и двенадцать сельских территорий: Байновская, Барабинская, Волковская, Гарашкинская, Грязновская, Ильинская, Коменская, Кунарская, Каменноозерская, Троицкая, Тыгишская, Чернокоровская.

На территории округа расположено 41 населённый пункт. Административный центр - город Богданович с проектным населением 32,0 тыс. жителей (70% населения городского округа), относится к группе малых городов. На территории округа расположены семь административных центров сельских территорий, которых можно отнести к группе больших сельских населённых пунктов (проектное население от 1 до 3 тыс.жит.), а именно: с. Байны, с. Грязновское, с. Ильинское, с. Коменки, с. Кунарское, с. Троицкое, с. Тыгиш, а так же. К ним относятся: пос. Полдней и д. Прищаново.

К группе средних сельских населённых пунктов (проектное население от 0.2 до 1 тыс.жит) относятся: с. Щипачи, с. Кулики, д. Верхняя Полдней, д. Октябрина, с. Волковское, д. Щипачи, с. Гарашкинское, п. Красный Маяк, с. Каменноозерское, д. Поповка, д. Билейка, д. Быкова, с. Чернокоровское, д. Паршина и д. Раскатиha.

Остальные 9 сельских населённых пункта относятся к группе малых (проектное население менее 0.2 тыс.жит), причём в двух из них население на исходный год (2017 г.) отсутствует (х. Дубровный и д. Билейский Рыбопитомник), а еще в двух - д. Щипачи и д. Чудова - население менее 10 жителей.

Сведения о динамике численности населения городского округа Богданович в разрезе его населенных пунктов представлено в табл.3.

Таблица 3. - Перечень населенных пунктов городского округа Богданович

№ п/п	Наименование сельских территорий и населенных пунктов	Численность населения (зарегистрированных), человек (факт)										Прогноз*
		2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2050 г.
1.	Город Богданович	30 670	30 700	30 121	29 903	29 659	29 421	29 311	29 311	29 241	29 108	32 000
2.	Байновская сельская территория, (всего)	4965	4969	5039	5092	5121	5137	5176	5214			5454
2.1	село Байны	3036	3056	3115	3151	3193	3212	3223	3231			3115
2.2	деревня Алёшина	16	21	25	24	24	24	23	29			45
2.3	деревня Верхняя Полдневая	281	264	265	261	268	267	264	261			367
2.4	деревня Октябрина	179	176	179	173	171	171	172	186			274
2.5	поселок Полдневой	1249	1254	1258	1278	1264	1261	1291	1298			1425
2.6	село Щипачи	204	198	197	205	201	202	203	209			228
3.	Барабинская сельская территория, (всего)	1438	1440	1437	1452	1452	1455	1455	1463			1318
3.1	село Бараба	1273	1275	1267	1273	1273	1276	1276	1289			1053
3.2	село Кулики	119	118	123	131	131	131	131	127			216
3.3	деревня Орлова	46	47	47	48	48	48	48	47			49
4.	Волковская сельская территория, (всего)	773	734	820	803	846	781	782	739			1132
4.1	село Волковское	771	731	818	795	839	776	777	734			904
4.2	деревня Щипачи	2	3	2	8	7	5	5	5			228
5.	Гарашкинская сельская территория, (всего)	924	926	896	935	926	903	892	928			416
5.1	село Гарашкинское	780	796	770	818	811	791	780	790			395
5.2	поселок Дубровный	4	0	0	0	0	0	0	18			0
5.3	село Суворы	140	130	126	117	115	112	112	120			21
6.	Грязновская сельская территория, (всего)	2052	2111	2161	2134	2138	2157	2163	2167			2510
6.1	село Грязновское	1652	1702	1749	1724	1718	1735	1-738	1744			2043
6.2	поселок ст. Грязновская	144	136	135	135	142	141	1'43	143			0
6.3	поселок Красный Маяк	250	264	270	267	270	275	275	273			326

№ п/п	Наименование сельских территорий и населенных пунктов	Численность населения (зарегистрированных), человек (факт)										Прогноз*
		2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2050 г.
6.4	деревня Чудова	6	9	7	8	8	6	7	7			141
7.	Ильинская сельская территория, (всего)	991	996	1015	984	984	978	990	994			1321
7.1	село Ильинское	988	993	1010	979	978	972	984	988			1026
7.2	деревня Черданцы	3	3	5	5	6	6	6	6			295
8.	Каменноозерская сельская территория, (всего)	675	661	680	660	660	622	625	617			407
8.1	село Каменноозерское	675	661	680	660	660	622	625	617			407
9.	Коменская сельская территория, (всего)	1884	1911	1929	2020	2013	2057	2022	2055			4851
9.1	село Коменки	990	983	984	1021	1045	1025	1011	1025			824
9.2	деревня Кашина	198	216	228	263	279	270	262	270			2208
9.3	деревня Кондратьева	39	43	41	43	44	46	47	47			104
9.4	деревня Поповка	16	16	21	22	18	27	30	30			366
9.5	деревня Прищаново	641	653	655	671	627	689	672	683			1349
10.	Кунарская сельская территория, (всего)	1313	1327	1400	1341	1323	1223	1222	1248			2323
10.1	село Кунарское	878	906	911	947	882	822	825	837			1588
10.2	деревня Билейка	325	313	312	226	274	232	230	225			493
10.3	поселок Куртугуз	1	1	0	0	0	0	0	0			0
10.4	деревня Мелёхина	109	107	103	95	93	100	99	109			103
10.5	деревня Билейский рыбопитомник			74	73	74	69	68	77			139
11.	Троицкая сельская территория, (всего)	1811	1802	1805	1814	1898	1856	1899	1903			2686
11.1	село Троицкое	1765	1760	1765	1767	1845	1806	1846	1851			1911
11.2	поселок Луч	25	21	22	34	40	39	40	39			32
11.3	поселок Сосновский	21	21	18	13	13	11	13	13			743
12.	Тыгишская сельская территория, (всего)	1368	1382	1396	1429	1429	1497	1520	1506			1998

№ п/п	Наименование сельских территорий и населенных пунктов	Численность населения (зарегистрированных), человек (факт)										Прогноз*
		2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2050 г.
12.1	село Тыгиш	1007	1004	1024	1023	1023	1075	1081	1082			1255
12.2	деревня Быкова	361	378	372	406	406	422	439	424			743
13.	Чернокоровская сельская территория, (всего)	991	1002	1007	1026	1015	939	942	928			1316
13.1	село Чернокоровское	672	681	682	703	716	653	655	646			669
13.2	поселок Дубровный	20	21	23	24	24	20	20	20			0
13.3	деревня Паршина	148	159	161	149	140	145	147	138			439
13.4	деревня Раскатиха	151	141	141	150	135	121	120	124			208
	Всего, городской округ Богданович	49825¹	46893¹	46572¹	46443¹	46217¹	46066	45989	45971			57732
Примечание: ¹ данные статистики ² данные запроса сельских территорий												

Примечание:

* - согласно генеральному плану городского округа Богданович, утвержденному решением Думы городского округа Богдановича от 23.06.2016 №50

Разграничение территории городского округа по категориям земель

Площадь земель муниципального образования в разрезе основных категорий приведена в Инвестиционном паспорте городского округа Богданович за 2017 год, см. таблицу 4.

Таблица 4. - Площадь земель городского округа Богданович в разрезе основных категорий

№ п/п	Наименование показателя	Современное состояние (ИнвестПаспорт-2017г.)	
		Площадь	
		га	%
1.	Общая площадь земель муниципального образования, всего	149799	100
	в том числе:		
1.1	Общая площадь земель населенных пунктов, всего	12100	8,1
	в том числе:		
1.1.1	Площадь застроенных земель	1771	1,2
1.1.2	Площадь незастроенных земель	10329	6,9
2.	Площадь земель муниципального образования в разрезе основных категорий:		
2.1	Общая площадь земель сельскохозяйственного назначения, всего	109864	73,3
	в том числе:		
2.1.1	Площадь земель, занятых сельхозугодиями	68109	45,5
2.1.2	Площадь земель сельскохозяйственного назначения, пригодных для размещения новых сельскохозяйственных производств	5602	3,7
2.2	Общая площадь земель промышленности, энергетики, транспорта, связи, радиовещания, телевидения, информатики, всего	2148	1,4
	в том числе:		
2.2.1	Площадь земель, занятых объектами промышленности, энергетики, транспорта	126	0,1
2.2.2	Площадь земель, пригодных для размещения объектов промышленности, энергетики, транспорта (в населённом пункте)	1071	0,7
2.3	Общая площадь лесных земель, всего	50784	33,9
	в том числе:		
2.3.1	Площадь земель лесного фонда	24170	16,1
2.3.2	Площадь земель, не входящих в лесной фонд	26614	17,8
2.4	Общая площадь земель водного фонда, всего	1140	0,8
	в том числе:		
2.4.1	Площадь водоёмов	1140	0,8
2.4.2	Наименование основных водоёмов, расположенных на территории муниципального образования	озеро Куртугуз, озеро Кукуян	
3.	Общая площадь земель особо охраняемых территорий, всего	4384	2,9

2.3. СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ГОРОДСКОГО ОКРУГА БОГДАНОВИЧ

Стратегией социально-экономического развития городского округа Богданович до 2035 года определена миссия городского округа Богданович:

Городской округ Богданович - динамично развивающийся многопрофильный городской округ, интегрированный в новейшие национальные и региональные процессы

как аграрный и промышленный центр, максимально использующий свой ресурсный потенциал, способный обеспечить достойный уровень жизни, комфортную и безопасную среду проживания граждан.

Миссия округа дает возможность показать, что город может быть успешным, может с достоинством принять «вызовы» и «угрозы» внешней среды, должен быть полезным всем слоям и группам населения, выгодным для бизнеса.

Главная цель - стабильное улучшение качества жизни населения городского округа Богданович на основе повышения его конкурентоспособности через развитие смешанной модели экономики.

Одним из показателей экономического развития является численность населения. Изменение численности населения служит индикатором уровня жизни в муниципальном образовании, привлекательности территории для проживания, осуществления деятельности.

Динамика численности населения в муниципальном образовании, а также значения показателей, характеризующих баланс трудовых ресурсов, представлены в таблицах 5-6.

Таблица 5. - Городской округ Богданович. Динамика численности населения

Численность населения						
2002	2009	2010	2011	2012	2013	2014
18 042	18 096	47 027	46 893	46 572	46 443	46 217
2015	2016	2017	2018			
46 066	45 989	45 971	45 879			

Таблица 6. - Город Богданович. Динамика численности населения

Численность населения								
1959	1967	1970	1979	1989	1992	1996	1998	2000
19 147	25 000	23 648	30 849	35 983	36 500	36 700	36 400	36 000
2001	2002	2003	2005	2006	2007	2008	2009	2010
35 800	32 856	32 900	32 300	32 100	31 800	32 100	31 920	30 670
2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	
30 700	30 121	29 903	29 659	29 421	29 311	29 311	29 241	

Трудовые ресурсы формируются за счет трудоспособного населения в трудоспособном возрасте, работающих пенсионеров и подростков, а также количеством иностранных трудовых мигрантов.

Наблюдается ежегодное снижение численности занятых в экономике. Специфика рынка труда городского округа Богданович, как территории, имеющей хорошую транспортную доступность с областным центром, характеризуется увеличивающейся трудовой мобильностью населения. Город Екатеринбург предлагает широкие возможности выбора мест трудоустройства и более высокие заработки по сравнению с городским округом Богданович, см. таблицу 7.

*Таблица 7. - Население, трудовые ресурсы, доходы, уровень жизни
(Инвестиционный паспорт городского округа Богданович)*

№	Показатель	Ед.измер.	2013г.	2014г.	2015г.	2016г.	2017г.
1.	Численность постоянного населения, всего, в том числе:	тыс. чел.	46,443	46,217	46,066	45,989	45,971
1.1	численность населения	тыс. чел.	25,97	25,192	24,6	24,049	23,716

№	Показатель	Ед.измер.	2013г.	2014г.	2015г.	2016г.	2017г.
	в трудоспособном возрасте	% от общей численности населения	55,9	54,5	53,5	52,3	51,6
1.2	численность населения моложе трудоспособного возраста	тыс. чел.	9,109	9,366	9,618	9,896	10,093
		% от общей численности населения	19,6	20,3	20,9	21,5	22,0
1.3	численность населения старше трудоспособного возраста	тыс. чел.	11,364	11,659	11,848	12,044	12,162
		% от общей численности населения	24,5	25,2	25,7	26,2	26,5
2.	Коэффициент общей демографической нагрузки	единиц	0,788	0,835	0,873	0,912	0,938
3.	Численность экономически активного населения, всего	тыс. чел.	27,8	28,1	28,0	23,8	23,8
4.	Численность занятых в экономике, всего, в том числе:	тыс. чел.	19,4	20,9	19,5	19,35	19,4
4.1	численность работников предприятий и организаций	тыс. чел.	11,8	11,2	10	9,4	11,7
4.2	численность занятых в малом и среднем предпринимательстве	тыс. чел.	5,6	4,6	5,0	4,0	4,2
		% от общей численности занятых в экономике	28,9	22,0	25,6	20,7	22,0
4.3	численность работников предприятий, организаций и учреждений бюджетной сферы	тыс. чел.	4,7	5,1	4,5	4,1	4,0
		% от общей численности занятых в экономике	24,2	24,4	23	21,2	20,7
5.	Численность населения, признанного в установленном порядке безработными	чел.	380	283	350	320	257
6.	Уровень регистрируемой безработицы	%	1,37	1,01	1,26	1,16	1,08
7.	Среднемесячная заработная плата	руб. чел./ в месяц	23030,6	25234,5	27116,9	28634,0	30224,4
8.	Среднедушевые денежные доходы населения	руб. чел./ в месяц	11891,2	12413,9	11520,4	12378,3	13403,9
9.	Численность населения с доходами ниже величины прожиточного минимума	тыс. чел.	7,3	13,5	12,5	8,0	7,8
		% от общей численности населения	15,6	29,2	27,1	17,5	17,2

Вывод: Необходимо развитие реального сектора экономики, проведение мероприятий для действующего бизнеса, привлечению инвестиций и реализации новых проектов, внедрение инноваций, создание необходимой транспортной, телекоммуникационной инфраструктуры, создание благоприятных условий для бизнеса, сбалансированного развития территорий городского округа.

Как результат создание новых рабочих мест с достойной заработной платой, стимул жить и работать в городском округе. Особое внимание необходимо уделить разработке и реализации молодежной политики для решения проблемы снижения численности населения в трудоспособном возрасте за счет снижения оттока молодежи.

Данные статистики по демографии, потребительскому рынку, сфере образования, численности по отраслям и заработной плате приведены на рис.12.

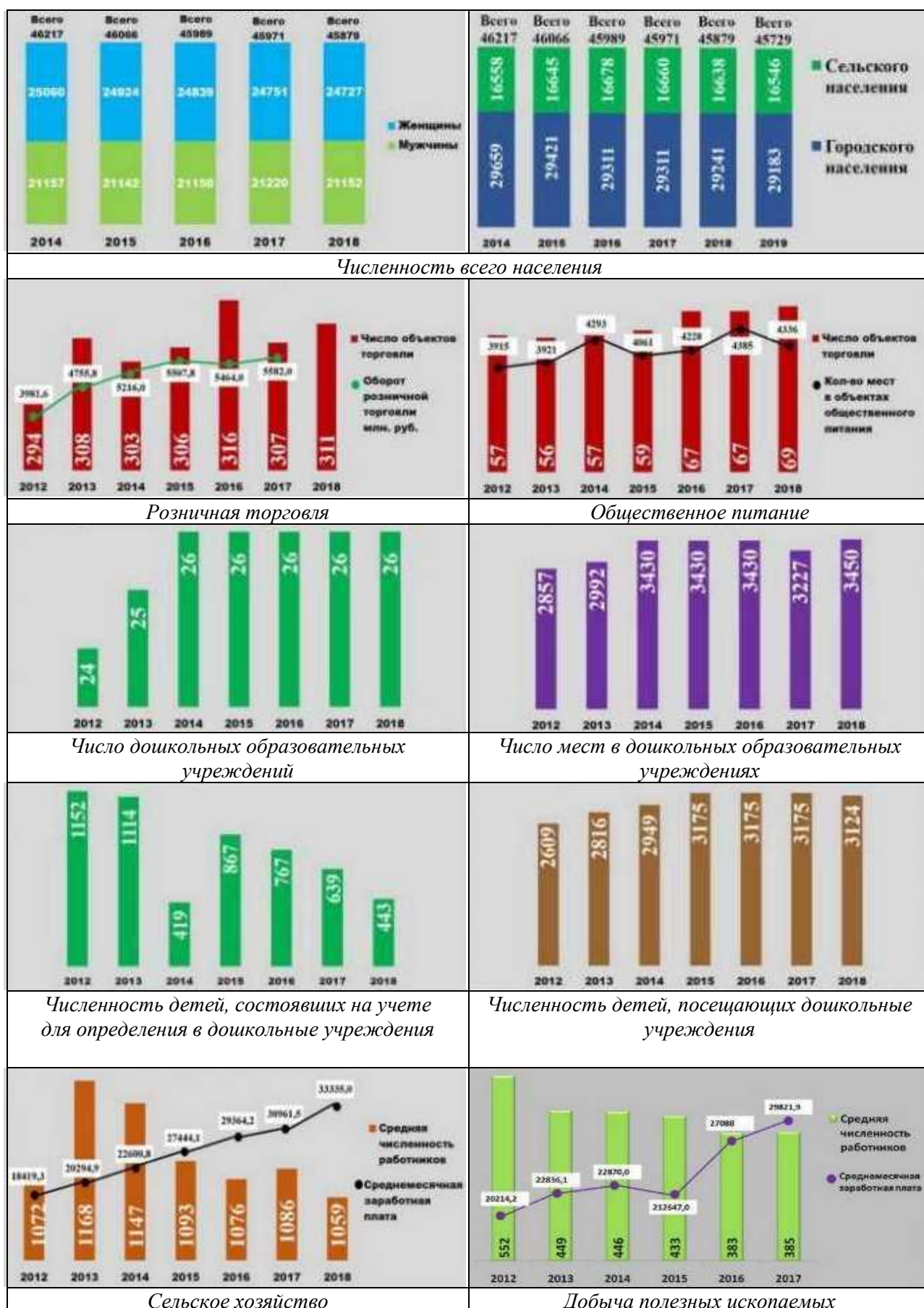




Рис.12 - Данные статистики по демографии, потребительскому рынку, сфере образования, численности по отраслям и заработной плате

Состояние реального сектора экономики

Экономика городского округа условно поделена на три сектора хозяйственной деятельности:

- ❖ сырьевой сектор: сельское хозяйство, лесное хозяйство, добывающая промышленность;
- ❖ производственный сектор: производство пищевых продуктов, транспортного оборудования, неметаллических продуктов, строительных материалов; металлургия;
- ❖ инфраструктурный сектор: транспорт, строительство, связь, финансы, торговля, образование, здравоохранение, другие виды производственных и социальных услуг.

Перечень предприятий городского округа Богданович, обеспечивающих основную часть населения рабочими местами, представлен в табл.8.

Таблица 8. - Перечень предприятий городского округа Богданович, обеспечивающих основную часть населения рабочими местами в 2018 году

№	Наименование предприятий	человек
1.	ООО "Комбинат строительных материалов"	383
2.	ООО "Богдановичский мясокомбинат"	*
3.	ОАО "Богдановичский городской молочный завод"	201
4.	ООО "ОПТИЛАИН" (Богдановичский хлебокомбинат)	55

5.	ОАО "Богдановичский комбикормовый завод"	354
6.	ПО "Пищекомбинат"	54
7.	Богдановичский ТТПЗ - филиал АО "ТрансВудсервис" (Шпалопропиточный завод)	101
8.	ОАО "Огнеупоры"	2366
9.	ООО "Богдановичский керамзит"	134
10.	ООО "Богдановичский завод минераловатных плит"	225
11.	ОАО "Транспорт"	99
12.	ПО ВЭС "Свердловэнерго" филиал ОАО "МРСК Урал"	296
13.	Восточный сбыт ТОСП ОАО "Свердловэнерго"	*
Предприятия сельского хозяйства		
1.	АО "Свинокомплекс" Уральский"	696
2.	СПК "Колхоз имени Свердлова"	321
3.	ООО "Русь Великая"	137
4.	ООО "БМК"	159
5.	ООО "НП ИСКРА"	98
6.	ООО "Вариант VX"	4
7.	ООО "Исток"	11
8.	ООО "БЕЛУН"	3

Промышленный комплекс

Городской округ представляет собой территорию с развитым промышленным производством. Промышленность территории сосредоточена в основном в городе Богданович и представлена крупными и средними организациями по добыче полезных ископаемых, обрабатывающих производств, обеспечению электрической энергией, газом и паром, а также другими видами экономической деятельности. На сегодняшний день в городском округе Богданович осуществляют деятельность 10 крупных и средних предприятий.

Ведущую роль в экономике городского округа играют обрабатывающие производства, при этом по объему отгруженной продукции первые места занимают добыча полезных ископаемых, обеспечение электрической энергией, газом и паром.

Оборот организаций городского округа за период с 2008 по 2017 год вырос в 2,8 раза и составил в 2017 году 23 966,0 млн. рублей.

Из них на оборот предприятий обрабатывающих производств приходится 59,5% общего оборота организаций по итогам за 2017 год, на оборот организаций по добыче полезных ископаемых - 3,7 % от общего оборота организаций, на оборот организаций по обеспечению электрической энергией, газом и паром - 10,8 %, на оборот других видов деятельности - 26,0%.

Предприятия городского округа располагают необходимыми производственными мощностями, ведут работу по технологической модернизации и запуску новой линейки выпускаемой продукции.

Перечень предприятий промышленного комплекса городского округа представлен в табл.9.

Таблица 9. - Перечень предприятий промышленного комплекса городского округа Богданович

Наименование предприятия	Краткое описание
Градообразующее предприятие городского округа	
Богдановичское ОАО «Огнеупоры»	Градообразующее предприятие городского округа, является одним из крупнейших в России и странах СНГ предприятий по производству огнеупорных материалов и изделий . Производит огнеупорные материалы для сталелитейной промышленности, цветной металлургии, цементной и

Наименование предприятия	Краткое описание
	стеклольной промышленности, производства извести, химической и нефтехимической промышленности, энергетики во всех регионах СНГ. Предприятие занимает лидирующие позиции в производстве новых видов огнеупорной продукции практически для всех отраслей промышленности, входит в тройку лидеров по производству огнеупорных изделий и материалов России.
Предприятия добывающей промышленности и переработки нерудных материалов	
ООО «Комбинат строительных материалов»	Входит в состав АО «Национальная нерудная компания». Производство основывается на месторождении известняков, которые относятся к осадочным горным породам. Из известняков Северо-Богдановичского месторождения получают бутовый камень, щебень для строительных работ, дорожный бетон, используют в автодорожном строительстве, для производства извести и продуктов ее гашения. Продукция завода востребована на рынке, поставляется по всей территории России.
Предприятия перерабатывающей промышленности	
ОАО «Богдановичский комбикормовый завод»	Лидер комбикормовой промышленности по производству комбикормов, премиксов, имеющий постоянный рост производства на протяжении ряда лет. Предприятие обеспечивает до 50% объема потребления комбикормов Свердловской области. Продукцией завода пользуются более двухсот хозяйств, в том числе и свиноплекс «Уральский». На предприятии постоянно осуществляется техническое перевооружение производства.
Предприятия по производству пищевых продуктов	
ОАО «Богдановичский городской молочный завод»	В мае 2014 года завершен крупный инвестиционный проект реконструкции и модернизации ОАО «Богдановичский городской молочный завод». Общая стоимость проекта составила более 1,5 млрд. рублей. Предприятие оснащено новейшим европейским оборудованием. В настоящее время налажен выпуск продуктов детского питания «Наша Маша», обогащенных витаминами и йодом. Объёмы выпуска готового продукта составляют до 700 тонн в месяц молока и молочных коктейлей, 300 тонн кефира и 90 тонн творога. На предприятии работает более 170 человек, основная часть рабочих мест модернизирована под новые требования с учётом работы на высокотехнологичном автоматизированном оборудовании.
ООО «Богдановичский мясокомбинат «Аверино»	В июле 2017г. состоялось торжественное открытие новой производственной площадки Богдановичского мясокомбината, который ведет свою историю с 1933 года. Строительство нового комплекса началось в 2014 году. Проект являлся совместным российско-венгерским партнерством. Площадь производственного цеха составляет 7,5 тыс.м ² . Под одной крышей сосредоточен полный цикл мясопереработки: от убоя до отгрузки готовой продукции. Мощность предприятия - 400 тонн готовой продукции в месяц при односменной работе. Предприятие выпускает продукцию под торговой маркой «Аверино» широчайшего ассортимента: от охлажденных и замороженных полуфабрикатов до сырокопченых колбас.
Предприятия по производству транспортного оборудования	
Торгово-промышленная группа «Риваль»	Лидирующее предприятие по производству и продаже дополнительного оборудования и аксессуаров для автомобилей. Филиальная площадка расположена в г. Богданович, на которой выпускается продукция мирового уровня: защиты картера из стали и алюминия, амортизаторы капота, навесное и силовое оборудование из нержавеющей стали для транспортных средств повышенной проходимости классов ATV и SSV, защитно-декоративные элементы бамперов, защиты порогов и многое другое. Поставки продукции осуществляются по всей территории России, СНГ и более 50 стран дальнего зарубежья (Австралия, Северная и Южная Америка, Африка, Ближний Восток, Азия). Основными клиентами компании являются автохолдинги и дилерские центры.

Наименование предприятия	Краткое описание
Предприятия по производству прочих неметаллических минеральных продуктов	
ООО «Богдановичский завод минераловатных плит» (БЗМП)	Современное, высокотехнологичное предприятие, производящее минеральную теплоизоляцию торговой марки «ИЗБА» (изоляция базальтовая). БЗМП входит в структуру некоммерческого партнерства «Управление строительства «Атомстройкомплекс» - крупнейшего застройщика Свердловской области. Мощность Богдановичского завода - 3 тыс. тонн минераловатного волокна в месяц. Предприятие оснащено итальянским оборудованием, позволяющим выпускать продукцию плотностью от 30 до 190 кг/куб.м и толщиной от 40 до 200 мм. Минеральная вата «ИЗБА» предназначена для всех видов строительных конструкций зданий и сооружений.
ООО «Богдановичский керамзит»	Производственное предприятие компании «ФОРЭС», которая занимается выпуском керамических расклинителей нефтяных скважин - пропантов. Начав с одной производственной линии и первой партии в 192 тонны в 2002 году, компания вышла на объемы, превышающие 70 000 тонн готовой продукции в месяц. Это приблизительно 60% российского рынка пропантов.
Предприятие «АТОМ»	Свременный и технологичный производитель извести. В 2015 году введен в эксплуатацию завод производительностью 70 000 тонн в год извести. В 2016 году введены мощности по переработке извести: помольное отделение и отделение гидратной извести. Для производства извести используется шахтная печь и собственная сырьевая база, что позволяет выпускать продукцию со стабильными показателями. На сегодня география поставок охватывает большую часть России от республики Татарстан до Чукотского автономного округа.
Предприятия по производству электрической и тепловой энергии	
ОАО «Богдановичская генерирующая компания»	Проект централизованного теплоснабжения муниципально-частного партнерства, реализованный инвесторами по схеме независимого производителя энергии (мини-ТЭЦ). Ранее построенная котельная города Богдановичи (бывшего фарфорового завода) была модернизирована двумя газовыми двигателями компании MWM. Для полной реализации проекта - от подписания контракта до продажи первого кВт внешним потребителям и электросетям - потребовалось менее девяти месяцев. Сегодня тепловая энергия подается в коммунальные сети горячего водоснабжения и отопления.

Агропромышленный комплекс

Основное направление деятельности сельскохозяйственных организаций - производство молока, мяса, зерна, картофеля.

На территории городского округа Богданович осуществляют деятельность 9 сельскохозяйственных организаций за которыми закреплено 40,0 тыс. гектаров сельхозугодий. Крупными сельхозпредприятиями являются ЗАО «Свинокомплекс «Уральский», СПК «Колхоз имени Свердлова», ООО «НП ИСКРА», ООО «БМК».

Малые формы хозяйствования представлены 60 крестьянскими (фермерскими) хозяйствами, за которыми закреплено 14,8 тыс. гектаров сельхозугодий. Более 7,2 тысяч семей имеют личные подсобные хозяйства. В сельскохозяйственных организациях работают более 800 человек.

Оборот организаций агропромышленного комплекса увеличился почти в 4 раза, с 400,9 млн. рублей в 2008 году до 1550,1 млн. рублей в 2017 году.

Объем валового производства сельскохозяйственной продукции в действующих ценах в хозяйствах всех категорий за 2017 год составил 2,597 млрд. рублей, или 120 % к аналогичному периоду прошлого года. Кроме того, ЗАО «Свинокомплекс «Уральский» произвёл продукции на сумму 4,684 млрд. рублей (110% к 2016 году).

За 2017 год сельскохозяйственными организациями городского округа Богданович получено прибыли в сумме 91,6 млн. рублей, в 2016 году - 63,2 млн. рублей (основная сумма прибыли получена в СПК «Колхоз имени Свердлова» - 80,3 млн. рублей).

Для обеспечения населения городского округа Богданович, а также населения области продукцией растениеводства местного производства в 2018 году плановая площадь посевов всего составляет 30315 га.

Практически все хозяйства городского округа, ведущие хозяйственную деятельность, занимаются производством зерновых и зернобобовых культур, что позволяет обеспечить отрасль животноводства кормами собственного производства. Наивысшая урожайность зерновых и зернобобовых культур среди крестьянских и фермерских хозяйств отмечается в КФХ ИП Бурухина С.А., КФХ ИП Жигалова А.В., среди сельскохозяйственных организаций - в СПК «Колхоз имени Свердлова», ООО «НП ИСКРА». В общем объеме зерна, производимом всеми сельскохозяйственными организациями Свердловской области, на долю Богдановичского управления приходится до 10 %.

Ежегодно сельскохозяйственным товаропроизводителям городского округа Богданович оказывается государственная поддержка на развитие сельскохозяйственного производства. В 2017 году объем субсидий составил - 148,4 млн. рублей (2016 год - 208,1 млн. рублей), в том числе из областного бюджета - 116,8 млн. рублей (2016 год - 154,5 млн. рублей); из федерального бюджета - 31,6 млн. рублей (2016 год 53,6 млн. рублей). С участием средств областного бюджета в объеме 24,2 млн. рублей в 2017 году приобретено: 1 - кормоуборочный комбайн, 5 - тракторов, 4 картофелеуборочных комбайна, 6 - оборотных плугов, 1- сеялка, 2 - установки доения молока, 2 - охладителя молока, 1-измельчитель - смеситель кормов, 1 - подборщик кормоуборочный, 1-жатка.

На территории городского округа Богданович общая площадь сельскохозяйственных угодий составляет 68315 га, из них площадь неостребованных земельных долей составляет 3154 га, в отношении которых проводятся процедуры по оформлению в муниципальную собственность. На 01.01.2019 года оформлено в муниципальную собственность 2250,3 га земель, в том числе: 46 земельных участков площадью 1548,30 га. И 117 земельных долей площадью 702,00 га.

Малое и среднее предпринимательство

По состоянию на 01.01.2019 года на территории городского округа Богданович зарегистрировано 1391 субъектов малого и среднего предпринимательства. К этой сфере относятся 1140 – индивидуальных предпринимателей и 251 – малых, средних и микро предприятий – юридических лиц, из них по видам экономической деятельности, см. табл. 10.

Таблица 10. - Распределение субъектов малого и среднего предпринимательства по видам экономической деятельности (по состоянию на 01.01.2019)

Юридические лица:			Индивидуальные предприниматели:		
Вид деятельности	Кол-во	%	Вид деятельности	Кол-во	%
производство	26	10,4	производство	13	1,1
сельское хозяйство	12	4,8	сельское хозяйство	69	6,1
торговля	75	29,9	торговля	360	31,6
строительство	23	9,2	строительство	30	2,6
услуги	105	41,8	услуги, прочие виды деятельности	467	41,0
прочие услуги	10	4,0	транспортные услуги	201	17,6
Итого:	251	100	Итого:	1140	100

Численность занятых в сфере малого и среднего предпринимательства составляет 4407 человек.

Отраслевая структура малого и среднего предпринимательства носит выраженный коммерческий характер. Наиболее привлекательной для малого и среднего бизнеса является сфера розничной и оптовой торговли. К ней относится 31 % общего числа субъектов малого и среднего бизнеса.

Существенна роль малого и среднего предпринимательства в отраслях транспорта и связи – 15 % и сельского хозяйства – 5,8 %, услуг и строительства – 4 %. Производственную деятельность осуществляют 2,8 % от общего количества субъектов малого и среднего бизнеса.

Наряду со значительным вкладом в экономическое развитие района индивидуальные предприниматели, малые и средние предприятия принимают активное участие в решении социальных вопросов городского округа.

Динамика развития малого и среднего предпринимательства представлена в табл.11.

Таблица 11. - Динамика развития малого и среднего предпринимательства

№ п/п	Наименование показателя	2016г.	2017г.	2018г.
1.	Количество субъектов малого и среднего предпринимательства (юридические лица и индивидуальные предприниматели), единиц	1190	1190	1391
2.	Динамика развития малого и среднего предпринимательства на территории городского округа	89%	100%	117%
3.	Оборот товаров (работ, услуг) производимых субъектами малого и среднего предпринимательства (млн. рублей), в том числе:	7943	8143	8511,5
3.1	промышленность	1574,5	1653,5	1794,0
3.2	сельское хозяйство	2131	2323	2443,8
3.3	бытовые услуги	72,8	63,5	63,5
3.4	прочие услуги	967,2	841,5	883,5
3.5	торговля	3197,5	3261,5	3326,7
4.	Число замещенных рабочих мест в субъектах малого и среднего предпринимательства, в том числе по видам экономической деятельности	3944	4246	4407
4.1	индивидуальные предприниматели	1951	2014	2238
4.2	промышленность	613	627	568
4.3	сельское хозяйство	405	397	425
4.4	торговля	222	265	325
4.5	строительство	27	56	70
4.6	прочие услуги	694	887	781

Постановлением главы городского округа Богданович от 12.10.2015 года № 2127 (в ред. от 13.11.2015 № 2402, в ред. от 09.03.2016 № 335, в ред. от 18.01.2017 г. №36, в ред. от 27.01.2017 №142, в ред. от 08.12.2017 №2449, в ред. от 27.12.2017 №2581, в ред. от 21.02.2018 №245, в ред. от 10.10.2018 №1816, в ред. от 07.02.2019 №228) утверждена муниципальная программа «Развитие субъектов малого и среднего предпринимательства в городском округе Богданович до 2022 год», реализация которой составила:

- ❖ в 2016 году – 1160 тыс. рублей;
- ❖ в 2017 году – 1396,51 тыс. рублей;
- ❖ в 2018 году – 1550,0 тыс. рублей.

Потребительский рынок

На территории работает 307 объектов торговли - 269 магазинов, 11 торговых центров, 16 павильонов, 11 киосков. Общая торговая площадь составила 31100 кв.м.

Обеспеченность торговыми площадями составила 677 кв.м. на 1000 жителей. Эффективность использования торговых площадей составила 179,5 тыс. руб. на 1 кв. м. Основные тенденции развития торговой отрасли, характерные для многих регионов России, проявляются и на территории городского округа Богданович. Наиболее яркой тенденцией последних лет является интенсивное внедрение на территорию крупных торговых федеральных сетей, таких, как «Монетка», «Магнит», «Пятерочка», «Fix Price», «Красное и белое», «Верный».

В сельской местности проживает 19,7 тыс. человек. На территории сел работают 58 торговых объектов, в том числе 55 магазинов, 1 торговый центр, 2 павильона. В шести малонаселенных пунктах работают магазины на дому. Торговым обслуживанием на селе охвачено 98,5% сельских жителей.

В 2016 году проведена инвентаризация нестационарных торговых объектов и мест их размещения, по результатам инвентаризации разработана Схема нестационарных торговых объектов на территории городского округа Богданович на 2017-2018 годы. Всего на территории района размещены 87 объектов нестационарной сети, из них: 80 - розничной торговли, 3 - общественного питания, 4 - услуги.

В целях создания условий для обеспечения населения услугами торговли, повышения экономической доступности товаров для населения организовано и проведено в 2017 году 5 сельскохозяйственных ярмарок.

Оборот общественного питания за 2017 год в текущих ценах снизился на 0,4 % и составил 207,6 млн. рублей. Оборот общественного питания на душу населения в 2017 году составил 4525 рублей. На территории работают 67 объектов общественного питания. Сеть общественного питания представлена следующими типами предприятий: ресторанов - 2; кафе - 3, бары - 3, закусочные - 16, столовые (в т.ч. общедоступные, школьные, студенческие, рабочие и др.) - 35; прочие предприятия - 8.

Охват горячим питанием школьников составляет - 96,6 %, охват питанием работников на промышленных предприятиях - 66 %.

На территории городского округа Богданович работают 86 объектов бытового обслуживания (107 субъектов), в которых оказывается 16 видов услуг. Наиболее востребованные у населения парикмахерские услуги, услуги по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств, ремонту обуви, ремонту и строительству жилья.

Инвестиции

Городской округ Богданович по итогам 2017 года находится на 44 месте Рейтинга содействия развитию конкуренции и обеспечения условий для благоприятного инвестиционного климата муниципальных образований, расположенных на территории Свердловской области.

За 2017 год объем инвестиции в основной капитал по предприятиям всех форм собственности составил 971,9 млн. руб., что составило 87,5 % к уровню 2016 года и выше на 28% уровня 2008 года. Основная доля освоения инвестиций приходилась на период 2011-2016 годов (строительство нового завода по производству минерало-ватных плит, реконструкция и модернизация производства городского молочного завода, строительство завода по производству извести, запуск новой производственной площадки мясокомбината).

Бюджетные средства направлялись на газификацию округа, а также на строительство домов для переселения из аварийного жилья, строительство нового жилья, строительство объектов социальной инфраструктуры (спортивный комплекс, детский сад).

За 2008-2017 годы в экономику привлечено 12 858,6 млн. рублей инвестиций в основной капитал.

На территории городского округа Богданович сформировано 6 инвестиционных площадок:

- ❖ рекреационная расположена в 84 км. от г. Екатеринбурга, площадью 11 га в деревне «Билейский рыбобпитомник»;
- ❖ две промышленные площадки расположены в 102 км. от г. Екатеринбурга, площадь каждой 1 га. в г. Богданович (северная часть в районе тубдиспансера);
- ❖ инвестиционная площадка для жилищной (среднеэтажной жилой застройки), расположена в 96 км. от г. Екатеринбурга, площадью 0,35 га. в г. Богданович (северная часть города);
- ❖ жилищная площадка в 96 км. от г. Екатеринбурга площадью 10,2 га. в г. Богданович (южная часть города, на юг от озера «Чаечное»);
- ❖ административно-торговая площадка в 92 км. от г. Екатеринбурга площадью 4,5 га. в г. Богданович, «мкр. Глухово».

Туризм

Достопримечательности городского округа Богданович:

- ❖ Военный мемориал в Богдановиче
- ❖ Железнодорожный мост
- ❖ Парк культуры и отдыха
- ❖ Аллея Дружбы
- ❖ Площадь Мира
- ❖ Памятный знак поэту Степану Петровичу Щипачёву
- ❖ Мемориал памяти землякам, погибшим в годы Великой Отечественной войны (в Парке Победы)
- ❖ Кашинское городище
- ❖ Памятник Герою Советского Союза Григорию Павловичу Кунавину
- ❖ «Знак двух колец» установлен на месте венчания П. П. Бажова и В. А. Иваницкой
- ❖ Краеведческий музей
- ❖ Литературный музей поэта С. П. Щипачёва
- ❖ Военный мемориал
- ❖ Фольклорный праздник "Кашинский хоровод"
- ❖ Сквер им.Маргелова

Сегодня разработано 7 туристических маршрутов, которые в течение 2016 и 2017 года посетили более 300 человек:

- ❖ «Литературный Богданович»,
- ❖ «Путешествие по Государевой дороге или в поиске березы с черной корой»,
- ❖ «Пешеходная экскурсия по Богдановичу»,
- ❖ «Всё за картошку»,
- ❖ частный музей «Чудовы истоки»,
- ❖ «Уральский марс»,
- ❖ Кашинское городище.

Для развития событийного туризма и в целях продвижения событийных мероприятий на региональном и федеральном уровнях на территории городского округа ежегодно проводится мероприятие «Кашинский хоровод». В самом красивом месте городского округа Богданович, недалеко от деревни Кашина, уже 13 лет подряд, начиная с 2004 года, проходит праздник, посвященный Дню семьи, любви и верности. В 2004 году в честь данного события по инициативе литературного сообщества Богдановича был установлен памятный знак «Камень двух Колец», у которого и стали отмечать. Литературный праздник «Дом, Семья, Родина!».

Городской округ также участвует в реализации туристического маршрута «Чудовы истоки»: г. Екатеринбург - д. Чудово - г. Екатеринбург. Это уникальный музей, где присутствует коллекция экспонатов, собранная екатеринбуржцем В.Я.Овчинниковым в деревне Чудово Богдановичского городского округа, обладает большой историко-культурной значимостью.

Музейный комплекс включает в себя музей уральских ракетчиков и музей крестьянского быта. Сейчас здесь насчитывается порядка 13 помещений, более 80 коллекций и около 4 тысяч экспонатов царского и советского периода, народные традиции и советская техника. Все эти экспонаты безвозмездно передали люди, пожелавшие помочь в создании музея.

Исходя из целей и задач Стратегии социально-экономического развития городского округа Богданович до 2035 года, состояния и современных тенденций развития туризма в Свердловской области и городского округа Богданович, разработана система мероприятий, включающая направления:

- организация системы маркетинга туристского продукта;
- формирование на территории города ТИЦ, привлечение инвестиций и поддержка предпринимательства в сфере туризма;
- развитие инфраструктуры туризма и формирование конкурентоспособного туристского комплекса;
- подготовка туристских кадров и повышение квалификации работников сферы туризма;
- развитие спортивного и активного туризма;
- развитие культурно-познавательного туризма;
- развитие экологического, геологического туризма;
- развитие событийного туризма;
- развитие промышленного туризма;
- создания единой навигации и информационно-имиджевой среды городского округа Богданович.

Важнейшим итогом осуществления Стратегии социально-экономического развития городского округа Богданович до 2035 года, станет создание условий для постепенного формирования современного туристского комплекса, позволяющего обеспечить стабильный приток туристов на территории городского округа Богданович, увеличение налоговых сборов, повышение розничного товарооборота, инвестиций в основные производственные фонды, сохранение, рациональное и наиболее эффективное использование национально-культурного и природного наследия города.

Социальная сфера

В городском округе Богданович функционирует развитая сеть учреждений социальной сферы, которые оказывают достаточно широкий спектр услуг населению.

Здравоохранение

Система здравоохранения в городском округе Богданович представлена 24 лечебно-профилактическими объектами, в том числе:

- ❖ ГБУЗ СО «Богдановичская центральная районная больница»;
- ❖ 9 фельдшерско - акушерских пунктов;
- ❖ 5 общеврачебных практик;
- ❖ Богдановичское отделение ОГУЗ СО БТ «Кристалл» (туберкулезный диспансер);
- ❖ ГАУЗ СО «Богдановичская СП» (стоматологическая поликлиника);
- ❖ ООО «Дента» (стоматологический салон);

- ❖ ООО «Дантист Plus» (стоматологический салон);
- ❖ ООО «Денталь+» (стоматологический салон);
- ❖ Поликлиника Богдановичского ОАО «Огнеупоры»;
- ❖ Отделение скорой медицинской помощи;
- ❖ ООО медицинский центр «Ваш доктор»;
- ❖ ООО НПФ «Хеликс» (лабораторная служба).

В структуру ГБУЗ СО «Богдановичская ЦРБ» входит круглосуточный стационар на 158 коек (включая 6 коек РАО), дневной стационар на 73 койки, взрослая и детская поликлиники, женская консультация, 5 ОВП, 9 фельдшерских пунктов. В учреждении работают более 700 сотрудников, из них: врачей - 56 человека, средних медицинских работников - 331 человека.

Образование

В сфере образования городского округа функционируют 48 образовательных организаций, в том числе:

- ❖ школ (7 - городских, 13 - сельских) – 20;
- ❖ детских садов (14 - городских, 12 - сельских) – 26.;
- ❖ учреждения дополнительного образования - 2;
- ❖ государственное учреждение среднего профессионального образования - 1.

Общая численность детей, охваченных образовательными услугами, составляет 8922 человека, в том числе:

- ❖ детские сады - 3175 человека;
- ❖ школы - 5747 человек.

Дополнительное образование получают порядка 3500 человек от 5 до 18 лет.

Сеть образовательных учреждений округа обеспечивает доступность к образованию различным категориям детей и подростков, образовательное пространство сформировано с учетом запросов населения и ориентировано на образовательные возможности обучающихся.

Одним из основных условий функционирования системы образования является кадровое обеспечение учебного процесса. В муниципальных учреждениях образования работает 1700 педагогических работников. Количество работников общеобразовательных организаций городского округа Богданович в 2017/2018 учебном году составляет 833 человека.

Культура и молодёжная политика

Сеть учреждений культуры городского округа Богданович состоит из 3-х учреждений:

- ❖ Муниципальное казенное учреждение «Управление культуры, молодежной политики и информации» - учредитель Администрация городского округа Богданович;
- ❖ Муниципальное автономное учреждение культуры «Парк культуры и отдыха» городского округа Богданович;
- ❖ Муниципальное автономное учреждение культуры «Центр современной культурной среды городского округа Богданович».

МАУК «ЦСКС» имеет следующую структуру:

- ❖ 14 учреждений досугово-творческого типа (13 сельских ДК и ДТЦ),
- ❖ музея (городской краеведческий и литературный музей С. Щипачева);
- ❖ библиотек (2 городских и 14 сельских), объединенных в централизованную библиотечную систему.

Фактическая численность работников в сфере культуры на 01.01.2018 года составила 230 человек, в т. ч. казенные учреждения - 4 человека, автономные учреждения - 226 человек.

Ежегодно проводится около 3 000 мероприятий, разных форм и направлений для всех слоев населения.

В округе активно функционируют молодежные организации, среди них МБУ по работе с молодежью «Центр молодежной политики и информации» городского округа Богданович, местная молодежная общественная организация городского округа Богданович "Молодежь Богдановича", патриотический клуб «Ермак», которые работают по следующим направлениям:

- ❖ волонтерское (добровольческое) движение, деятельность поисковых отрядов, молодежные сборы;
- ❖ трудоустройство несовершеннолетних (молодежная биржа труда), безопасность жизни, деятельность волонтерского (добровольческого) движения «Атом»;
- ❖ пропаганда и профилактика здорового образа жизни;
- ❖ патриотическое воспитание, работа с подростками, состоящими на различных видах учета;
- ❖ работа с подростково-молодежными клубами, антиэкстремистская и антитеррористическая деятельность.

Кроме того, на территории округа работают клубные объединения такие, как «А.Т.О.М.» (волонтерская (добровольческая) деятельность), «ЖКХ-Юниор» (работа с людьми с ограниченными возможностями, физкультурно-оздоровительная деятельность, организация социальных мероприятий), «Динамит» (физкультурно-оздоровительная деятельность), «Лидер» (спортивная деятельность), «Огнеупорщик» (специализированный клуб вольной борьбы), шахматно-шашечный клуб «Гамбит», военно-патриотический клуб «Спутник» (патриотическое воспитание).

Городские праздники - это эффективный способ организации досуга и средство для проявления молодежных инициатив, повышения активности молодых людей. Мероприятия для работающей молодежи проводятся в разных формах: конкурсы, туристические слеты, фестивали, семинары, фотовыставки, акции, вечерки, эстафеты. Площадками реализации служат: дома культуры, спортивные залы, стадионы, улицы города, зоны отдыха.

На протяжении долгого времени не теряет своих позиций КВН работающей молодежи. На сегодняшний день он является одной из эффективных форм работы по вовлечению работающей молодежи в творческую среду, выявлению и развитию способностей молодых людей.

Ежегодно проводятся мероприятия такие как международный проект «Dance for life», мероприятия, посвященные Дню молодежи, акция «Добро семьям - счастье детям» в рамках муниципального благотворительного проекта «Дари добро», молодежные площадки и профилактические акции, в рамках празднования юбилейного Дня города, круглый стол на тему: «Профилактика экстремизма в молодежной среде и формирование толерантного отношения к народам разных национальностей».

В рамках патриотического воспитания молодежи в городском округе Богданович проводятся следующие мероприятия: военно-спортивная игра «Поле Куликово», смотр строя и песни «Равнение на Победу!», военно-спортивные сборы «Спецназ-Юниор» среди курсантов и юнармейцев военно-патриотических клубов и объединений, квест «Уральский дозор», день призывника, Районная патриотическая акция «Бессмертный полк» и «Георгиевская ленточка», молодежный патриотический фестиваль «Наша Родина - Россия!», историкокраеведческие сборы «Поиск».

Физическая культура и спорт

Численность населения городского округа Богданович, систематически занимающихся физической культурой и спортом, на 31.12.2017 составила 15800 человек, что составляет 34,3 % от общей численности населения городского округа Богданович.

В 2012 году на базе хоккейного клуба «Факел» было создано Муниципальное казенное учреждение «Управление физической культуры и спорта городского округа Богданович».

В настоящее время на территории городского округа Богданович имеются 98 спортивных сооружений: в т.ч. 1 стадион с трибунами, 41 плоскостное сооружение, 32 спортивных зала, 2 - бассейна (1- с длиной дорожек 25 метров), а также работают 2 лыжные базы, 1 спортивный комплекс, 4 тира, 1 многофункциональный спортивный центр, 2 учреждения дополнительного образования. Общая площадь спортивных залов городского округа Богданович в 2017 г. составила 92531 тыс. кв. метров.

В зимний период заливаются 6 ледовых площадки в северном и южном микрорайоне города, а также в селах, на ледовой площадке Муниципального бюджетного учреждения дополнительного образования Детско-юношеской спортивной школы по хоккею с мячом открывается прокат коньков.

На территории городского округа Богданович работают 2 учреждения дополнительного образования, а именно:

- 1) муниципальное бюджетное учреждение дополнительного образования Детско-юношеская спортивная школа по хоккею с мячом,
- 2) муниципальное бюджетное учреждение Дополнительного образования Детско-юношеская спортивная школа.

Количество обучающихся детей в учреждениях дополнительного образования физкультурно-спортивной направленности составила в 2014 году 1750 человек, в 2017г. 1775 человека.

На 31.12.2017г. в МБУ ДО ДЮСШ по х/м занимаются 273 воспитанника, в МБУ ДО ДЮСШ занимаются 1502 воспитанника.

Тренировочный процесс осуществляется по 10 видам спорта. По этапам подготовки: 30 % (от общего количества детей, занимающихся в ДЮСШ) детей и подростков обучаются по дополнительным общеразвивающим программам, 48,11 % - в группах начальной подготовки, 21,88 % - в тренировочных группах.

Общая численность тренерско-преподавательского состава в 2-х ДЮСШ городского округа Богданович на 31.12.2017г. составила 36 чел. (в 2014 г. составляла 36 чел.), число штатных работников с высшим образованием - 34 чел., число молодых специалистов до 30 лет составило 3 чел.

Социальная поддержка населения

Государственную политику в сфере социальной защиты населения на территории городского округа Богданович осуществляет территориальный отраслевой исполнительный орган государственной власти Свердловской области - Управление социальной политики Министерства социальной политики Свердловской области по Богдановичскому району и учреждение социального обслуживания:

❖ Государственное автономное учреждение социального обслуживания населения Свердловской области «Центр социальной помощи семье и детям города Богдановича»,

❖ Государственное казенное учреждение социального обслуживания Свердловской области «Социально-реабилитационный центр для несовершеннолетних города Богдановича».

Развитие общества характеризуется отношением к проблемам инвалидов. Одной из главных задач в данном направлении является создание условий для социальной адаптации и интеграции в общественную жизнь инвалидов, формирования моральной и

физической поддержки, толерантного отношения общества к нуждающимся в социальной помощи гражданам, воспитание в обществе внимательного и заботливого отношения к данной категории лиц. Всего в городском округе Богданович на 01.01.2017 в городском округе численность инвалидов составляет 3166 человек (что составляет 6,9 % от общей численности населения городского округа).

Основные показатели прогноза социально-экономического развития городского округа Богданович на среднесрочный период 2019-2021 гг. представлен в табл.12.

Таблица 12. - Основные показатели прогноза социально-экономического развития городского округа Богданович на 2019-2021 годы

№	Наименование показателя	Значение показателя
1.	Финансы	<p>Доходы и средства, получаемые от вышестоящих уровней власти в бюджет городского округа Богданович составят:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ в 2019 году - 2259,9 млн. руб., ❖ в 2020 году - 2379,6 млн.руб., ❖ в 2021 году - 2490,8 млн.рулей (или 122,1% к 2017 году), <p>в том числе:</p> <p>налог на доходы физических лиц (оценка):</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ в 2018 году - 665 млн.рублей, ❖ в 2019 году - 705,6 млн.рублей, ❖ в 2020 году - 751,5 млн.рублей, ❖ в 2021 году - 800,3 млн.рублей (или 127,6 % к 2017 году); <p>средства, получаемые от вышестоящих уровней власти (оценка):</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ в 2018 году - 1370,3 млн.рублей, ❖ в 2019 году - 1420 млн.рублей, ❖ в 2020 году - 1490 млн.рублей, ❖ в 2021 году - 1550 руб. рублей (или 122% к 2017 году). <p>Прибыль прибыльных организаций, функционирующих на территории городского округа, по оценке составит:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ в 2018 году - 1531,8 млн.рублей, ❖ в 2019 году - 1539,4 млн.рублей, ❖ в 2020 году - 1547,1 млн.рублей, ❖ в 2021 году - 1554,8 млн.рублей (или 101,7 % к 2017 году).
2.	Производственная деятельность	<p>В условиях меняющейся внешней и внутренней среды экономика городского округа Богданович продолжает удерживать достигнутые показатели, что свидетельствует о сбалансированности экономического комплекса городского округа и его способности максимально использовать рыночную конъюнктуру.</p> <p>Оборот организаций по полному кругу крупных и средних предприятий городского округа Богданович в 2019 году составит 25,2 млрд.рублей, что на 3 % выше уровня 2018 года,</p> <p>в том числе:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ в сельском хозяйстве - 3,4 млрд.рублей (105 % к 2018 году), ❖ в сфере добычи полезных ископаемых - 0,8 млрд.рублей (115,2 % к 2018 году), ❖ в обрабатывающих производствах - 15,7 млрд.рублей (105 % к 2018 году), ❖ в обеспечении электрической электроэнергией, газом и паром - 2,6 млрд.рублей (100,5 % к 2018 году). <p>К концу прогнозного периода (2021 год) оборот организаций по полному кругу крупных и средних организаций составит 27,8 млрд. рублей, или 115,8 % к 2017 году в ценах текущих лет.</p>
3.	Инвестиционная	Объем инвестиций в основной капитал за счет всех источников

№	Наименование показателя	Значение показателя
	деятельность	<p>финансирования на территории городского округа в 2019 году планируется в объеме 983,4 млн.рублей, или 100,7 % к 2018 году, наибольшая доля инвестиций придется на промышленные комплекс - 376,6 млн.рублей (35,2 % в общем объеме инвестиций) и предприятия сельского хозяйства - 290,7 млн. рублей (29,6 % в общем объеме инвестиций).</p> <p>К концу прогнозного периода (2021 год) объем инвестиций в основной капитал составит 1,02 млрд.рублей, или 105,1% у уровню 2017 года в ценах текущих лет.</p>
4.	Денежные доходы населения	<p>Денежные доходы населения городского округа Богданович в 2019 году составят 7610,6 млн.рублей, или 102,1 % к уровню 2018 года.</p> <p>Среднедушевые денежные доходы населения городского округа (в месяц) в 2019 году составят 13829,4 рубля, или 102,2 % к уровню 2018 года .</p> <p>К концу прогнозного периода (2021 год) доходы населения увеличатся до 8,2 млрд. рублей, или 110,7 % к 2017 году, а среднедушевые денежные доходы (в месяц) вырастут до 14943,1 рублей, или 111,1 % к 2017 году.</p>
5.	Потребительский рынок	<p>Состояние потребительского рынка городского округа Богданович можно охарактеризовать как стабильное, имеющее тенденции дальнейшего развития, так в 2019 году показатель оборота розничной торговли оценивается в 5,6 млрд. рублей или 99 % к уровню 2018 года, а оборот общественного питания составит 98 % к 2018 году.</p> <p>К концу прогнозного периода (2021 год) оборот розничной торговли составит 5,8 млрд.рублей, или 103 % к 2017 году в ценах текущих лет, а оборот общественного питания останется на уровне 2017 года .</p>
6.	Демографические показатели	<p>На начало 2019 года численность постоянного населения муниципального образования составит 45875 человек, или 99,8 % к 2017 году.</p> <p>К концу прогнозного периода (2021год) будет наблюдаться снижение численности населения и составит 45820 человек, или 99,7 % к 2017 году.</p> <p>Среднегодовая численность постоянного населения также покажет снижение и составит 99,9 % к 2017 году (45820 человек).</p> <p>Численность родившихся в 2019 году составит 562 детей.</p> <p>К концу прогнозного периода (2021 год) этот показатель составит 577 детей, или 105,3% к 2017 году, а число умерших планируется снизить до 94,2 % к 2017 году (620 человек).</p>
7.	Развитие социальной сферы	<p>В городском округе Богданович отсутствует обучение в общеобразовательных школах во вторую и третью смены и до 2021 года изменений не планируется.</p> <p>Обеспеченность врачебными кадрами всех специальностей в 2019 году составит 12,2 единицы на 10 тысяч населения, или 96,8 % к 2017 году, к концу прогнозного периода (2021 год) планируется рост показателя до 13,1 врачебных кадров на 10 тысяч человек населения, или 107,4% к 2017 году</p>
8.	Трудовые ресурсы	<p>В 2019 году численность населения:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ трудоспособного возраста - 23648 человек (51,6 % от общей численности населения городского округа Богданович); ❖ лиц младше трудоспособного возраста - 10425 человек, ❖ лиц старше трудоспособного возраста - 11780 человек. <p>Острой проблемой остается подготовка специалистов и квалифицированных рабочих, так в 2019 году потребуется:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ специалистов технического профиля – 146 человек; ❖ специалистов инженерно-технического профиля с высшим образованием – 26 человек.

№	Наименование показателя	Значение показателя
<p>Примечание:</p> <p>Прогноз социально-экономического развития городского округа Богданович на среднесрочный период 2019-2021 годов сформирован исходя из анализа статистических данных за 2017 год и январь-май 2018 года и прогнозных расчетов по основным видам деятельности подразделений органа местного самоуправления и информации представленной организациями, учреждениями расположенными на территории городского округа Богданович.</p> <p>Развитие городского округа Богданович определено по базовому сценарию, который предполагает умеренный рост экономики, повышение уровня жизни населения на основе умеренного увеличения социальных обязательств государства и бизнеса.</p>		

2.4. ХАРАКТЕРИСТИКА ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ТЕРРИТОРИИ ГОРОДСКОГО ОКРУГА БОГДАНОВИЧ

Градостроительное освоение территории

Градостроительное освоение территории осуществляется на основании и в соответствии с Генеральным планом городского округа Богданович, который одновременно является планом развития территории и одним из механизмов реализации Стратегии социально-экономического развития городского округа Богданович до 2035 года.

Целью стратегической программы «Генеральный план округа - градостроительное обеспечение стратегии» является обеспечение основных градостроительных условий реализации Стратегии.

Задачами, способствующими достижению цели, являются:

- ❖ развитие территории с учетом сложившейся архитектурно-планировочной структуры;
- ❖ упорядочение функционального зонирования территории;
- ❖ повышение инвестиционной привлекательности округа;
- ❖ развитие и совершенствование транспортной и инженерной инфраструктур;
- ❖ развитие строительства, в том числе жилищного;
- ❖ создание комфортной сферы обслуживания населения;
- ❖ охрана окружающей среды;
- ❖ разработка комплекса мер по повышению эффективности использования территории округа, в том числе по вовлечению в оборот неиспользуемых земель сельскохозяйственного назначения и по проведению работ с невостребованными земельными долями.

Стратегические преимущества и угрозы градостроительного освоения территории представлены в табл.13.

Таблица 13. - Стратегические преимущества и угрозы (SWOT-анализ) градостроительного освоения территории

Сильные стороны		Слабые стороны	
1.	Выгодное географическое положение: находится в 99 км к востоку от Екатеринбурга на пересечении железнодорожных магистралей Екатеринбург – Тюмень и Егоршино - Синарская	1.	60% территории занимают земли лесного фонда

2.	По территории округа проходит автодорога федерального значения Екатеринбург-Тюмень (Р351). Также округ связан автомобильными дорогами с городами Сухой Лог и Каменск-Уральский. Станция Богданович является узловой станцией. Через станцию идут на север и запад уголь и кокс из Кузбасса и Караганды, со стороны Тавды – лесные грузы; перевозятся также чёрные и цветные металлы, нефтепродукты, машины, продовольствие	2.	Наличие на территории особо охраняемых природных территорий
3.	Железнодорожное сообщение с городами Екатеринбург, Тюмень, Артемовский, Сухой Лог, Каменск-Уральский, Камышлов через станцию Егоршино – с городами Серов, Алапавск и т.д.	3.	Необходимость подготовки новых и корректировки имеющихся документов территориального планирования
4.	Введение в оборот земель сельскохозяйственного назначения	4.	Ограниченный резерв территории для нового строительства в пределах существующей границы округа
5.	Возможность формирования земельных участков в границах населенных пунктов и на межселенной территории	5.	Отставание в развитии инженерно-транспортной инфраструктуры, социальной инфраструктуры
6.	Наличие залежей строительного песка, керамической глины позволяют развиваться предприятиям строительного комплекса и огнеупорной промышленности	6.	Низкий уровень доходов населения
		7.	Низкая активность бизнеса
Возможности		Угрозы	
1.	Повышение инвестиционной привлекательности округа, развитие действующего бизнеса, реализация новых проектов и развитие условий для комфортного проживания граждан	1.	Возможные изменения в действующем законодательстве, которые могут вызвать сокращение бизнеса на территории
		2.	Снижение инвестиций

Жилищное строительство

Одной из важнейших характеристик уровня жизни населения является обеспеченность жильем, качество жилых помещений и масштабы жилищного строительства. В 2016 году ввод жилья составил 13585 м², что больше на 5338,3 м² по сравнению с 2012 годом. Рост составил 164,7%. 2017 ввод составил 11196,6 м². В 2018 году план ввода жилья 13100,0 м². (с учетом строительства многоквартирных домов), в 2019 году - 13600,00 кв.м. (с учетом строительства многоквартирных домов).

Характеристика жилищного фонда городского округа Богданович представлена в табл.14.

Таблица 14. - Характеристика жилищного фонда городского округа Богданович

Наименование показателя	Площадь муниципального жилищного фонда, тыс.м ²	Площадь жилищного фонда, находящегося в личной собственности граждан, тыс.м ²	Общая площадь жилищного фонда, тыс.м ²
Введенный в эксплуатацию по состоянию на 01.01.2018 года	47,5	976,7	1050,7
Оснащенный подачей центрального водоснабжения	-	-	584,9
Оснащенный централизованной	-	-	246,7

Наименование показателя	Площадь муниципального жилищного фонда, тыс.м ²	Площадь жилищного фонда, находящегося в личной собственности граждан, тыс.м ²	Общая площадь жилищного фонда, тыс.м ²
подачей горячего водоснабжения			
Оснащенный водоотведением	-	-	608,6
Оснащенный централизованным теплоснабжением	-	-	528,0
Оснащенный централизованным газоснабжением	-	-	51

Около 54 % жилищного фонда составляют кирпичные дома, порядка 35 % - панельные, 10 % - деревянные. Более 50 % жилых домов было возведено в период с 1971 по 1995 гг., и около 30 % - в период с 1946 по 1970 гг.

Площадь жилищного фонда с износом более 65 % составляет порядка 3,7 тыс.м² (около 0,5 % от общей площади жилфонда). Площадь аварийного фонда составляет 3,7 тыс. м² (0,5 % от общей площади жилфонда). Аварийный фонд в основном представлен частной индивидуальной застройкой (25 домов), однако имеются также аварийные многоквартирные дома (10 домов).

Повышение качества жизни граждан неразрывно связано с обеспечением качественным и современным жильем, безопасными условиями проживания.

Целью стратегической программы «Округ доступного и комфортного жилья», разработанной в рамках Стратегии социально-экономического развития городского округа Богданович до 2035 года, является удовлетворение потребностей разных групп населения в современном жилище и связанными с ним объектами обслуживания, комплексное освоение территорий для застройки.

Задачами, способствующими достижению цели, являются:

- ❖ увеличение объемов жилищного строительства;
- ❖ обеспечение жильем и земельными участками под индивидуальное жилищное строительство отдельных категорий граждан;
- ❖ обеспечение формирования рынка доступного наемного жилья и развития некоммерческого жилищного фонда;
- ❖ осуществление комплексной застройки жилых районов, насыщение их объектами социальной инфраструктуры;
- ❖ развитие инженерной инфраструктуры, обеспечивающей ведение жилищного строительства;
- ❖ развитие транспортной инфраструктуры, обеспечивающей доступ к объектам социальной сферы;
- ❖ создание энерго- и ресурсосберегающих систем жизнеобеспечения.

Стратегические преимущества и угрозы жилищного строительства показаны в табл.15.

Таблица 15. - Стратегические преимущества и угрозы (SWOT-анализ) жилищного строительства

Сильные стороны		Слабые стороны	
1.	Наличие территориальных резервов для формирования земельных участков для жилищного строительства	1.	Наличие ветхого жилья
2.	Разработка и утверждение в установленном порядке генеральных планов населённых пунктов с возможным расширением границ	2.	Наличие семей, стоящих на учете для улучшения жилищных условий (по данным на 01.01.2018 – 577 семей)
3.	Разработка проектов планировки и межевания в населённых пунктах	3.	Уменьшение численности населения муниципального образования

		4.	Низкие реальные доходы населения
		5.	Изношенность систем инженерного обеспечения существующих жилых районов
		6.	Отсутствие опережающего строительства инженерной инфраструктуры при освоении новых территорий
		7.	Отсутствие проектов планировки и межевания на большинство населенных пунктов
		8.	Несоответствие значительной доли дорог общего пользования местного значения установленным нормативам
Возможности		Угрозы	
1.	Увеличение объемов индивидуального жилищного строительства	1.	Снижение реальных доходов населения
2.	Увеличение спроса на земельные участки под индивидуальное жилищное строительство	2.	Снижение инвестиций

Ожидаемые результаты реализации стратегической программы «Округ доступного и комфортного жилья»:

- ❖ увеличение показателя обеспеченности жилой площадью к 2035 году до 30,0 м² на человека;
- ❖ комплексная застройка новых жилых районов, включающая обеспечение объектами социальной инфраструктуры, благоустройства, озеленения и инженерно-технического обеспечения;
- ❖ сокращение объема аварийного жилого фонда;
- ❖ планируемый ввод жилья на территории городского округа Богданович (муниципальный жилищный фонд) составит (см. табл.16):

Таблица 16. - Планируемый ввод жилья на территории городского округа Богданович (муниципальный жилищный фонд)

№	Состав жилищного фонда	2019г.	2020г.	2021г.	2022г.	2023г.	2024г.
1.	Индивидуальный жилой дом (стандартное жильё), м ²	10 000	10 500	11 000	10 000	10 000	10 000
2.	Социальное жильё (стандартное жильё), м ²	1 500	2 000	2 500	2 500	2 500	2 500
3.	Некоммерческое жильё повышенной комфортности, м ²	500	550	600	650	700	500
4.	Жильё для переселения из аварийного и ветхого жилья (стандартное)	300	450	400	500	500	500

Стратегия пространственного развития городского округа Богданович

Анализ территориального развития

В соответствии со «Схемой территориального планирования Свердловской области», городской округ Богданович входит в третий пояс Екатеринбургской агломерации.

Богдановичско-Сухоложская индустриально-логистическая зона - включает города Богданович и Сухой Лог, центры городских округов, слившиеся в агломерацию второго порядка. Имеет благоприятное экономико-географическое расположение, но

недостаточность водных ресурсов ограничивает её развитие. Центры развития - города Богданович и Сухой Лог.

Территория городского округа Богданович имеет площадь 1498 квадратных километров. В его состав входят 41 населенных пунктов (город -1; сельских населённых пунктов – 40).

Основой планировочной структуры городского округа является урбанизированный каркас: автодороги и железнодорожные магистрали, а также природный каркас: лесные массивы и реки.

Сложившаяся система расселения городского округа Богданович легко прочитывается: все населённые пункты приурочены к зонам основного урбанизированного и природного каркасов, причём наиболее крупные населённые пункты относятся к основным территориальным автодорогам, находящихся в ведении субъекта Российской Федерации (Свердловской области).

Основу природного каркаса образует гидрографическая сеть городского округа - все населённые пункты расположены на берегах рек.

Система расселения вытянута с востока на запад и имеет сложившуюся внутреннюю транспортно-планировочную инфраструктуру.

Сложившаяся планировочная структура городского округа относится к полицентрическому радиально-лучевому типу. Основные населённые пункты городского округа Богданович «нанизаны» на лучи автодорог и окружены кольцами тяготеющих к ним малых населённых пунктов. Большинство населённых пунктов достаточно компактно расположено в пределах агломераций, однако несколько малых населённых пунктов расположены на значительном удалении от основных коридоров расселения. К ним относятся: д. Чудова, д. Мелёхина, с. Суворы, с. Каменноозерское, п. Сосновский, х. Дубровный и д. Алёшина.

Городской округ находится в 99 км к востоку от Свердловска на пересечении железнодорожных магистралей Свердловск - Тюмень и Егоршино - Синарская.

По юго-западной окраине города проходит крупная автомагистраль Екатеринбург - Тюмень (Сибирский тракт). Город пересекает также ряд внутрирайонных трактов (Сухоложский, Троицкий).

Расположение городского округа Богданович в развитой части области, в узле транспортных магистралей, вблизи от потребителей готовой продукции и поставщиков сырья, наличие в окрестностях города запасов минерально-сырьевых ресурсов - все это способствовало превращению его в значительный многоотраслевой центр Зауральской промышленной полосы.

Городской округ Богданович - крупный промышленно-транспортный центр Среднего Урала, расположен в узле железных дорог на автодороге Екатеринбург- Тюмень. Развитие города связано с усилением города как транспортного центра, реконструкцией и расширением действующих предприятий (ОАО «Огнеупоры», комбинированного завода), обслуживанием аграрного сектора и размещением здесь предприятий логистики, автосервиса и легкой промышленности. Возможен вынос сюда предприятий из областного центра. В качестве первоочередного мероприятия намечено развитие производства теплоизоляционных плит.

Важнейшим направлением развития АПК Свердловской области должна быть интеграция промышленных и сельскохозяйственных предприятий, а также создание агропромышленных инновационных центров на базе специализированных предприятий и районов, с участием стабильно работающих промышленных предприятий, научных и научно-образовательных учреждений.

Предлагается создание агропромышленного инновационного центра по производству мясомолочной продукции на территории Богдановича.

Богданович - значительный транспортный узел области. Через станцию идут на север и запад уголь и кокс из Кузбасса и Караганды, со стороны Тавды - лесные грузы; перевозятся также черные и цветные металлы, нефтепродукты, машины, продовольствие.

Город является важным узлом межрайонных и внутрирайонных автомобильных дорог

Сельские населенные пункты на территории городского округа Богданович размещены в пределах систем рек, на пересечении их с автомобильными и железными дорогами.

В результате анализа существующей транспортной инфраструктуры городского округа Богданович выявлены следующие проблемы:

- недостаточно развита сеть автодорог;
- качество покрытия автодорог не соответствует нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационному состоянию;
- транзит автомобильного и грузового транспорта по трассе Екатеринбург - Тюмень проходит по территориям населенных пунктов: город Богданович, деревня Билейка.
- недостаточная степень благоустройства объектов транспортной инфраструктуры (железнодорожных и автотранспортных остановочных пунктов).

Главная проблема транспортной сети городского округа связана с плохим решением системы транспортных развязок внутри города Богданович. Из-за прохождения через город сети железнодорожных путей он фактически разделен на две плохо сообщаемых друг с другом части. Всего два автомобильных переезда сообщают друг с другом части города. А так как трафик по этим путям очень активный, время ожидания открытия переезда может составлять до 40 минут.

Несмотря на то, что структура населенных пунктов городского округа в значительной степени стабильна, установилась тенденция к сселению мелких населенных пунктов и концентрации населения в наиболее урбанизированной западной и центральной частях городского округа, как наиболее выгодного положения к федеральной автомагистрали Екатеринбург - Тюмень.

В результате комплексной оценки на территории городского округа выделены зоны благоприятные для преимущественного развития территориально-производственных комплексов, агро-промышленных центров, объектов капитального строительства и рекреации.

Природные ресурсы городского округа (минерально-сырьевые, земельные, лесные, водные и рекреационные) в существенной мере влияют на формирование пространственной и отраслевой структур его хозяйственного комплекса, тем самым определяя приоритетные направления развития городского округа Богданович. В целом их можно считать благоприятными для дальнейшего развития производительных сил.

Экономику городского округа Богданович можно охарактеризовать как экономику индустриального и аграрного типа, в структуре которой представлены все основные отрасли промышленного и аграрного комплексов.

Сценарий пространственного развития

В соответствии с принятой концепцией планировочной модели развития городского округа и входящих в него населенных пунктов предлагается сохранение устойчивых планировочных тенденций.

Определяющими факторами перспективного зонирования являются: инженерно-геологические, природно-климатические, экологические, природоохранные условия, а также обеспечение транспортной и инженерной инфраструктурой.

В основу развития Богданович городского округа положен принцип оптимального упорядочения и развития функциональных зон с четким выделением:

- Жилая зона;
- Общественно-деловая зона;
- Производственная зона;
- Коммунально-складская зона;
- Зона инженерной инфраструктуры;
- Зона транспортной инфраструктуры;
- Зона сельскохозяйственного использования;
- Зона рекреационного назначения;
- Зона специального назначения.

Общее функционально-территориальное зонирование дополняется зонами с особыми условиями использования территорий: водоохранными зонами, зонами охраны источников питьевого водоснабжения, особо охраняемыми территориями

Исходя из исторических особенностей района и наметившихся тенденций его развития, перспективная планировочная структура городского округа развивается следующим образом (см. табл. 17):

Таблица 17. - Перспективная планировочная структура городского округа Богданович

№	Перспективная планировочная структура
1.	ЖИЛАЯ ЗОНА
	<p>В перспективе предполагается:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ освоение территорий для жилищного строительства в населенных пунктах за счет достижения необходимых плотностей населения в жилых зонах; ❖ снос ветхого жилья и строительство на их месте благоустроенного, освоения свободных участков, благоприятных для размещения гражданского строительства (в соответствии с генеральными планами населенных пунктов и разработанными проектами планировок). <p>В соответствии с территориальными возможностями города Богдановича предусматривается размещение массового жилищного строительства в северной частях города. Эта территория граничит с производственной зоной промышленных предприятий города. Проектом развития данной территории предполагается застройка общественно-деловыми центрами, устройство парковочных мест, строительство гаражных массивов на участке, находящегося в границах Санитарных зон от предприятий. В целом территория благоприятная для размещения площадок жилищного строительства. На данных территориях предлагается развитие преимущественно индивидуальной жилой застройки с участками. Среднеэтажная и многоэтажная жилая застройка предполагается в центральной части территории с развитием социальной инфраструктуры микрорайона.</p> <p>В сельских населенных пунктах индивидуальное жилищное строительство ведется преимущественно на свободных от застройки территориях, ранее используемых под пастбища или огороды.</p>
2.	ОБЩЕСТВЕННО-ДЕЛОВАЯ ЗОНА
	<p>Территориальная организация общественно-деловых зон предполагает, как правило, формирование социально-функционального каркаса общественных комплексов в структуре населенных пунктов, планировочно привязанного к основному транспортному каркасу.</p> <p>Предлагается сохранение существующих объектов обслуживания и дальнейшее развитие общественно-деловой зоны с размещением новых объектов здравоохранения, торговли, общественного питания, коммунально-бытового обслуживания, административного и финансового назначения, иных объектов, связанных с обеспечением жизнедеятельности граждан.</p> <p>Предусматривается строительство объектов общественного назначения (ранее запроектированные или намеченные к реализации по целевым программам развития городского округа и населенных пунктов).</p> <p>Проектом генерального плана городского округа Богданович предлагается усиление</p>

№	Перспективная планировочная структура
	общественно-деловых зон в наиболее крупных населенных пунктах. Необходимо, чтобы эти населенные пункты обладали полным перечнем объектов обслуживания. Проектом также учтена необходимость размещения общественных объектов первой ступени обслуживания в малых населенных пунктах.
3.	<p>ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ И КОММУНАЛЬНО-СКЛАДСКАЯ ЗОНЫ</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ необходимо создать условия для эффективного использования имеющихся свободных промышленных площадей городского округа Богданович, что послужит стимулом для развития предпринимательской деятельности в производственной сфере; ❖ привлекать на территорию новые конкурентоспособные производства; ❖ территориальная организация промышленной и коммунально-складской зон предполагает упорядочивание существующих производственных площадок в границах населенных пунктов и организация новых на межселенных территориях. <p>Городской округ Богданович занимает важное место в экономике Свердловской области, поэтому оценку его перспектив следует производить неразрывно с показателями всего региона. Для городского округа Богданович основой экономики является добыча полезных ископаемых, обрабатывающее производство и сельское хозяйство.</p> <p>Инвестиционная деятельность на территории городского округа в значительной степени связана с модернизацией и техническим перевооружением производства с целью обеспечения роста производственных мощностей, расширения номенклатуры продукции и повышения ее конкурентоспособности.</p> <p>На территории городского округа Богданович добываются и перерабатываются различные строительные материалы: песок, щебень. Так же на территории городского округа обнаружены большие запасы огнеупорных глин.</p> <p>На территории городского округа планируется:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ ОАО «Богдановичским огнеупорным заводом» развитие карьера по добыче огнеупорных глин «Полдневский рудник», расширение базы готовой продукции с привлечением нового цифрового оборудования. ❖ Комбикормовым заводом - модернизация производственной базы с увеличением площадей склада готовой продукции, увеличение торговой площади на территории предприятия для реализации мелкооптовой партии готовой продукции. ❖ Молочный завод расширение ассортимента молочной продукции, путем технического перевооружения производственного цеха и увеличения производственных и складских площадей. ❖ Расширение площадей Свиноводческого комплекса, со строительством новых площадок ОАО «Свинокомплекса Уральский», свиноварной фермы на 20 тыс. голов ООО «БМК». ❖ Сельскохозяйственными организациями городского округа приобретена ресурсосберегающая техника для обработки почв, выращивания зерновых культур, заготовки кормов. ❖ строительство агропромышленного предприятия ООО «ДАЖДЬ» по выращиванию и переработке сельскохозяйственной продукции на Гарашкинской сельской территории. ❖ развитие производственных мощностей с реконструкцией линии по производству извести на территории ООО «КСМ». <p>Наличие в округе материальной базы для развития малых предприятий в производственной сфере, а также реализация новых и уже заявленных инвестиционных проектов позволит предприятиям повысить качество выпускаемой продукции, оптимизировать структуру производства, увеличить производительность труда, что будет способствовать повышению конкурентоспособности предприятий.</p>
4.	<p>ЗОНА ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ</p> <p>Целью развития транспортной инфраструктуры территории является создание условий для роста экономической активности городского округа, улучшения качества жизни населения за счет расширения спектра транспортных услуг, совершенствование транспортно-логистической инфраструктуры.</p> <p>Автомобильный транспорт</p> <p>С вводом в эксплуатацию планируемой объездной автомобильной дороги «южный</p>

№	Перспективная планировочная структура
	<p>обход г. Богданович» будет решена транспортная проблема для транзитного потока, идущий через город Богданович от Екатеринбурга в сторону Тюмени и обратно.</p> <p>Таким образом, стратегическая цель развития транспортного комплекса городского округа Богданович на долгосрочный период заключается в преобразовании города Богданович в логистический узел для обеспечения грузопотока в восточные регионы страны (Тюменская область и далее), а также в западную и южную части страны.</p> <p>Для реализации стратегических задач необходимо предусматривать создание соответствующей инфраструктуры (информационной, коммуникационной, инженерных сетей) для функционирования логистических компаний, перегрузочных комплексов (для реализации транзитного потенциала округа), развитие сети дорог общего пользования и повышение их качества.</p> <p>Система автомобильных дорог городского округа Богданович должна быть основана на использовании уже сложившейся сети автомобильных дорог, с учетом перспектив развития населенных пунктов и необходимости обеспечения транспортной доступности между всеми населенными пунктами городского округа Богданович и смежных городских округов.</p> <p>С целью улучшения транспортной доступности населения, обеспечения круглогодичного доступа к объектам транспорта регионального либо федерального значения жителей сельских территорий городского округа Богданович генеральным планом городского округа Богданович предусмотрено строительство Автомобильной дороги «д. Прищаново - п. Дубровный» с целью улучшения транспортной доступности жителей населённого пункта п. Дубровный Чернокоровской сельской территории.</p>
	<p style="text-align: center;"><i>Железнодорожный транспорт</i></p> <p>Благодаря удачному географическому положению (город расположен на пересечении железнодорожных магистралей Свердловск - Тюмень и Егоршино - Синарская) и относительно невысокой стоимости трудовых ресурсов городской округ Богданович обладает значительным потенциалом развития в качестве регионального логистического центра.</p> <p>В ближайшей перспективе предполагается развитие объектов логистической инфраструктуры в районе железнодорожной станции Богданович.</p> <p>Распоряжением Правительства Российской Федерации от 19.03.2013 №384-р предусмотрено:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ строительство дополнительных главных путей Богданович - Алапаевск - Смычка протяженностью 210,5 км; ❖ строительство дополнительных главных путей Путевка - Богданович протяженностью 90 км; ❖ строительство третьего железнодорожного пути общего пользования Тюмень - Богданович протяженностью 225,1 км; ❖ строительство третьего железнодорожного пути общего пользования Богданович - Екатеринбург протяженностью 64,8 км. <p>Основная задача железнодорожного транспорта в проектный период - содержание имеющихся железных дорог и объектов железнодорожного транспорта в надлежащем состоянии, реконструкция станций и вокзалов с повышением степени благоустройства.</p>
5.	ЗОНА ИНЖЕНЕРНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
	<ul style="list-style-type: none"> ❖ предполагается развитие систем инженерного и транспортного обеспечения в соответствии с развитием новых жилых территорий на территориях населенных пунктов городского округа Богданович; ❖ строительство системы водоснабжения населенных пунктов Коменской сельской территории; ❖ реконструкция сетей и объектов системы водоснабжения населенных пунктов, обеспеченных централизованным водоснабжением; ❖ строительство сетей газоснабжения и развитие существующих сетей обеспечения потребностей газоснабжения в соответствии с развитием новых жилых территорий на территориях населенных пунктов городского округа Богданович.
6.	ЗОНА РЕКРЕАЦИОННОГО НАЗНАЧЕНИЯ
	Территория городского округа Богданович обладает большим рекреационным потенциалом,

№	Перспективная планировочная структура
	<p>в связи с чем, предусматривается активное развитие рекреационной зоны.</p> <p>В настоящее время на обширной территории городского округа Богданович отсутствуют организованные зоны отдыха.</p> <p>Обладающие богатыми природными ресурсами и хорошими природноэстетическими качествами территории городского округа (обилие хороших сосновых лесов, водоемов и рек, наличие месторождений лечебных грязей) не освоены, несмотря на наличие транспортных связей.</p> <p>Удаленность большинства территорий от населенных пунктов привлекает своим природным потенциалом и нетронутостью, но в настоящее время отталкивает из-за неорганизованности мест отдыха, отсутствия туристических маршрутов.</p> <p>На территории округа предлагается размещение объектов отдыха спортивного, оздоровительного, познавательного, туристического и утилитарного вида:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ развитие зоны отдыха на территории села Тыгиш, деревни Билейский Рыбопитомник; ❖ развитие рыбопромыслового участка для организации спортивной лови на территории Паршинского пруда; ❖ развитие отдыха на базе санатория «Колосок» СПК «Курорт «Уральская здравница» ❖ развитие туристических маршрутов по памятным местам, расположенным на территории городского округа Богданович, включая в себя деревню Чудова, объект культурного наследия «Кашинское городище» и т.п. <p>Предполагаемые виды рекреационной деятельности:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ спортивный вид деятельности объединяет занятия спортом, а также включает спортивно-утилитарные занятия - охота, рыбная ловля. Осуществляется в основном в защитных, водоохранных и эксплуатационных лесах; ❖ оздоровительный вид деятельности охватывает все возрастные категории населения. По временной типизации этот вид деятельности подразделяется на кратковременный, однодневный и двухдневный в конце рабочей недели, длительный в период отпусков. Этот вид деятельности осуществляется в парках, лесопарках, зеленых зонах и других лесах, используемых для отдыха. Базирована на стационарных объектах отдыха (дома отдыха, профилактории, оздоровительные лагеря, палаточные городки); ❖ познавательный вид деятельности в качестве главной задачи предусматривает этическое и эстетическое воспитание человека при общении с природой и познание истории и культуры родного края; ❖ утилитарный вид деятельности представляет собой сочетание отдыха со сбором грибов, ягод, занятием садоводством и огородничеством на дачносадоводческих участках. Это наиболее массовый вид деятельности. Организовано он осуществляется на стационарных объектах - участках коллективных садов, неорганизованно - в сезон сбора ягод и грибов в пригородных и зеленых зонах; ❖ туристический вид деятельности связан с путешествиями и походами с целью активного отдыха и познания природы родного края. Возможна организация сети маршрутов многодневных путешествий и однодневных и двухдневных прогулок - пешком, на велосипеде, автомобильном транспорте, по железной дороге и по воде.

Таким, образом на территории городского округа Богданович можно выявить следующие зоны приоритетного градостроительного освоения:

- ❖ **селитебная зона**, связанная с жилищным строительством, развитием учреждений обслуживания населения и инженерной инфраструктуры в границах населённых пунктов;

- ❖ **производственная зона**, связанная с переработкой сырья сельхозтоваропроизводителей и сырья после разработки месторождений полезных ископаемых на территориях крупных населённых пунктов округа;

город Богданович (развитие существующих предприятий, строительство и развитие предприятий перерабатывающей промышленности, строительство завода по производству асфальтовых смесей, завода деревообработки);

посёлок Полдней (развитие существующего деревообрабатывающего предприятия, открытие столярного цеха, цеха по производству тротуарной плитки);

❖ **зона сельскохозяйственного назначения** на территориях:

Троицкой сельской территории (строительство молочно-товарной фермы КФХ Жигалов, освоение земель под пашни и пастбища незанятых лесом участков);

Волковской и Чернокоровской сельских территориях (развитие животноводческой фермы Свинокомплекс «Уральский», тепличного хозяйства, освоение земель под пашни и пастбища незанятых лесом участков);

Коменской сельской территории (развитие молочно-товарной фермы и животноводческого комплексов НП «ИСКРА», строительство тепличного хозяйства, освоение под пашни и пастбища незанятых лесом участков);

Барабинской сельской территории (строительство овощехранилищ для фермерских хозяйств, развитие существующих сельскохозяйственных предприятий, освоение под пашни и пастбища незанятых лесом участков, строительство контактного зоопарка);

Кунарской сельской территории (развитие животноводческого комплекса в районе д. Мелёхина, строительство фермерских хозяйств, освоение под пашни и пастбища незанятых лесом участков);

строительство небольших фермерских и пасечных хозяйств в д. Раскатиха, д. Алёшина, п. Луч, д. Чудова.

❖ зона основных транспортных коридоров (размещение объектов дорожного сервиса вдоль основных территориальных автодорог);

❖ зона объектов отдыха и туризма - район д. Прищаново (база «Березка», туристическая база «КОЯШ»);

❖ зона естественного ландшафта (лесные массивы, луга, пойменные территории рек);

❖ зона особо охраняемых природных территорий (ландшафтный заказник «Озеро Куртугуз с охранной зоной», государственный зоологический охотничий заказник областного значения имени Киселева «Богдановичский», болото у озера «Кукуян», болото «Исток», болото «Малое», археологический памятник «Кашинское городище»).

Выводы:

1. Пространственное развитие городского округа возможно только на основании актуализированных документов территориального планирования. Приоритетом для развития района является утверждение в установленном порядке указанных документов.

2. В целях развития жилищного строительства необходима своевременная подготовка документации по планировке и межеванию территорий, как одно из основных условий для формирования и предоставления земельных участков под объекты жилищно-гражданского строительства.

3. Необходима реализация информационной системы обеспечения градостроительной деятельности.

4. С целью выявления свободных и перспективных земельных участков, необходимо проведение комплексных кадастровых работ.

5. При разработке всех документов территориального планирования необходимо учесть реализацию стратегических проектов на уровне области.

2.5 ХАРАКТЕРИСТИКА ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ И ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА

Городской округ Богданович обладает выгодным географическим положением, развитой транспортной сетью.

Понятие «транспортная инфраструктура» включает в себя не только городской и внешний пассажирский и грузовой транспорт, объекты обслуживания пассажиров, объекты обработки грузов, постоянного и временного хранения и технического обслуживания транспортных средств, но и улично-дорожную сеть с расположенными на ней объектами организации дорожного движения.

Доступ к безопасным и качественным транспортным услугам оказывает влияние на качество жизни населения и развитие производства, бизнеса и социальной сферы городского округа Богданович.

На сегодняшний момент развитие транспортной инфраструктуры сформировалось под влиянием экономического и исторического развития территории.

По территории административного центра городского округа проходит Федеральная автодорога Екатеринбург - Тюмень (Р351). Город пересекает также ряд внутрирайонных трактов (Сухоложский, Троицкий).

Карта функционального зонирования с указанием объектов транспортной инфраструктуры и карта планируемого размещения объектов транспортной инфраструктуры представлены на рис.13-14.

Из Богдановича отходит 106 рейсов в 21 различных городов, см. табл.18.

Таблица 18. - Перечень автобусов

Номер маршрута	Наименование маршрута	Номер маршрута	Наименование маршрута
3, 202, 21, 21А, 22, 23, 30	Городские маршруты (г. Богданович)	128	Богданович - Гарашкинское
102	Богданович - Ильинское	131	Богданович - Байны
103	Богданович-Каменноозёрское	713В	Екатеринбург - Бутка
104у	Богданович - Кашина	713	Бутка - Екатеринбург
104	Богданович – Сухой Лог	714	Нагибина – Камышлов - Екатеринбург
106	Богданович - Тыгиш	716	Богданович - Екатеринбург
107	Богданович - Ляпустина	741	Камышлов - Екатеринбург
108	Богданович - Суворы	756	Пышма - Екатеринбург
109	Богданович - Кунарское	766Г	Талица - Екатеринбург
121	Богданович - Полднейой	766В	Талица - Екатеринбург
123	Богданович - Бараба	766Д	Екатеринбург - Талица
124	Богданович - Прищаново	766Б	Талица - Екатеринбург
125	Богданович – Сухой Лог	766	Талица - Екатеринбург
		946	Талица – Каменск-Уральский
		1099	Талица – Пышма - Екатеринбург

Богданович — узловая железнодорожная станция Екатеринбургского региона Свердловской железной дороги, расположена в одноимённом городе Свердловской области. Первоначально станция носила название Оверино, в 1885 году была названа в честь Е. В. Богдановича, по инициативе которого велось строительство железной дороги Екатеринбург — Тюмень, присоединённая в дальнейшем к Уральской железной дороге. Открытие станции положило начало городу Богданович.

Входит в Екатеринбургский центр организации работы железнодорожных станций ДЦС-2 Свердловской дирекции управления движением. Расположена на 1800 км главного хода Транссиба на пересечении направлений на Екатеринбург, Тюмень, Каменск-Уральский, Егоршино. Линии во всех направлениях электрифицированы на постоянном токе 3кВ. Имеются две низкие пассажирские платформы: одна боковая у 1 пути станции и здания вокзала, одна островная — между 1-м и 2-м путями.

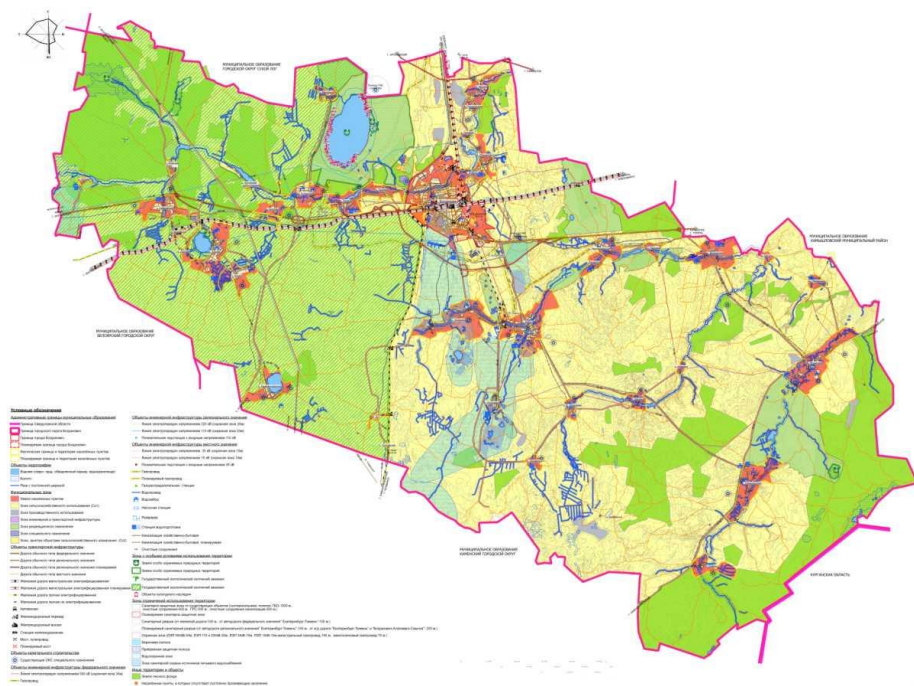


Рис.13 – Генеральный план городского округа Богданович.
Карта функционального зонирования
(с указанием объектов транспортной инфраструктуры)

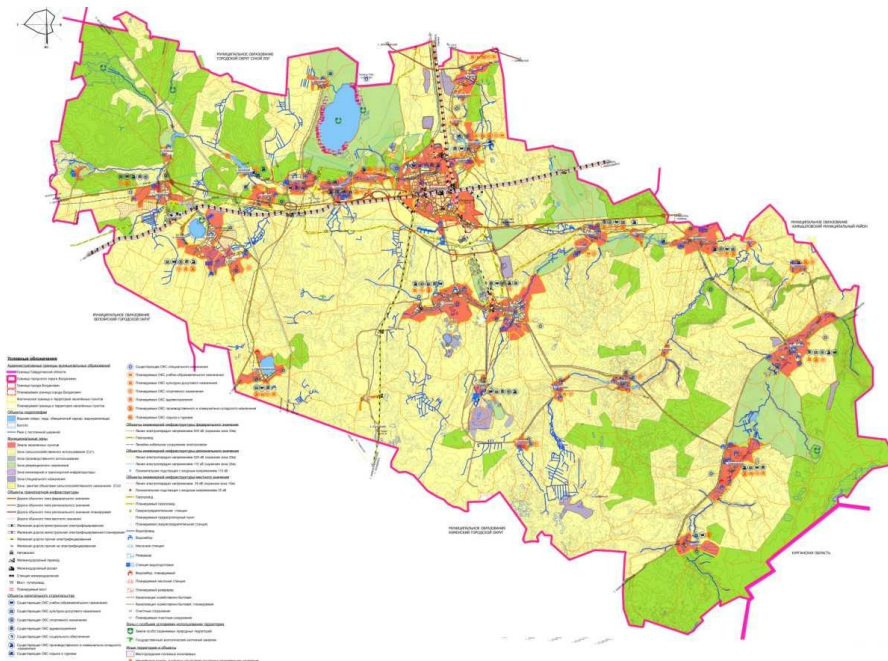


Рис.14 – Генеральный план городского округа Богданович.
Карта планируемого размещения объектов транспортной
инфраструктуры

Для перехода на противоположную сторону станции имеется пешеходный мост. Путевое развитие состоит из путей приёмо-отправочного и сортировочного парков (всего более 18 путей), вытяжных, соединительных и др. Также по Егоршинскому направлению расположен Северный парк станции, состоящий из четырёх путей. К станции примыкают пути необщего пользования Богдановичского огнеупорного завода (с веткой к Троицко-Байновскому месторождению огнеупорных глин), Богдановичского шпалопропиточного завода, Богдановичского мясокомбината и других предприятий.

Железнодорожный вокзал станции находится по адресу: г. Богданович, ул. Первомайская, 18А.

Станция принимает поезда дальнего следования и электропоезда, следующие из Екатеринбурга в направлении Тюмени (до станций Камышлов и Ощепково), также являясь конечной для 3 электропоездов из Екатеринбурга. На Каменск-Уральский следуют 2 электропоезда: один из Екатеринбурга, второй из Егоршино. В направлении Егоршино следует 1 электропоезд сообщением Каменск-Уральский — Егоршино и 2 электропоезда Богданович — Рефтинская, см. табл. 19.

Перечень железнодорожных переездов ОАО «РЖД», расположенных на территории городского округа Богданович, представлен в табл. 20.

Таблица 19.- Перечень электричек

№	Наименование маршрута
1.	Егоршино – Богданович – Каменск-Уральский
2.	Егоршино – Рефтинская - Богданович
3.	Екатеринбург-Пассажирский – Богданович – Каменск-Уральский
4.	Екатеринбург-Пассажирский - Кунара
5.	Озеро Андреевское – Ощепково – Екатеринбург-Пассажирский
6.	ЭКСПРЕСС: Екатеринбург-Пассажирский - Талица

Таблица 20. - Перечень железнодорожных переездов ОАО «РЖД», расположенных на территории городского округа Богданович

№	Переезд (участок, перегон, станция)	Км, ПК	Вид регулирования	Вид пользования переездом	Категория переезда	Наличие дежурных	Местонахождение переезда	Наименование автодороги	Категория автодороги	Км автодороги	Значение автодороги	Вид пользования автодороги	Владелец автодороги	Число автомобилей в сутки	Вид и год последнего ремонта автодороги в границе ж/д переезда
1.	Екатеринбург - Называевская, перегон Грязновская - Богданович [на главных]	1895 км ПК 6	регуляр	общ	2	Деж	ГО Богданович	Соединительная дорога от км 77+710 а/д "г.Екатеринбург - г.Тюмень" до км 5+095 а/д "г.Богданович - с.Покровское" (через с.Бараба)	IV	1	региональная	общего	ГКУ СО «Управление автомобильных дорог»	2980	
2.	Екатеринбург - Называевская, ст. Богданович [на главных]	1914 км ПК 7	регуляр	общ	2	Деж	г. Богданович	ул. 8 Марта г. Богданович	IV	0	местного	общего	Администрация ГО Богданович	2600	Ремонт 2018г.
3.	Екатеринбург - Называевская, перегон Богданович - Пышминская [на главных]	1917 км ПК 2	регуляр	общ	3	Б/деж	г. Богданович	Подъезд к с.Коменки от км 100+800 а/д "г.Екатеринбург - г.Тюмень"	V	4	региональная	общего	ГКУ СО «Управление автомобильных дорог»	200	
4.	Сан-Дonato - Каменск-Уральский, перегон Богданович - Каменск-Уральский [на главных]	264 км ПК 9	регуляр	общ	4	Б/деж	ГО Богданович	'Богданович - Ляпустино - Луг	V	14	региональная	общего	ГКУ СО «Управление автомобильных дорог»	213	
5.	Северный обход ст. Богданович [на главных]	1 км ПК 1	регуляр	общ	3	Б/деж	г. Богданович	ул. 8 Марта г. Богданович	IV	1	местного	общего	Администрация ГО Бог-	2600	Ремонт 2018 г.

№	Переезд (участок, перегон, станция)	Км, ПК	Вид регулирования	Вид пользования переездом	Категория переезда	Наличие дежурных	Местонахождение переезда	Наименование автодороги	Категория автодороги	Км автодороги	Значение автодороги	Вид пользования автодороги	Владелец автодороги	Число автомобилей в сутки	Вид и год последнего ремонта автодороги в границе ж/д переезда
6.	Большая петля, ст. Богданович [на главных]	8 км ПК 4	регуляр	общ	1	Деж	г. Богданович	'г. Богданович ул. Кунавина	III	2	местного	общего	данович	23000	Ремонт 2016 г.
7.	Екатеринбург - Называевская, ст. Богданович [на подъездных]	РПС	регуляр	общ	4	Б/деж	г. Богданович	'г. Богданович ул. Пищевиков	IV	1	местного	общего	Администрация ГО Богданович	1500	Ремонт 2017 г.
8.	Екатеринбург - Называевская, ст. Грязновская [на подъездных]	База 55	нерегуляр	общ	4	Б/деж	ГО Богданович	'с.Грязновское - п.Грязновская - д.Орлова	IV	3	региональная	общ	ГКУ СО «Управление автомобильных дорог»	Переезд закрыт	

Виды общественного транспорта, используемые населением, организациями и предприятиями городского округа Богданович представлены в табл. 21.

Таблица 21. - Виды транспорта, используемые населением, организациями и предприятиями городского округа Богданович

Вид транспорта	Интенсивность использования
Железнодорожный транспорт	Богданович — узловая железнодорожная станция Екатеринбургского региона Свердловской железной дороги. Узел железнодорожных линий на Екатеринбург, Тюмень, Челябинск, Серов, Каменск-Уральский. Железнодорожный вокзал.
Водный транспорт	отсутствует
Воздушный транспорт	Ближайший аэропорт – Аэропорт Кольцово (г. Екатеринбург)
Автомобильный транспорт	Основной вид транспорта - автомобильный. Автовокзал на участке Р351 автодороги Е22.

2.6 ХАРАКТЕРИСТИКА СЕТИ ДОРОГ ГОРОДСКОГО ОКРУГА БОГДАНОВИЧ, ПАРАМЕТРЫ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, ОЦЕНКА КАЧЕСТВА СОДЕРЖАНИЯ ДОРОГ

Автомобильные дороги являются важнейшей составной частью транспортной системы городского округа Богданович. От уровня транспортно-эксплуатационного состояния и развития сети автомобильных дорог общего пользования, обеспечивающих связи между населенными пунктами, а также выхода на дорожную сеть Екатеринбург-Тюмень, во многом зависит решение задач достижения устойчивого экономического роста, улучшения условий предпринимательской деятельности и повышения качества жизни населения.

Автодорожная сеть на территории округа представлена дорогами общего пользования федерального, регионального и местного значения.

Всего в городском округе Богданович 643 км автомобильных дорог, в том числе:

- федерального значения - 42 км,
- регионального значения - 247 км,
- местного значения - 354 км.

В соответствии с классификацией автомобильных дорог в Российской Федерации представлены следующие перечни автомобильных дорог, проходящих по территории городского округа Богданович:

- перечень автомобильных дорог общего пользования федерального значения, проходящих по территории городского округа Богданович (см. табл. 22);
- перечень автомобильных дорог общего пользования регионального значения Свердловской области, проходящих по территории городского округа Богданович (см. табл.23);
- перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения городского округа Богданович (см. табл.24).

Сведения об автомобильных дорогах общего пользования местного значения и искусственных сооружениях на них городского округа Богданович, представлены в таблицах 36-38.

Характеристика мостовых сооружений на автомобильных дорогах общего пользования местного значения представлена в табл.25.

Таблица 22. - Перечень автомобильных дорог общего пользования федерального значения, проходящих по территории городского округа Богданович

№	Идентификационный номер дороги	Наименование автомобильной дороги	Протяженность в границах муниципального образования, км	Техническая категория	Приведенная интенсивность движения, ед./сут.
1.	P-351	а/д «Екатеринбург – Тюмень» (от 67+500км до 94+000км) – 26,5км (от 97+700км до 113+100км) – 15,4км	41,9	III	более 5000
	Итого:		41,9		
Примечание: Федеральная автодорога Р-351 г. Екатеринбург – г. Тюмень является частью европейского транспортного маршрута Е-22 из британского Холихеда в Ишим (Тюменская область). Данная дорога и Транссибирская магистраль являются частью Международного транспортного коридора-2.					

Таблица 23. - Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального значения Свердловской области, проходящих по территории городского округа Богданович

Код дороги	Автомобильная дорога	Начало участка, км	Конец участка, км	Категория авто-дороги	Приведенная интенсивность движения, ед/сут	Тип покрытия
0003140	Подъезд к д.Билейка от км 83+280 а/д "г.Екатеринбург - г.Тюмень"	0,000	1,745	V	57	Асфальтобетон
0003150	Подъезд к д.Мелёхина от км 84+700 а/д Екатеринбург - г.Тюмень"	0,000	1,940	IV	109	Асфальтобетон
0003150	Подъезд к д.Мелёхина от км 84+700 а/д "г.Екатеринбург - г.Тюмень"	1,940	10,280	IV	75	Асфальтобетон
0003151	Подъезд к б/о "Колосок" от км 1+820 а/д "Подъезд к д.Мелёхина"	0,000	3,220	IV	78	Асфальтобетон
0003151	Подъезд к б/о "Колосок" от км 1+820 а/д "Подъезд к д.Мелёхина"	3,220	3,620	V	78	Асфальтобетон
0003152	Подъезд к с.Кунарское от км 1+960 а/д "Подъезд к д.Мелёхина"	0,000	1,795	V	34	Асфальтобетон
0003152	Подъезд к с.Кунарское от км 1+960 а/д "Подъезд к д.Мелёхина"	1,795	2,300	IV	34	Асфальтобетон
0003160	Подъезд к с.Коменки от км 100+800 а/д "г.Екатеринбург - г.Тюмень"	0,000	0,050	V	35	Асфальтобетон
0003160	Подъезд к с.Коменки от км 100+800 а/д "г.Екатеринбург - г.Тюмень"	0,050	2,050	V	35	Грунтовое профилированное

Код дороги	Автомобильная дорога	Начало участка, км	Конец участка, км	Категория авто-дороги	Приведенная интенсивность движения, ед/сут	Тип покрытия
0003160	Подъезд к с.Коменки от км 100+800 а/д "г.Екатеринбург - г.Тюмень"	2,050	3,240	V	35	Песчано-щебеночная смесь
0003160	Подъезд к с.Коменки от км 100+800 а/д "г.Екатеринбург - г.Тюмень"	3,240	5,150	V	35	Грунтовое профилированное
0003160	Подъезд к с.Коменки от км 100+800 а/д "г.Екатеринбург - г.Тюмень"	5,150	5,855	V	35	Асфальтобетон
0003170	Подъезд к д.Паршина от км 107+882 а/д "г.Екатеринбург - г.Тюмень"	0,000	4,670	IV	92	Асфальтобетон
0003171	с.Чернокоровское, подъезд к очистным сооружениям от км 0+830 а/д "Подъезд к д.Паршина"	0,000	0,595	V	9	Асфальтобетон
0003180	Подъезд к с.Ильинское от км 113+051 а/д г.Екатеринбург - г.Тюмень"	0,000	3,640	IV	144	Асфальтобетон
0003180	Подъезд к с.Ильинское от км 113+051 а/д г.Екатеринбург - г.Тюмень"	3,640	14,155	IV	142	Асфальтобетон
0003181	Подъезд к с.Волковское от км 3+640 а/д "Подъезд к с.Ильинское"	0,000	1,980	V	54	Асфальтобетон
0003182	с.Волковское, ул.Набережная от км 1+345 а/д "Подъезд к с.Волковское"	0,000	1,055	V	32	Асфальтобетон
0003183	с.Волковское, ул.Заречная от км 1+615 а/д "Подъезд к .Волковское"	0,000	0,030	V	24	Асфальтобетон
0003183	с.Волковское, ул.Заречная от км 1+615 а/д "Подъезд к .Волковское"	0,030	0,900	V	24	Щебень
0701000	г.Богданович - г.Сухой Лог	0,000	12,755	III	5253	Асфальтобетон
0701110	Подъезд к с.Тыгиш от км 0+535 а/д "г.Богданович - г.Сухой Лог"	0,000	4,015	IV	984	Асфальтобетон
0701110	Подъезд к с.Тыгиш от км 0+535 а/д "г.Богданович - г.Сухой Лог"	4,015	5,710	IV	521	Асфальтобетон
0701110	Подъезд к с.Тыгиш от км 0+535 а/д "г.Богданович - г.Сухой Лог"	5,710	6,620	V	521	Асфальтобетон
0702000	г.Богданович - д.Кашина - г.Сухой Лог	0,000	9,835	IV	1008	Асфальтобетон
0702000	г.Богданович - д.Кашина - г.Сухой Лог	9,835	11,965	IV	1008	Щебень
0702110	Подъезд к .Кондратьева от км 6+610 а/д "г.Богда-	0,000	0,032	V	17	Асфальтобетон

Код дороги	Автомобильная дорога	Начало участка, км	Конец участка, км	Категория авто-дороги	Приведенная интенсивность движения, ед/сут	Тип покрытия
	нович - д.Кашина - г.Сухой Лог"					
0702110	Подъезд к .Кондратьева от км 6+610 а/д г.Богданович - д.Кашина - г.Сухой Лог"	0,032	0,830	V	17	Грунт
0703000	г.Богданович - с.Гарашкинское	0,000	7,800	IV	176	Асфальтобетон
0703000	г.Богданович - с.Гарашкинское	7,800	16,345	IV	162	Асфальтобетон
0703000	г.Богданович - с.Гарашкинское	16,345	26,825	IV	147	Асфальтобетон
0704000	г.Богданович - с.Ляпустино - п.Луч	0,000	6,000	IV	3439	Асфальтобетон
0704000	г.Богданович - с.Ляпустино - п.Луч	6,000	9,350	IV	482	Асфальтобетон
0704000	г.Богданович - с.Ляпустино - п.Луч	9,350	9,375	V	482	Асфальтобетон
0704000	г.Богданович - с.Ляпустино - п.Луч	9,375	9,960	V	482	Щебень
0704000	г.Богданович - с.Ляпустино - п.Луч	9,960	10,000	V	482	Грунтово-щебеночная смесь
0704000	г.Богданович - с.Ляпустино - п.Луч	10,000	20,430	V	85	Грунтово-щебеночная смесь
0705000	г.Богданович - с.Покровское	1,500	5,100	V	28	Щебень
0705000	г.Богданович - с.Покровское	5,100	13,550	III	1394	Асфальтобетон
0705000	г.Богданович - с.Покровское	13,550	14,311	III	1745	Асфальтобетон
0705110	Подъезд к с.Каменноозёрское от км 13+614 а/д "г.Богданович - с.Покровское"	0,000	1,700	IV	54	Асфальтобетон
0706000	д.Верхняя Полдневая - с.Щипачи	0,000	4,700	V	28	Гравий
0706000	д.Верхняя Полдневая - с.Щипачи	4,700	5,340	V	28	Асфальтобетон
0707000	д.Жуково - д.Поджуково	0,000	3,630	V	13	Песчано-щебеночная смесь
0707000	д.Жуково - д.Поджуково	3,630	4,040	V	13	Грунтовое естественное
0708000	с.Бараба - д.Орлова	0,000	1,875	IV	202	Асфальтобетон
0708000	с.Бараба - д.Орлова	1,875	3,300	IV	139	Асфальтобетон
0708000	с.Бараба - д.Орлова	3,300	5,355	V	139	Асфальтобетон
0709000	с.Бараба - с.Кулики	0,000	0,025	V	7	Асфальтобетон

Код дороги	Автомобильная дорога	Начало участка, км	Конец участка, км	Категория авто- дороги	Приведенная интенсивность движения, ед/сут	Тип покрытия
0709000	с.Бараба - с.Кулики	0,025	1,499	V	7	Грунтовое естественное
0709000	с.Бараба - с.Кулики	1,499	1,525	V	7	Асфальтобетон
0710000	с.Грязновское - г.Асбест	0,000	12,805	IV	377	Асфальтобетон
0710110	Подъезд к п.Красный Маяк от км 0+830 а/д "с.Грязновское - с.Асбест"	0,000	1,940	IV	111	Асфальтобетон
0711000	с.Грязновское - п.Гряз- новская - д.Орлова	0,000	3,165	IV	212	Асфальтобетон
0711000	с.Грязновское - п.Гряз- новская - д.Орлова	3,165	3,940	IV	160	Асфальтобетон
0711000	с.Грязновское - п.Гряз- новская - д.Орлова	3,940	4,630	IV	160	Щебень
0711110	Подъезд к ж/д ст.Гряз- новская от км 3+115 а/д "с.Грязновское - п.Гряз- новская - д.Орлова"	0,000	0,540	IV	41	Асфальтобетон
0711110	Подъезд к ж/д ст.Гряз- новская от км 3+115 а/д "с.Грязновское - п.Гряз- новская - д.Орлова"	0,540	0,610	V	41	Асфальтобетон
0711110	Подъезд к ж/д ст.Гряз- новская от км 3+115 а/д "с.Грязновское - п.Гряз- новская - д.Орлова"	0,610	0,925	V	41	Щебень
0712000	с.Ильинское - д.Черданцы	0,000	6,040	IV	36	Асфальтобетон
0712000	с.Ильинское - д.Черданцы	6,040	7,300	IV	36	Щебень
0713000	с.Троицкое - д.Верхняя Полдневая	0,000	2,834	IV	197	Асфальтобетон
0713000	с.Троицкое - д.Верхняя Полдневая	2,834	7,421	IV	177	Асфальтобетон
0713000	с.Троицкое - д.Верхняя Полдневая	7,421	9,724	IV	130	Асфальтобетон
0713000	с.Троицкое - д.Верхняя Полдневая	9,724	23,844	IV	130	Песчано- щебеночная смесь
0713110	Подъезд к п.Полднейой от км 7+330 а/д "с.Троицкое - д.Верхняя Полдневая"	0,000	0,860	IV	182	Асфальтобетон
0713110	Подъезд к п.Полднейой от км 7+330 а/д "с.Троицкое - д.Верхняя Полдневая"	0,860	5,008	V	182	Асфальтобетон
0713110	Подъезд к п.Полднейой от км 7+330 а/д с.Троиц- кое - д.Верхняя Полдневая"	5,008	5,260	V	182	Песчано- щебеночная смесь
0714000	с.Троицкое - с.Байны	0,000	2,465	IV	141	Асфальтобетон

Код дороги	Автомобильная дорога	Начало участка, км	Конец участка, км	Категория авто-дороги	Приведенная интенсивность движения, ед/сут	Тип покрытия
0715000	с.Щипачи - д.Алёшина	0,000	0,020	IV	26	Асфальтобетон
0715000	с.Щипачи - д.Алёшина	0,020	2,000	IV	26	Щебень
0715000	с.Щипачи - д.Алёшина	2,000	3,770	V	26	Щебень
0716000	Соединительная дорога от км 77+710 а/д "г.Екатеринбург - г.Тюмень" до км 5+095 а/д "г.Богданович - с.Покровское" (через .Бараба)	0,000	3,335	IV	447	Асфальтобетон
0716000	Соединительная дорога от км 77+710 а/д "г.Екатеринбург - г.Тюмень" до км 5+095 а/д "г.Богданович - с.Покровское" (через с.Бараба)	3,335	8,005	IV	512	Асфальтобетон
0716110	Подъезд к с.Бараба от км 3+335 а/д "Соединительная дорога от км 77+710 а/д "г.Екатеринбург - г.Тюмень" до км 5+095 а/д "г.Богданович - с.Покровское" (через с.Бараба)	0,000	0,675	IV	118	Асфальтобетон
0716110	Подъезд к с.Бараба от км 3+335 а/д "Соединительная дорога от км 77+710 а/д "г.Екатеринбург - г.Тюмень" до км 5+095 а/д "г.Богданович - с.Покровское" (через с.Бараба)	0,675	1,975	V	160	Асфальтобетон
0716120	Подъезд к с.Кулики от км 6+830 а/д "Соединительная дорога от км 77+710 а/д "г.Екатеринбург - г.Тюмень" до км 5+095 а/д г.Богданович - с.Покровское" (через с.Бараба)"	0,000	2,010	V	43	Асфальтобетон
0717000	Соединительная дорога от км 4+862 а/д "Подъезд к п.Полднейвой" до км 11+702 а/д "с.Троицкое - д.Верхняя Полднейвая"	0,000	0,480	IV	12	Щебень
1302000	г.Камышлов - г.Каменск-Уральский	13,813	17,952	IV	298	Щебень
1302000	г.Камышлов - г.Каменск-Уральский	17,952	21,187	IV	298	Асфальтобетон
1302000	г.Камышлов - г.Каменск-Уральский	21,187	29,269	IV	62	Щебень

Код дороги	Автомобильная дорога	Начало участка, км	Конец участка, км	Категория авто- дороги	Приведенная интенсивность движения, ед/сут	Тип покрытия
1302000	г.Камышлов - г.Каменск-Уральский	29,269	29,326	IV	48	Щебень
1302000	г.Камышлов - г.Каменск-Уральский	29,326	29,413	IV	48	Асфальтобетон
1302000	г.Камышлов - г.Каменск-Уральский	29,413	37,670	IV	48	Щебень
1302000	г.Камышлов - г.Каменск-Уральский	37,670	37,800	V	48	Грунтовое естественное
1302000	г.Камышлов - г.Каменск-Уральский	37,800	40,270	V	1	Грунтовое естественное

Таблица 24. - Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения городского округа Богданович
(по состоянию на 01.01.2019)

№ п/п	Идентификационный номер	Наименование автомобильной дороги	Общая протяженность, км	Категория	Тип покрытия		
					асфальт	щеб/грав	грунт
1	65-416 ОП МЗ 0001	г.Богданович, ул. Кунавина	3,900	3	3,900	-	-
2	65-416 ОП МЗ 0002	г.Богданович, ул. Партизанская	1,133	4	1,133	-	-
3	65-416 ОП МЗ 0003	г.Богданович, ул. Первомайская	2,100	4	2,100	-	-
4	65-416 ОП МЗ 0004	г.Богданович, ул. Октябрьская	1,724	4	1,724	-	-
5	65-416 ОП МЗ 0005	г.Богданович, ул. Ленина	1,424	4	1,424	-	-
6	65-416 ОП МЗ 0006	г.Богданович, ул. Гагарина	1,300	4	1,300	-	-
7	65-416 ОП МЗ 0007	г.Богданович, ул. Советская	0,493	4	0,493	-	-
8	65-416 ОП МЗ 0008	г.Богданович, ул. Спортивная	1,217	5	1,217	-	-
9	65-416 ОП МЗ 0009	г.Богданович, ул. Мира	1,200	4	0,780	0,420	-
10	65-416 ОП МЗ 0010	г.Богданович, ул. Уральская	1,280	4/5	0,442	0,838	-
11	65-416 ОП МЗ 0011	г.Богданович, пер.Октябрьский	0,600	5	0,600	-	-
12	65-416 ОП МЗ 0012	г.Богданович, ул. Новая	0,361	5	-	0,361	-
13	65-416 ОП МЗ 0013	г.Богданович, ул. Свердлова	0,265	5	0,265	-	-
14	65-416 ОП МЗ 0014	г.Богданович, ул. Пионерская	0,600	3	0,600	-	-
15	65-416 ОП МЗ 0015	г.Богданович, ул. Буденного	0,616	5	0,616	-	-
16	65-416 ОП МЗ 0016	г.Богданович, ул. Кирова	0,573	5		0,573	-
17	65-416 ОП МЗ 0017	г.Богданович, ул. Красноармейская	0,325	5	0,325	-	-
18	65-416 ОП МЗ 0018	г.Богданович, ул. Садовая	1,508	5	0,257	1,251	-
19	65-416 ОП МЗ 0019	г.Богданович, ул. Чкалова	1,080	4	1,080	-	-
20	65-416 ОП МЗ 0020	г.Богданович, ул. Энтузиастов	0,259	5	0,259	-	-
21	65-416 ОП МЗ 0021	г.Богданович, ул. Формовщиков	0,312	5	0,312	-	-
22	65-416 ОП МЗ 0022	г.Богданович, ул. Металлистов	0,325	5	-	0,325	-
23	65-416 ОП МЗ 0023	г.Богданович, ул. Энергетиков	0,388	5	-	0,388	-
24	65-416 ОП МЗ 0024	г.Богданович, ул. Огнеупорщиков	1,205	5	-	1,205	-
25	65-416 ОП МЗ 0025	г.Богданович, ул. Декабристов	1,400	5	-	1,400	-
26	65-416 ОП МЗ 0026	г.Богданович, ул. Центральная	1,200	5	-	1,200	-
27	65-416 ОП МЗ 0027	г.Богданович, ул. Окружная	1,250	5	-	1,250	-
28	65-416 ОП МЗ 0028	г.Богданович, пер. Окружной	0,350	5	-	0,350	-

№ п/п	Идентификационный номер	Наименование автомобильной дороги	Общая протяжен- ность, км	Категория	Тип покрытия		
					асфальт	щеб/грав	грунт
29	65-416 ОП МЗ 0029	г.Богданович, пер.Короткий	0,125	5	-	0,125	-
30	65-416 ОП МЗ 0030	г.Богданович, ул. Рокицанская	0,996	4	0,996	-	-
31	65-416 ОП МЗ 0031	г.Богданович, ул. Победы	1,710	5	1,710	-	-
32	65-416 ОП МЗ 0032	г.Богданович, пер.Победы 1,2	0,820	5	-	0,820	-
33	65-416 ОП МЗ 0033	г.Богданович, ул. Степная	0,352	5	-	-	0,352
34	65-416 ОП МЗ 0034	г.Богданович, ул. Комарова	0,800	5	-	-	0,800
35	65-416 ОП МЗ 0035	г.Богданович, ул. Циолковского	0,800	5	-	0,800	-
36	65-416 ОП МЗ 0036	г.Богданович, ул. Полевая	1,120	5	-	-	1,120
37	65-416 ОП МЗ 0037	г.Богданович, ул. Сиреневая	1,120	5	-	-	1,120
38	65-416 ОП МЗ 0038	г.Богданович, ул. Яблонева	1,120	5	-	-	1,120
39	65-416 ОП МЗ 0039	г.Богданович, ул. Пархоменко	0,146	5	-	-	0,146
40	65-416 ОП МЗ 0040	г.Богданович, ул. Пургина	0,640	5	-	0,640	-
41	65-416 ОП МЗ 0041	г.Богданович, пер.Пургина	0,350	5	-	0,350	-
42	65-416 ОП МЗ 0042	г.Богданович, ул. Озерная	0,630	5	-	0,630	-
43	65-416 ОП МЗ 0043	г.Богданович, ул. Некрасова	0,733	5	0,733	-	-
44	65-416 ОП МЗ 0044	г.Богданович, ул. Щорса	0,362	5	-	0,362	-
45	65-416 ОП МЗ 0045	г.Богданович, ул. Бажова	0,390	5	-	0,390	-
46	65-416 ОП МЗ 0046	г.Богданович, ул. Фрунзе	0,268	5	-	0,268	-
47	65-416 ОП МЗ 0047	г.Богданович, ул. Парковая	0,600	5	-	0,600	-
48	65-416 ОП МЗ 0048	г.Богданович, ул. Железнодорожников	0,300	5	-	0,300	-
49	65-416 ОП МЗ 0049	г.Богданович, пер.Станционный	0,222	5	-	0,338	-
50	65-416 ОП МЗ 0050	г.Богданович, ул. Северная	0,275	5	-	0,275	-
51	65-416 ОП МЗ 0053	г.Богданович, ул.Стрелочников	0,600	5	-	0,600	-
52	65-416 ОП МЗ 0051	г.Богданович, ул. Южная	0,400	5	-	0,400	-
53	65-416 ОП МЗ 0052	г.Богданович, ул. Юбилейная	0,600	5	0,200	0,400	-
54	65-416 ОП МЗ 0174	г.Богданович, ул.Калинина	0,200	5	-	-	0,200
55	65-416 ОП МЗ 0054	г.Богданович, ул. Кооперативная	3,914	4	3,914	-	-
56	65-416 ОП МЗ 0055	г.Богданович, ул. Чапаева	0,939	4	0,939	-	-
57	65-416-ОП МЗ 0210	г.Богданович, ул.9 января	0,300	5	0,300	-	-
58	65-416 ОП МЗ 0056	г.Богданович, пер.9 января	0,449	5	-	0,449	-

№ п/п	Идентификационный номер	Наименование автомобильной дороги	Общая протяжен- ность, км	Категория	Тип покрытия		
					асфальт	щеб/грав	грунт
59	65-416 ОП МЗ 0057	г.Богданович, пер.Карла Маркса	0,250	5	-	0,250	-
60	65-416 ОП МЗ 0058	г.Богданович, ул. Карла Маркса	0,895	5	0,895	-	-
61	65-416 ОП МЗ 0059	г.Богданович, ул. Пищевиков	1,400	4	1,400	-	-
62	65-416 ОП МЗ 0060	г.Богданович, ул. Крылова	1,033	4	1,033	-	-
63	65-416 ОП МЗ 0061	г.Богданович, ул. Школьная	1,025	4	1,025	-	-
64	65-416 ОП МЗ 0062	г.Богданович, ул. Степана Разина	3,170	4	3,170	-	-
65	65-416 ОП МЗ 0063	г.Богданович, ул.Тимирязева	0,895	4	0,895	-	-
66	65-416 ОП МЗ 0064	г.Богданович, ул. 1 квартал	0,450	4	0,450	-	-
67	65-416 ОП МЗ 0065	г.Богданович, ул. Мичурина	0,876	5	-	-	0,876
68	65-416 ОП МЗ 0066	г.Богданович, пер.Школьный	0,650	5	-	0,650	-
69	65-416 ОП МЗ 0067	г.Богданович, ул. Механизаторов	0,284	5	-	0,284	-
70	65-416 ОП МЗ 0068	г.Богданович, ул. Лесная	0,500	5	-	0,500	-
71	65-416 ОП МЗ 0069	г.Богданович, пер. Лесной	0,160	5	-	-	0,160
72	65-416 ОП МЗ 0070	г.Богданович, ул. А.Матросова	0,500	5	-	-	0,500
73	65-416 ОП МЗ 0071	г.Богданович, пер.А.Матросова	0,500	5	-	-	0,500
74	65-416 ОП МЗ 0072	г.Богданович, ул. 50 лет ВЛКСМ	0,500	5	-	0,500	-
75	65-416 ОП МЗ 0073	г.Богданович, ул. Олега Кошевого	0,969	5	0,969	-	-
76	65-416 ОП МЗ 0074	г.Богданович, пер.Олега Кошевого 1	0,990	5	-	0,990	-
77	65-416 ОП МЗ 0075	г.Богданович, пер.Олега Кошевого 2	0,400	5	-	0,400	-
78	65-416 ОП МЗ 0076	г.Богданович, ул. Максима Горького	1,456	5	0,273	1,187	-
79	65-416 ОП МЗ 0077	г.Богданович, пер.Максима Горького	0,200	5		0,200	-
80	65-416 ОП МЗ 0078	г.Богданович, ул. Сибирская	0,565	5	-	-	0,565
81	65-416 ОП МЗ 0079	г.Богданович, пер.Сибирский	0,250	5	-	-	0,250
82	65-416 ОП МЗ 0080	г.Богданович, ул. Березовая	0,875	5	-	-	0,875
83	65-416 ОП МЗ 0081	г.Богданович, пер.Березовый	0,160	5	-	-	0,160
84	65-416 ОП МЗ 0082	г.Богданович, ул. Тихая	0,560	5	-	-	0,560
85	65-416 ОП МЗ 0083	г.Богданович, пер.Светлый	0,160	5	-	-	0,160
86	65-416 ОП МЗ 0084	г.Богданович, проезд от ул.Пищевиков до ул.9 января	1,000	5	0,100	0,900	-
87	65-416 ОП МЗ 0085	г.Богданович, ул. Молодежи	0,705	5	-	0,705	-
88	65-416 ОП МЗ 0086	г.Богданович, ул. Комсомольская	0,650	5	-	0,650	-
89	65-416 ОП МЗ 0087	г.Богданович, пер.Комсомольский	0,300	5	-	-	0,300

№ п/п	Идентификационный номер	Наименование автомобильной дороги	Общая протяжен- ность, км	Категория	Тип покрытия		
					асфальт	щеб/грав	грунт
90	65-416 ОП МЗ 0088	г.Богданович, ул. Новаторов	0,204	5	0,204	-	-
91	65-416 ОП МЗ 0089	г.Богданович, ул. Куйбышева	0,400	5	0,400	-	-
92	65-416 ОП МЗ 0090	г.Богданович, ул. Перепечина	0,813	5	0,813	-	-
93	65-416 ОП МЗ 0091	г.Богданович, ул. Коммунаров	0,945	5	-	-	0,945
94	65-416 ОП МЗ 0092	г.Богданович, пер.Коммунаров	0,300	5	-	-	0,300
95	65-416 ОП МЗ 0093	г.Богданович, ул. Гастелло	1,300	5	-	1,300	-
96	65-416 ОП МЗ 0094	г.Богданович, ул. Токарей	0,977	5	0,977	-	-
97	65-416 ОП МЗ 0095	г.Богданович, пер.Токарей	0,300	5	-	0,300	-
98	65-416 ОП МЗ 0096	г.Богданович, ул. Труда	0,619	4	0,800	-	-
99	65-416 ОП МЗ 0097	г.Богданович, ул. Пушкина	0,900	5	-	0,900	-
100	65-416 ОП МЗ 0098	г.Богданович, пер.Пушкина	0,300	5	-	-	0,300
101	65-416 ОП МЗ 0099	г.Богданович, ул. Строителей	1,610	4	1,610	-	-
102	65-416 ОП МЗ 0100	г.Богданович, ул. Пролетарская	0,641	5	-	0,641	-
103	65-416 ОП МЗ 0101	г.Богданович, ул. Энгельса	1,800	5	-	1,800	-
104	65-416 ОП МЗ 0102	г.Богданович, пер.Карла Маркса 2	0,201	5	-	0,201	-
105	65-416 ОП МЗ 0103	г.Богданович, ул. Береговая	1,918	5	-	1,918	-
106	65-416 ОП МЗ 0104	г.Богданович, пер.Энгельса	0,263	5	-	-	0,263
107	65-416 ОП МЗ 0105	г.Богданович, ул. Заречная	0,775	5	-	0,775	-
108	65-416 ОП МЗ 0106	г.Богданович, ул. Фарфористов	0,435	5	-	0,435	-
109	65-416 ОП МЗ 0107	г.Богданович, ул. 50 лет Победы	0,235	5	-	-	0,235
110	65-416 ОП МЗ 0108	г.Богданович, ул. Кольцевая	0,165	5	-	-	0,165
111	65-416 ОП МЗ 0109	г.Богданович, проезд от ул. Строителей до ул. 8 Марта	1,475	5	-	1,475	-
112	65-416 ОП МЗ 0110	г.Богданович, ул. 8 Марта	1,300	4	1,300	-	-
113	65-416 ОП МЗ 0111	г.Богданович, ул. Луговая	0,588	5	-	0,588	-
114	65-416 ОП МЗ 0112	г.Богданович, ул. Беякова	0,160	5	-	0,160	-
115	65-416 ОП МЗ 0113	г.Богданович, ул. Восточная	0,433	5	-	0,433	-
116	65-416 ОП МЗ 0114	г.Богданович, ул. Байдукова	0,460	5	-	0,460	-
117	65-416 ОП МЗ 0115	г.Богданович, ул. Лермонтова	0,464	5	-	0,464	-
118	65-416 ОП МЗ 0116	г.Богданович, проезд от ул. Гагарина, 19 до ул. Октябрьской, 13	0,117	5	0,117	-	-
119	65-416 ОП МЗ 0117	г.Богданович, проезд от ул.Первомайской, 23 до ул.Первомайской,29	0,210	5	0,210	-	-

№ п/п	Идентификационный номер	Наименование автомобильной дороги	Общая протяжен- ность, км	Категория	Тип покрытия		
					асфальт	щеб/грав	грунт
120	65-416 ОП МЗ 0118	г.Богданович, проезд от ул. Гагарина, 15 до ул. Партизанской, 18	0,210	5	0,210	-	-
121	65-416 ОП МЗ 0119	г.Богданович, проезд от ул. Партизанской, 14 до ул.Партизанской,16	0,080	5	0,080	-	-
122	65-416 ОП МЗ 0120	г.Богданович, проезд от ул. Октябрьской, 14 до ул. Кунавина, 23	0,128	5	0,128	-	-
123	65-416 ОП МЗ 0121	г.Богданович, проезд от ул. Партизанской, 24 до ул.Партизанской, 26	0,270	5	0,270	-	-
124	65-416 ОП МЗ 0122	г.Богданович, проезд от ул. Партизанской, 20 до ул. Октябрьской, 13	0,220	5	0,220	-	-
125	65-416 ОП МЗ 0123	г.Богданович, проезд от ул. Октябрьской, 19 до ул.Партизанской, 18а	0,170	5	0,170	-	-
126	65-416 ОП МЗ 0124	г.Богданович, проезд от промдороги до разъезда 1912 км	2,900	5		-	2,900
127	65-416 ОП МЗ 0125	г.Богданович, проезд от ул.1 квартал, 18-ул.1 квартал, 22 до ул. 9 января	0,261	5	0,261	-	-
128	65-416 ОП МЗ 0126	г.Богданович, проезд от ул. 1 квартал, 18 до ул.1 квартал, 25	0,060	5	0,060	-	-
129	65-416 ОП МЗ 0127	г.Богданович, проезд от ул.1 квартал, 18 - ул.1 квартал, 11- ул.1 квартал, 2 – ул.1 квартал, 1 до ул.Тимирязева, 6	0,910	5	0,910	-	-
130	65-416 ОП МЗ 0128	г.Богданович, проезд от ул.Тимирязева, 13 до ул.Тимирязева, 3	0,300	5	0,300	-	-
131	65-416 ОП МЗ 0129	г.Богданович, проезд от ул.Тимирязева, 13 до ул.Школьной	0,190	5		0,190	-
132	65-416 ОП МЗ 0130	г.Богданович, проезд от ул.Тимирязева, 3 до ул.Тимирязева,11	0,480	5	0,480	-	-
133	65-416-ОП МЗ 0211	г.Богданович, проезд от ул.Кунавина до ул.Тепличной	1,630	5	-	-	1,630
134	65-416 ОП МЗ 0361	г.Богданович, проезд от автодороги Сухой Лог-Богданович до коллективного сада «Фарфорист»	1,300	5	-	1,300	-
135	65-416 ОП МЗ 0362	проезд от автодороги г.Сухой Лог до д.Кондратьева	0,800	5	-	0,800	-
136	65-416 ОП МЗ 0213	с.Коменки, пер.Пушкина	0,300	5	-	-	0,300
137	65-416 ОП МЗ 0137	с Коменки, ул. Луговая	1,000	5	1,000	-	-
138	65-416 ОП МЗ 0138	с Коменки, ул. Мира	0,200	4	0,200	-	-
139	65-416 ОП МЗ 0139	с Коменки, ул. 30 лет Победы	0,900	5	0,900	-	-
140	65-416 ОП МЗ 0140	с Коменки, ул. Набережная	0,600	5	-	0,600	-
141	65-416 ОП МЗ 0141	с Коменки, ул. Красных Орлов	0,300	5	-	0,300	-
142	65-146-ОП МЗ 0244	с.Коменки, проезд к кладбищу	0,050	5	-	-	0,050
143	65-416 ОП МЗ 0142	д. Прищаново, ул Советская	0,800	4	0,800	-	-
144	65-146 ОП МЗ 0143	д. Прищаново, ул Северная	0,300	5	-	0,300	-
145	65-146 ОП МЗ 0144	д. Прищаново, ул Комсомольская	0,850	4	0,850	-	-
146	65-416 ОП МЗ 0145	д. Прищаново, ул Механизаторов	1,000	5	-	1,000	-

№ п/п	Идентификационный номер	Наименование автомобильной дороги	Общая протяжен- ность, км	Категория	Тип покрытия		
					асфальт	щеб/грав	грунт
147	65-416 ОП МЗ 0146	д. Прищаново, ул Юбилейная	0,250	5	0,250	-	-
148	65-416 ОП МЗ 0147	д. Поповка, ул Береговая	0,600	5	-	0,600	-
149	65-416 ОП МЗ 0148	д. Кашина, ул Свердлова	0,900	5	-	0,900	-
150	65-416 ОП МЗ 0149	д. Кашина, ул Ленина	0,400	5	-	0,400	-
151	65-416 ОП МЗ 0150	д. Кашина, ул Пушкина	0,450	5	-	0,450	-
152	65-416 ОП МЗ 0151	д. Кашина, ул Гагарина	0,300	5	0,150	0,150	-
153	65-416 ОП МЗ 0152	д. Кашина, ул Набережная	0,400	5	-	0,400	-
154	65-416 ОП МЗ 0255	д.Кашина, проезд к кладбищу	0,050	5	-	-	0,050
155	65-416 ОП МЗ 0258	д.Кондратьева, ул.Бажова	0,300	5	-	0,300	-
156	65-416 ОП МЗ 0153	с. Суворы, ул. Ленина	1,600	5	-	-	1,600
157	65-416 ОП МЗ 0154	с. Суворы, ул. Пушкина	0,170	5	-	-	0,170
158	65-416 ОП МЗ 0155	с. Суворы, ул. Почтовая	0,300	5	-	-	0,300
159	65-416 ОП МЗ 0156	с. Суворы, ул. Садовая	0,400	5	-	-	0,400
160	65-416 ОП МЗ 0274	с.Суворы, ул.Свердлова	0,400	5	0,400	-	-
161	65-416 ОП МЗ 0157	с. Суворы, ул. Гагарина	0,300	5	-	-	0,300
162	65-416 ОП МЗ 0158	с. Суворы, ул. Карла Маркса	0,510	5	-	-	0,510
163	65-416 ОП МЗ 0159	с. Суворы, ул.Льва Толстого	0,420	5	-	-	0,420
164	65-416 ОП МЗ 0160	с. Суворы, пер. Почтовый	0,150	5	-	-	0,150
165	65-416 ОП МЗ 0161	с. Суворы, проезд от ул. Почтовой	0,100	5	-	-	0,100
166	65-416 ОП МЗ 0291	с.Суворы, проезд до кладбища	1,000	5	-	-	1,000
167	65-416 ОП МЗ 0162	с Гарашкинское, ул. Ильича	3,700	4	3,200	-	0,500
168	65-416 ОП МЗ 0163	с Гарашкинское, ул. Садовая	0,400	4	0,400	-	-
169	65-416 ОП МЗ 0164	с Гарашкинское, ул. Свердлова	1,700	5	1,600	-	0,100
170	65-416 ОП МЗ 0165	с Гарашкинское, ул. Полевая	0,400	5	0,300	-	0,100
171	65-416 ОП МЗ 0166	с Гарашкинское, ул. Мира	1,600	4	1,000	-	0,600
172	65-416 ОП МЗ 0167	с Гарашкинское, ул. Восточная	0,480	5	-	-	0,480
173	65-416 ОП МЗ 0168	с Гарашкинское, ул. Заречная	1,100	5	-	-	1,100
174	65-416 ОП МЗ 0169	с Гарашкинское, ул. Лесная	0,400	5	-	-	0,400
175	65-416 ОП МЗ 0170	с Гарашкинское, пер. Космонавтов	0,200	5	-	-	0,200
176	65-416 ОП МЗ 0171	с Гарашкинское, пер. Комсомольский	0,650	5	-	-	0,650
177	65-416 ОП МЗ 0172	с Гарашкинское, пер. Октябрьский	0,600	5	-	-	0,600

№ п/п	Идентификационный номер	Наименование автомобильной дороги	Общая протяжен- ность, км	Категория	Тип покрытия		
					асфальт	щеб/грав	грунт
178	65-416 ОП МЗ 0292	с.Гарашкинское, проезд до кладбища	0,800	5	-	0,800	-
179	65-416 ОП МЗ 0173	от ул Заречной в с. Волковском до д. Щипачи	1,390	5	-	1,390	-
180	65-416 ОП МЗ 0175	с. Волковское, ул. Рабочая	3,500	4	3,500	-	-
181	65-416 ОП МЗ 0176	с. Волковское, ул. Набережная	1,000	5	1,000	-	-
182	65-416 ОП МЗ 0177	с. Волковское, ул. Заречная	5,400	5	-	-	5,400
183	65-416 ОП МЗ 0293	с.Волковское, ул.Специалистов	0,500	5	-	-	0,500
184	65-416 ОП МЗ 0394	с.Волковское, пер.Коммунаров	0,300	5	0,300	-	-
185	65-416 ОП МЗ 0295	с.Волковское, пер.Степной	0,300	5	-	-	0,300
186	65-416 ОП МЗ 0296	с.Волковское, ул.Степана Щипачева	1,000	5	1,000	-	-
187	65-416 ОП МЗ 0297	с.Волковское, проезд от ул.Рабочей до кладбища	0,500	5	-	0,500	-
188	65-416 ОП МЗ 0178	с. Ильинское, ул. Советская	1,200	5	1,200	-	-
189	65-416 ОП МЗ 0179	с. Ильинское, ул. Рабочая	1,200	5	1,200	-	-
190	65-416 ОП МЗ 0180	с. Ильинское, ул. Партизанская	2,800	5	-	-	2,800
191	65-416 ОП МЗ 0181	с. Ильинское, ул. Красных Орлов	2,200	5	-	-	2,200
192	65-416 ОП МЗ 0182	с. Ильинское, ул. Первомайская	1,300	5	-	1,300	-
193	65-416 ОП МЗ 0183	с. Ильинское, ул. Октябрьская	3,000	5	-	3,000	-
194	65-416 ОП МЗ 0184	с. Ильинское, ул. Новая	0,200	5	-	0,200	-
195	65-416 ОП МЗ 0185	с. Ильинское, пер. Тихий	0,580	5	-	-	0,580
196	65-416 ОП МЗ 0186	с. Ильинское, пер. Коробицина	0,380	5	-	-	0,380
197	65-416 ОП МЗ 0187	с. Ильинское, пер. Кирова	1,200	5	-	-	1,200
198	65-416 ОП МЗ 0363	проезд от с.Ильинского до д.Черданцы	1,000	5	-	-	1,000
199	65-416 ОП МЗ 0298	с.Ильинское, проезд от ул.Советской до кладбища	0,300	5	-	-	0,300
200	65-416 ОП МЗ 0188	с. Троицкое, ул. Тимирязева	5,300	5	-	5,300	-
201	65-416 ОП МЗ 0189	с. Троицкое, ул. Пургина	3,200	5	-	3,200	-
202	65-416 ОП МЗ 0190	с. Троицкое, ул. Чкалова	2,000	5	-	2,000	-
203	65-416 ОП МЗ 0192	с. Троицкое, ул. Энгельса	2,400	5	-	2,400	-
204	65-416 ОП МЗ 0193	с. Троицкое, пер. Энгельса	0,200	5	-	0,200	-
205	65-416 ОП МЗ 0194	с. Троицкое, ул. Красных Орлов	0,470	5	-	0,470	-
206	65-416 ОП МЗ 0195	с. Троицкое, ул. Мира	0,510	5	-	0,510	-
207	65-416 ОП МЗ 0196	с. Троицкое, ул. Первомайская	0,400	5	-	0,400	-

№ п/п	Идентификационный номер	Наименование автомобильной дороги	Общая протяжен- ность, км	Категория	Тип покрытия		
					асфальт	щеб/грав	грунт
208	65-416 ОП МЗ 0197	с. Троицкое, ул. Грибова	1,500	5	-	1,500	-
209	65-416 ОП МЗ 0199	с. Троицкое, пер. Ленина	1,200	5	-	1,200	-
210	65-416 ОП МЗ 0200	с. Троицкое, ул. Челюскинцев	1,400	5	-	1,400	-
211	65-416 ОП МЗ 0201	с. Троицкое, ул. Луговая	1,000	5	-	1,000	-
212	65-416 ОП МЗ 0299	с.Троицкое, проезд от ул.Ленина до детского сада	0,300	5	-	0,300	-
213	65-416 ОП МЗ 191	с.Троицкое, проезд от ул.Ленина до ул.Энгельса	0,350	5	0,350	-	-
214	65-416 ОП МЗ 0198	с.Троицкое, проезд от автодороги «Богданович –с.Ляпустино –п.Луч» до разъезда 269 км	1,100	5	-	-	1,100
215	65-416 ОП МЗ 0313	с. Троицкое, проезд от ул.Первомайской до ул.Ленина	1,500	5	-	1,500	-
216	65-416 ОП МЗ 0314	с. Троицкое, проезд от ул. Чкалова до разъезда 262 км	3,000	5	-	3,000	-
217	65-416 ОП МЗ 0315	с. Троицкое, проезд от ул. Первомайской до кладбища	0,500	5	-	0,500	-
218	65-416 ОП МЗ 0202	с. Каменноозерское, ул. Ленина	2,600	4	2,600	-	-
219	65-416 ОП МЗ 0203	с. Каменноозерское, ул. 8 Марта	0,600	4	0,600	-	-
220	65-416 ОП МЗ 0204	с. Каменноозерское, ул. Космонавтов	1,290	5	1,290	-	-
221	65-416 ОП МЗ 0205	с. Каменноозерское, ул. Чапаева	0,450	5	0,450	-	-
222	65-416 ОП МЗ 0316	с.Каменноозерское, проезд от ул.Мира до ул.Космонавтов	0,100	5	0,100	-	-
223	65-416 ОП МЗ 0317	с.Каменноозерское, проезд от ул.Ленина до ул.8 Марта	0,300	5	-	0,300	-
224	65-416 ОП МЗ 0206	с. Каменноозерское, ул. Мира	1,550	5	0,800	0,750	-
225	65-416 ОП МЗ 0318	с.Каменноозерское, проезд от ул.8 Марта до кладбища	0,100	5	-	0,100	-
226	65-416 ОП МЗ 0132	д Раскатиха, ул Новая	2,700	5	-	-	2,700
227	65-416 ОП МЗ 0133	д Раскатиха, ул Набережная	0,700	5	-	-	0,700
228	65-416 ОП МЗ 0131	с. Чернокоровское, пер Победы	0,200	5	0,200	-	-
229	65-416 ОП МЗ 0207	с. Чернокоровское, ул. Молодежная	0,400	5	0,400	-	-
230	65-416 ОП МЗ 0208	с. Чернокоровское, ул. Партизанская	1,000	4	1,000	-	-
231	65-416 ОП МЗ 0209	с. Чернокоровское, ул. Заречная	1,300	5	1,300	-	-
232	65-416 ОП МЗ 0319	с.Чернокоровское, проезд от ул.Молодежной до кладбища	0,300	5	-	-	0,300
233	65-416 ОП МЗ 0134	д. Паршина, ул. Уральская	1,300	5	-	-	1,300
234	65-416 ОП МЗ 0135	д. Паршина, ул. Ключевая	0,500	5	-	-	0,500
235	65-416 ОП МЗ 0136	д. Паршина, ул. Луговая	1,200	5	-	-	1,200
236	65-416 ОП МЗ 0364	проезд от автодороги Екатеринбург –Тюмень до д.Паршина	1,300	5	-	-	1,300

№ п/п	Идентификационный номер	Наименование автомобильной дороги	Общая протяжен- ность, км	Категория	Тип покрытия		
					асфальт	щеб/грав	грунт
237	65-416 ОП МЗ 0212	с. Грязновское, ул. Ленина	2,300	4	2,300	-	-
238	65-416 ОП МЗ 0214	с. Грязновское, ул. Вересовая	0,900	5	-	-	0,900
239	65-416 ОП МЗ 0215	с. Грязновское, ул. Молодежная	0,600	4	0,600	-	-
240	65-416 ОП МЗ 0216	с. Грязновское, ул. Набережная	0,500	5	-	-	0,500
241	65-416 ОП МЗ 0217	с. Грязновское, ул. Шарташская	1,000	5	-	-	1,000
242	65-416 ОП МЗ 0218	с. Грязновское, ул. Зарывных	0,200	5	-	-	0,200
243	65-416 ОП МЗ 0219	с. Грязновское, ул. Новая	0,800	5	0,800	-	-
244	65-416 ОП МЗ 0220	с. Грязновское, ул. Студенческая	0,500	5	0,500	-	-
245	65-416 ОП МЗ 0221	с. Грязновское, ул. Лесная	0,300	5	0,300	-	-
246	65-416 ОП МЗ 0222	с. Грязновское, ул. Гагарина	1,000	5	1,000	-	-
247	65-416 ОП МЗ 0223	с. Грязновское, ул. Юбилейная	0,700	5	0,700	-	-
248	65-416 ОП МЗ 0320	с.Грязновское, ул.Школьная	0,400	5	-	-	0,400
249	65-416 ОП МЗ 0321	с.Грязновское, пер.Гусевка	0,250	5	-	-	0,250
250	65-416 ОП МЗ 0322	с.Грязновское, проезд от автодороги Екатеринбург – Тюмень к кладбищу	0,300	5	-	0,300	-
251	65-416 ОП МЗ 0224	д. Чудова, ул. Ленина	3,000	5	3,000	-	-
252	65-416 ОП МЗ 0225	д. Чудова, ул. Набережная	0,850	5	-	-	0,850
253	65-416 ОП МЗ 0226	д. Чудова, ул. Боровая	0,400	5	-	-	0,400
254	65-416 ОП МЗ 0227	п. Красный Маяк, ул. Лесная	1,200	5	1,200	-	-
255	65-416 ОП МЗ 0228	п. Красный Маяк, ул. Коммунаров	0,600	5	-	-	0,600
256	65-416 ОП МЗ 0229	п. Красный Маяк, ул. Набережная	0,500	5	-	-	0,500
257	65-416 ОП МЗ 0230	п. Грязновская, (без названия)	0,850	4	0,500	-	0,350
258	65-416 ОП МЗ 0231	с. Байны, ул. Автомобилистов	0,600	5	-	0,300	0,300
259	65-416 ОП МЗ 0232	с. Байны, ул. Набережная	0,950	5	-	0,950	-
260	65-416 ОП МЗ 0233	с. Байны, ул. Новая	2,000	5	-	1,200	0,800
261	65-416 ОП МЗ 0234	с. Байны, ул. Ленина	1,800	4	-	1,000	0,800
262	65-416 ОП МЗ 0235	с. Байны, ул. Рудничная	2,300	5	-	2,300	-
263	65-416 ОП МЗ 0236	с. Байны, ул. Кунавина	0,750	5	-	0,750	-
264	65-416 ОП МЗ 0237	с. Байны, ул. Рабочая	0,900	5	-	-	0,900
265	65-416 ОП МЗ 0238	с. Байны, пер. Чкалова	0,600	5	-	0,600	-
266	65-416 ОП МЗ 0239	с. Байны, ул. Чкалова	3,700	5	-	3,000	0,700

№ п/п	Идентификационный номер	Наименование автомобильной дороги	Общая протяжен- ность, км	Категория	Тип покрытия		
					асфальт	щеб/грав	грунт
267	65-416 ОП МЗ 0240	с. Байны, ул. 8 Марта	1,300	4	0,400	0,900	-
268	65-416 ОП МЗ 0241	с. Байны, ул. Куйбышева	1,450	5	0,100	1,350	-
269	65-416 ОП МЗ 0242	с. Байны, ул. Еремеева	1,200	5	0,500	0,700	-
270	65-416 ОП МЗ 0243	с. Байны, пер. Куйбышева	0,500	5	-	0,500	-
271	65-416 ОП МЗ 0244	с. Байны, ул. Мичурина	0,200	5	-	0,200	-
272	65-416 ОП МЗ 0245	с. Байны, ул. Горького	0,400	5	-	0,400	-
273	65-416 ОП МЗ 0323	с.Байны, ул.Дачная	0,250	5	-	-	0,250
274	65-416 ОП МЗ 0324	с.Байны, ул.Полевая	0,300	5	-	-	0,300
275	65-416 ОП МЗ 0325	с.Байны, ул.Луговая	0,300	5	-	-	0,300
276	65-416 ОП МЗ 0326	с.Байны, ул.Молодежная	0,400	5	-	-	0,400
277	65-416 ОП МЗ 0327	с.Байны, от ул.Горького до ул.Рудничной	0,900	5	-	-	0,900
278	65-416 ОП МЗ 0360	с.Байны, от ул.Ленина до ул.Рудничной	0,730	5	-	0,730	-
279	65-416 ОП МЗ 0328	с.Байны, проезд от ул.Ленина до кладбища	0,500	5	-	0,500	-
280	65-416 ОП МЗ 0246	д. Октябрина, ул. Лесная	0,600	5	-	0,600	-
281	65-416 ОП МЗ 0247	д. Октябрина, ул. Черемушки	1,500	5	-	-	1,500
282	65-416 ОП МЗ 0329	д.Октябрина, проезд от ул.Лесной до кладбища	0,600	5	-	-	0,600
283	65-416 ОП МЗ 0248	д. В.Полдневая, ул. Кунавина	3,000	5	3,000	-	-
284	65-416 ОП МЗ 0249	д. В.Полдневая, ул. Свердлова	0,300	5	0,300	-	-
285	65-416 ОП МЗ 0330	с.Щипачи, проезд от автодороги Байны – Гарашкинское до кладбища	0,600	5	-	-	0,600
286	65-416 ОП МЗ 0331	д.В.Полдневая, проезд от автодороги Байны – Гарашкинское до кладбища	0,300	5	-	-	0,300
287	65-416 ОП МЗ 0250	д. Щипачи, ул. Рабочая	3,000	5	1,300	-	1,700
288	65-416 ОП МЗ 0251	д. Щипачи, ул. Заречная	1,300	5	-	-	1,300
289	65-416 ОП МЗ 0252	д. Алешина, ул. Лесная	2,100	5	-	-	2,100
290	65-416 ОП МЗ 0253	д. Алешина, пер. Лесной	0,050	5	-	-	0,050
291	65-416 ОП МЗ 0254	п. Полдневой, ул. Первомайская	1,800	5	-	1,800	-
292	65-416 ОП МЗ 0256	п. Полдневой, ул. Ленина	0,900	5	-	0,900	-
293	65-416 ОП МЗ 0257	п. Полдневой, ул. Вокзальная	0,500	5	-	0,500	-
294	65-416 ОП МЗ 0259	с. Бараба, ул. Советская	1,200	4	1,200	-	-
295	65-416 ОП МЗ 0260	с. Бараба, ул. Октябрьская	0,900	4	0,900	-	-

№ п/п	Идентификационный номер	Наименование автомобильной дороги	Общая протяжен- ность, км	Категория	Тип покрытия		
					асфальт	щеб/грав	грунт
296	65-416 ОП МЗ 0261	с. Бараба, ул. 8 Марта	0,600	4	0,600	-	-
297	65-416 ОП МЗ 0262	с. Бараба, ул. Седова	0,700	5	0,700	-	-
298	65-416 ОП МЗ 0263	с.Бараба, ул. Молодежная	1,000	5	1,000	-	-
299	65-416 ОП МЗ 0264	с.Бараба, ул. Лесная	1,200	5	1,200	-	-
300	65-416 ОП МЗ 0265	с.Бараба, ул. Восточная	0,600	5	-	0,600	-
301	65-416 ОП МЗ 0266	с.Бараба, ул. Ленина	0,950	4	0,350	0,600	-
302	65-416 ОП МЗ 0267	с.Бараба, пер. Лесной	0,250	5	0,250	-	-
303	65-416 ОП МЗ 0332	с.Бараба, проезд от автодороги г.Каменск-Уральский до сельской свалки	0,500	5	-	0,500	-
304	65-416 ОП МЗ 0333	с.Бараба, проезд от автодороги г.Каменск-Уральский до кладбища	1,250	5	-	1,250	-
305	65-416 ОП МЗ 0268	с.Кулики, ул. Новая	1,900	5	-	1,900	-
306	65-416 ОП МЗ 0269	с.Кулики, ул. Гагарина	1,700	5	0,300	1,400	-
307	65-416 ОП МЗ 0334	с.Кулики, ул.Набережная	0,700	5	-	0,700	-
308	65-416 ОП МЗ 0335	с.Кулики, проезд от ул.Набережной до ул.Новой	0,600	5	-	0,600	-
309	65-416 ОП МЗ 0336	с.Кулики, проезд от ул.Гагарина до кладбища	0,700	5	-	0,700	-
310	65-416 ОП МЗ 0270	д.Орлова, ул. Калинина	0,600	5	-	0,300	0,300
311	65-416 ОП МЗ 0271	с.Кунарское, ул. Комсомольская	0,950	5	0,950	-	-
312	65-416 ОП МЗ 0272	с.Кунарское, ул. Калинина	1,100	4	1,100	-	-
313	65-416 ОП МЗ 0273	с.Кунарское, ул. Победы	1,100	4	1,100	-	-
314	65-416 ОП МЗ 0337	с.Кунарское, ул.Бажова	0,900	5	-	0,900	-
315	65-416 ОП МЗ 0275	с.Кунарское, ул. Свердлова	0,800	5	0,800	-	-
316	65-416 ОП МЗ 0276	с.Кунарское, пер. Чапаева	0,600	5	-	0,600	-
317	65-416 ОП МЗ 0277	с.Кунарское, пер. Школьный	0,200	5	0,200	-	-
318	65-416 ОП МЗ 0278	с.Кунарское, пер. Калинина	0,200	5	-	0,200	-
319	65-416 ОП МЗ 0279	с.Кунарское, проезд от переулка Ленина до ул.Победы	0,400	5	0,400	-	-
320	65-416 ОП МЗ 0280	с. Кунарское, пер. Пионерский	0,200	5	-	0,200	-
321	65-416 ОП МЗ 0281	с. Кунарское, ул. Мира	1,000	5	1,000	-	-
322	65-416 ОП МЗ 0338	с.Кунарское, проезд от ул.Калинина до ул.Победы	0,200	5	0,200	-	-
323	65-416 ОП МЗ 0339	с.Кунарское, проезд к разъезду	1,500	5	-	-	1,500
324	65-416 ОП МЗ 0282	д. Билейка, ул. Азина	1,000	5	0,500	0,500	-
325	65-416 ОП МЗ 0283	д. Билейка, ул. Набережная	0,950	5	-	0,950	-

№ п/п	Идентификационный номер	Наименование автомобильной дороги	Общая протяжен- ность, км	Категория	Тип покрытия		
					асфальт	щеб/грав	грунт
326	65-416 ОП МЗ 0284	д. Билейка, ул. Советская	1,800	5	1,800	-	-
327	65-416 ОП МЗ 0285	д. Билейка, ул. Мичурина	0,950	5	-	0,950	-
328	65-416 ОП МЗ 0286	Билейский рыбопитомник, ул. Мичурина	0,600	5	0,300	0,300	-
329	65-416 ОП МЗ 0340	д.Билейка, проезд к кладбищу	0,450	5	-	0,450	-
330	65-416 ОП МЗ 0287	д. Мелехина, ул. Ленина	0,850	5	0,850	-	-
331	65-416 ОП МЗ 0288	д. Мелехина, ул. Свердлова	0,450	5	-	0,450	-
332	65-416 ОП МЗ 0289	д. Мелехина, ул. Мичурина	0,350	5	-	0,350	-
333	65-416 ОП МЗ 0290	д. Мелехина, ул. Кирова	0,500	5	-	0,500	-
334	65-416 ОП МЗ 0341	д.Мелехина, проезд к кладбищу	0,900	5	-	-	0,900
335	65-416 ОП МЗ 0342	с.Тыгиш, ул.Гагарина	0,240	5	-	-	0,240
336	65-416 ОП МЗ 0343	с. Тыгиш, ул. Ленина	1,400	5	0,500	0,100	0,800
337	65-416 ОП МЗ 0344	с. Тыгиш, ул. Новая	0,800	5	0,600	0,200	-
338	65-416 ОП МЗ 0345	с. Тыгиш, ул. Полевая	0,500	5	-	-	0,500
339	65-416 ОП МЗ 0346	с. Тыгиш, ул. Решетниковых	3,230	4	1,320	1,550	0,360
340	65-416 ОП МЗ 0347	с. Тыгиш, ул. Юбилейная	1,760	5	0,500	-	1,260
341	65-416 ОП МЗ 0348	с.Тыгиш, проезд от ул. Решетниковых до кладбища	0,500	5	-	0,500	-
342	65-416 ОП МЗ 0349	с.Тыгиш, проезд от ул. Ленина до ул. Юбилейной	0,400	5	-	-	0,400
343	65-416 ОП МЗ 0350	с.Тыгиш, проезд от ул.Решетниковых до ул.Полевой	0,150	5	-	-	0,150
344	65-416 ОП МЗ 0351	д.Быкова, ул.8 Марта	1,300	5	-	-	1,300
345	65-416 ОП МЗ 0352	д.Быкова, ул.Вайнера	1,100	5	-	-	1,100
346	65-416 ОП МЗ 0353	д.Быкова, ул.Колхозная	0,450	5	-	-	0,450
347	65-416 ОП МЗ 0354	д.Быкова, ул.Набережная	1,050	5	-	-	1,050
348	65-416 ОП МЗ 0355	д.Быкова, ул.Революции	0,550	5	-	-	0,550
349	65-416 ОП МЗ 0356	д.Быкова, ул.Советская	0,150	5	-	-	0,150
350	65-416 ОП МЗ 0357	д.Быкова, проезд от ул.Революции до ул.Советской	0,150	5	-	-	0,150
351	65-416 ОП МЗ 0358	д.Быкова, проезд от ул.Кирова до ул.8 Марта	0,950	5	-	-	0,950
352	65-416 ОП МЗ 0359	д.Быкова, проезд от ул.Набережной до ул.Советской	0,150	5	-	-	0,150
353	65-416 ОП МЗ 0301	с. Каменноозерское - п. Луч	9,000	5	-	9,000	-
354	65-416 ОП МЗ 0302	п. Луч - п. Сосновский	2,900	5	-	-	2,900
355	65-416 ОП МЗ 0303	с. Чернокоровское - д. Раскатиха	1,500	5	-	-	1,500
356	65-416 ОП МЗ 0304	д. Прищаново - д. Кашина - д. Кондратьева	2,500	5	2,500	-	-

№ п/п	Идентификационный номер	Наименование автомобильной дороги	Общая протяжен- ность, км	Категория	Тип покрытия		
					асфальт	щеб/грав	грунт
357	65-416 ОП МЗ 0305	с. Суворы -п. Дубровный (Гарашкинская сельская территория)	4,500	4	4,500	-	-
358	65-416 ОП МЗ 0306	подъезд к д. Чудова от автодороги Екатеринбург-Тюмень	2,000	4	2,000	-	-
359	65-416 ОП МЗ 0307	подъезд к п.Дубровный (Чернокоровской сельской территории) от автодороги Екатеринбург-Тюмень	12,000	5	-	-	12,000
360	65-416 ОП МЗ 03010	п.Луч	0,600	5	-	0,600	-
361	65-416 ОП МЗ 0309	проезд с.Кунарское - с.Тыгиш	2,500	5	-	-	2,500
362	65-416 ОП МЗ 0308	с. Коменки - г.Богданович (ул. Строителей)	2,364	4	-	2,364	-
363	65-416 ОП МЗ 03011	проезд от д.Щипачи до д.Алешина	4,000	5	-	4,000	-
364	65-416 ОП МЗ 03012	от а/дороги Тюменский тракт до а/д с.Байны -с. Троицкое	2,400	5	-	-	2,400
365	65-416 ОП МЗ 0365	проезд от автодороги Екатеринбург- Тюмень до ж/д казармы	0,900	5	-	0,900	
		Всего:	354,038				
		в том числе: 3 категория	4,500				
		4 категория	68,291				
		5 категория	281,247				

Таблица 25. - Городской округ Богданович. Протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения

№	Наименование показателя	Ед. изм.	01.01.2015		01.01.2016		01.01.2017		01.01.2018		01.01.2019	
			на начало отчетного года	на конец отчетного года	на начало отчетного года	на конец отчетного года	на начало отчетного года	на конец отчетного года	на начало отчетного года	на конец отчетного года	на начало отчетного года	на конец отчетного года
1.1	Общая протяженность дорог - всего	км	354,0	354,0	354,0	354,0	354,0	354,0	354,0	354,0	354,0	354,0
	в том числе с твердым покрытием	км	222,9	222,9	222,9	222,9	222,9	222,9	222,9	228,9	228,9	237,2
	из них с усовершенствованным покрытием	км	119,2	119,2	119,2	119,3	119,3	119,5	119,5	119,5	119,5	119,5
1.2	Паромные переправы	шт	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.3	Автозимники и ледовые переправы	км	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Справочно:												
	Принято «бесхозных» дорог за отчетный год	км		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Протяженность дорог общего пользования местного значения, эксплуатация которых осуществляется на платной основе	км		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Протяженность дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям	км		174,9	174,9	173,4	173,4	163,6	163,6	163,6	163,6	160,4

Таблица 26. - Городской округ Богданович. Наличие и протяженность искусственных сооружений на автомобильных дорогах общего пользования местного значения

Наименование показателя	Ед. изм.	01.01.2015		01.01.2016		01.01.2017		01.01.2018		01.01.2019	
		на начало отчетного года	на конец отчетного года	на начало отчетного года	на конец отчетного года	на начало отчетного года	на конец отчетного года	на начало отчетного года	на конец отчетного года	на начало отчетного года	на конец отчетного года
Мосты, путепроводы и эстакады – всего	шт	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
	пог.м	237,4	237,4	237,4	237,4	237,4	237,4	237,4	237,4	237,4	237,4
в т.ч. капитальные – всего	шт	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
	пог.м	221	221	221	221	221	221	221	221	221	221
из них:											
мосты железобетонные, каменные	шт	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
	пог.м	169	169	169	169	169	169	169	169	169	169
мосты металлические	шт	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
	пог.м	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52
путепроводы и эстакады на пересечениях автомобильных дорог с железнодорожными путями	шт	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	пог.м	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Тоннели автодорожные	шт	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	пог.м	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Пешеходные переходы в разных уровнях – всего	шт	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	пог.м	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Трубы – всего	шт	47	47	47	47	47	51	51	51	51	51
	пог.м	353,5	353,5	353,5	353,5	353,5	401,5	401,5	401,5	401,5	401,5
из них капитальные (железобетонные, бетонные и каменные, металлические)	шт	30	30	30	30	30	34	34	34	34	34
	пог.м	239,5	239,5	239,5	239,5	239,5	287,5	287,5	287,5	287,5	287,5
Снегозащитные сооружения	км	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Таблица 27. - Информация о мостовых сооружениях, расположенных на автомобильных дорогах общего пользования регионального значения Свердловской области, проходящих по территории городского округа Богданович

Код дороги	Автомобильная дорога	Местоположение начала сооружения, км	Номер сооружения	Тип сооружения	Расположение	Наименование препятствия	Длина, м	Материал	Схема, м	Габарит	Расчетная нормативная нагрузка	Год постройки	Состояние	Категория автодороги	Год последнего ремонта
1302000	г.Камышлов - г.Каменск-Уральский	19,805	220	Мост	На дороге	р.Мал.Калиновка	42,24	Железобетон	13,70х3	B=7,34 Г1=6,14 Г2=0,00 Т1=0,60 Т2=0,60 С=0,00	Н-13; НГ-60	1 968	Неудовлетворительное	IV	
1302000	г.Камышлов - г.Каменск-Уральский	37,596	219	Мост	На дороге	ручей Еморанный	6,68	Металл	6,00х1	B=9,73 Г1=8,08 Т1=0,00 Т2=1,65 С=0,00	A11; НК-80	2 006	Хорошее	IV	
0701000	г.Богданович - г.Сухой Лог	1,280	213	Мост	На дороге	р.Кунара	42,11	Железобетон	/17,4х2/	B=12,90 Г1=11,40 Т1=0,75 Т2=0,75	A-11; НК-80	1 996	Неудовлетворительное	III	
0701000	г.Богданович - г.Сухой Лог	5,215	214	Путепровод	На дороге	а/д	53,80	Железобетон	12+24+12	B=13,00 Г1=11,50 Т1=0,75 Т2=0,75	A-8; НГ-60	1 988	Хорошее	III	
0003180	Подъезд к с.Ильинское от км 113+051 а/д "г.Екатеринбург - г.Тюмень"	2,715	207	Мост	На дороге	р.Бол. Калиновка	29,70	Железобетон	6,0+12,0+6,0	B=11,00 Г1=8,00 Т1=1,50 Т2=1,50	Н-30; НК-80	2 015	Удовлетворительное	IV	2015 капитальный ремонт
0003180	Подъезд к с.Ильинское от км 113+051 а/д "г.Екатеринбург - г.Тюмень"	6,000	208	Мост	На дороге	р.Полдневая	20,08	Железобетон	13,7	B=8,49 Г1=7,09 Т1=0,70 Т2=0,70	Н-13; НГ-60	1 968	Неудовлетворительное	IV	

Код дороги	Автомобильная дорога	Местоположение начала сооружения, км	Номер сооружения	Тип сооружения	Расположение	Наименование препятствия	Длина, м	Материал	Схема, м	Габарит	Расчетная нормативная нагрузка	Год постройки	Состояние	Категория автодороги	Год последнего ремонта
0003150	Подъезд к д.Мелёхина от км 84+700 а/д "г.Екатеринбург - г.Тюмень"	1,720	216	Мост	На дороге	р.Кунара	15,81	Железобетон	5,0x2	B=7,27 Г1=7,27 Т1=0,00 Т2=0,00	Н-13; НГ-60	1 969	Неудовлетворительное	IV	2012 капитальный ремонт
0706000	д.Верхняя Полдневая - с.Щипачи	4,735	215	Мост	На дороге	р.Полдневая	40,22	Железобетон	11,4x3	B=10,02 Г1=8,02 Т1=1,00 Т2=1,00	А-11; НК-80	1 990	Удовлетворительное	V	
0712000	с.Ильинское - д.Черданцы	2,095	218	Мост	На дороге	р.Мал. Калиновка	33,51	Железобетон	14,4x2	B=10,08 Г1=8,02 Т1=1,03 Т2=1,03	А-11; НК-80	1 990	Удовлетворительное	IV	
0003181	Подъезд к с.Волковское от км 3+640 а/д "Подъезд к с.Ильинское"	1,498	206	Мост	На дороге	р.Бол. Калиновка	40,30	Железобетон	11,4x3	B=10,82 Г1=8,72 Т1=1,05 Т2=1,05	А-11; НК-80	1 987	Неудовлетворительное	V	
0003151	Подъезд к б/о "Колосок" от км 1+820 а/д "Подъезд к д.Мелёхина"	3,200	217	Мост	На дороге	р.Кунара	16,30	Железобетон	11,40x1	B=9,26 Г1=7,06 Т1=1,10 Т2=1,10	Н-30; НК-80	1 968	Неудовлетворительное	IV	
0704000	г.Богданович - с.Ляпустино - п.Луч	5,835	210	Мост	На дороге	р.Бол. Калиновка	16,96	Железобетон	8,40x1	B=8,10 Г1=6,65 Т1=0,68 Т2=0,77 С=0,00	Н-13; НГ-60	1 986	Неудовлетворительное	IV	
0704000	г.Богданович - с.Ляпустино - п.Луч	7,950	211	Мост	На дороге	ручей	9,11	Железобетон	4,94x1	B=7,00 Г1=7,00 Г2=0,00 Т1=0,00 Т2=0,00 С=0,00	Н-13; НГ-60	1 967	Аварийное	IV	

Код дороги	Автомобильная дорога	Местоположение начала сооружения, км	Номер сооружения	Тип сооружения	Расположение	Наименование препятствия	Длина, м	Материал	Схема, м	Габарит	Расчетная нормативная нагрузка	Год постройки	Состояние	Категория автодороги	Год последнего ремонта
0704000	г.Богданович - с.Ляпустино - п.Луч	9,390	212	Мост	На дороге	р.Бол. Калиновка	9,80	Металл	K1,08+5, 85+K1,07	B=5,75 Г1=5,75 T1=0,00 T2=0,00 C=0,00	нет данных	1 970	Аварийное	V	
0702000	г.Богданович - д.Кашина - г.Сухой Лог	4,420	209	Мост	На дороге	р.Кунара	47,65	Железобетон	/10,85+17 ,40+11,40 /	B=9,84 Г1=8,02 Г2=0,00 T1=0,92 T2=0,90 C=0,00	A11; НК-80	1 998	Удовлетворительное	IV	

Таблица 28. - Информация о мостовых сооружениях, расположенных на автомобильных дорогах общего пользования местного значения, проходящих по территории городского округа Богданович

№	Наименование объекта	Трасса	Нач. км	Конеч. км	Тип объекта	Длина разрушения (или 2х смежных пролетов)	Длина объекта	Наличие плечевого маршрута (объезда)	Протяженность плечевого маршрута (км)	Проектная пропускная способность дороги (авт/сутки)	Материал сооружения	Тип покрытия	Год постройки	Год последнего ремонта	Состояние
1.	Мост через реку Кунара на автомобильной дороге по ул. Ст. Разина в городе Богданович	Автомобильная дорога по ул. Ст. Разина	1	1	мост	0,048	0,072	1	12	3000	ж/б	а/б	1974		2-я категория
2.	Мост через Большая Калиновка с. Байны	Проезд от ул. Ленина до ул. Рудничная	1	1	мост	0,0164	0,0164	0	0	менее 200	ж/б, сталь	ПГС	1950	1998	2-я категория
3.	Мост через реку Малая Калиновка на автомобиль-	Проезд от с. Гарашкинское до с.	1	1	мост	0,016	0,016	1	0,012	менее 200	ж/б, сталь	ПГС		1994	аварийный

№	Наименование объекта	Трасса	Нач. км	Конеч. км	Тип объекта	Длина разрушения (или 2х смежных пролетов)	Длина объекта	Наличие плечевого маршрута (объезда)	Протяженность плечевого маршрута (км)	Проектная пропускная способность дороги (авт/сутки)	Материал сооружения	Тип покрытия	Год постройки	Год последнего ремонта	Состояние
	ной дороге с. Гарашкинское - с. Суворы	Суворы													
4.	Мост через реку Малая Калиновка на автомобильной дороге по ул. Мира, с. Гарашкинское	Автомобильная дорога по ул. Мира	1	1	мост	0,024	0,036	0	0	менее 200	ж/б, сталь	ПГС	1988		3-я категория
5.	Мост через реку Малая Калиновка с. Чернокоровское	Автомобильная дорога между с. Чернокоровским и с. Раскатиha	1	1	мост	0,012	0,012	0	0	менее 200	ж/б, сталь	ПГС			2-я категория
6.	Мост через р. Малая Калиновка по ул. Луговая, д. Паршина	Автомобильная дорога по ул. Луговая	1	1	мост	0,0275	0,033	0	0	менее 200	ж/б, сталь	нет			3-я категория

Общая протяженность автомобильных дорог городского округа Богданович составляет 354,06 км, из них с асфальтобетонным покрытием 119,91 км, грунтовых и щебеночным покрытием - 234,15 км. Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечает нормативным требованиям, от общей протяженности автомобильных дорог - 46,2 %.

Высокие темпы автомобилизации требуют строительства новых дорог, реконструкции и капитального ремонта существующих.

До 2000 года работы по капитальному ремонту, реконструкции автомобильных дорог не проводились, что привело к резкому снижению качества автомобильных дорог, повышению количества дорожно-транспортных происшествий.

С 2000 по 2004 годы отмечена незначительная положительная динамика. Выполнены работы по капитальному ремонту автомобильных дорог в размере 3,06 км, что составляет 1,26 % от общей протяженности автомобильных дорог. За несколько последующих лет (2005 - 2009 годы) доля капитально отремонтированных дорог увеличилась еще на 0,7 %. За период с 2010 по 2014 годы проведены работы по капитальному ремонту транзитной автомобильной дороги, что привело к увеличению показателя на 0,6 %.

С 2015 по 2017 годы, в результате участия в государственной программе Свердловской области по ремонту автомобильных дорог, отремонтировано и введено в эксплуатацию 7,49 км, что составляет 3,1 % от общей протяженности автомобильных дорог. До 2035 года планируется увеличение пропускной способности автомобильных дорог за счет осуществления капитального ремонта и реконструкции существующих дорог до нормативного состояния. Темпы увеличения – 1,2% в год (примерно 2,5 - 3 км в год).

Кроме того, по территории города проходит участок федеральной автомобильной трассы Екатеринбург - Тюмень, протяженностью 4,2 км. В отличие от всех других населенных пунктов, расположенных вдоль этой трассы в границах Свердловской области в Богдановиче этот участок, относится к категории дорог местного значения и его содержание осуществляется только за счет средств местного бюджета. При этом в сутки по данной дороге проходит более 25 тыс. единиц транзитного транспорта, большей частью большегрузного. Необходимо отметить, что в таких условиях содержание 1 км данного участка дороги, при условии поддержания её нормативного состояния, обходится почти в 15 раз дороже, чем содержание 1 км других дорог местного значения. Так же в связи с интенсивным движением транзитного транспорта город испытывает значительные проблемы с образованием автомобильных заторов и соответственно ухудшения экологической обстановки.

Требуется особое внимание к работам по содержанию автомобильных дорог, включающим в себя своевременное устранение дефектов дорожных покрытий, нанесение дорожной разметки, установку и замену ограждений, дорожных знаков, устройство освещения и другие работы, связанные с обеспечением безопасности дорожного движения, удобства эксплуатации автодорог и увеличение срока службы их покрытий.

В настоящее время в условиях недостаточного финансирования, основной задачей является поддержании существующих транспортно-эксплуатационных характеристик улично-дорожной сети, в рамках лимита финансирования. Для улучшения характеристик улично-дорожной сети города необходимо увеличение размера дорожного фонда для реализации первоочередных мероприятий по развитию улично-дорожной сети.

Задачами, способствующими достижению цели приведения автомобильных дорог в нормативное состояние, являются:

- улучшение транспортно-эксплуатационного состояния существующей улично-дорожной сети за счет проведения ремонтных работ;
- обеспечение безопасности дорожного движения за счет обустройства улично-дорожной сети элементами обустройства;
- увеличение протяженности дорог с усовершенствованным покрытием.

В сфере развития транспортной инфраструктуры является выявление бесхозных дорог и постановка их на кадастровый учет с оформлением права муниципальной собственности. А также проведение нормативно-правовых мероприятий - проведение кадастровых работ в отношении дорог местного значения; подготовка технической документации; корректировка реестра дорог общего пользования местного значения; разработка и утверждение, корректировка нормативных правовых актов органов местного самоуправления в рамках реализации действующего законодательства в сфере осуществления дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог местного значения в границах городского округа и обеспечение безопасности дорожного движения на них.

Ожидаемые результаты реализации Подпрограммы 1 «Обеспечение сохранности и развития дорожного хозяйства и транспортного обслуживания населения в городском округе Богданович» муниципальной программы «Реализация основных направлений жилищно-коммунального, дорожного хозяйства, благоустройства, транспорта, повышения энергетической эффективности и охраны окружающей среды в городском округе Богданович до 2025 года»:

- увеличение доли протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям от общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения до 48,97 %;
- строительство дорог общего пользования местного значения протяженностью 4,0 км в планировочных районах индивидуальной жилищной застройки;
- капитальный ремонт дорог общего пользования местного значения протяженностью 8,0 км;
- реконструкция дорог переходного типа протяженностью;
- строительство автомобильной дороги» д. Прищаново - п. Дубровный» Черногородской сельской территории.

Также, ряд объектов, проходящих по территории городского округа Богданович, включен в Перечень объектов капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог общего пользования регионального значения Свердловской области на 2017-2018 годы, утвержденный распоряжением Правительства Свердловской области №399-РП от 27.04.2018 (ред. №345-РП от 31.05.2018):

1. Ликвидация колеи с укладкой нового слоя покрытия на автомобильной дороге «г. Богданович – г. Сухой Лог», участок км 2+600 – км 7+100. Ввод объекта в эксплуатацию – 2018 год.
2. Капитальный ремонт автомобильной дороги Подъезд к с. Ильинское от км 113+051 а/д «г. Екатеринбург – г. Тюмень» на участке км 5+000 – км 10+000 на территории городского округа Богданович. Ввод объекта в эксплуатацию – 2020 год.

Выводы:

1. Капитальный ремонт, реконструкция и новое строительство улично-дорожной сети должно стать приоритетом в развитии городского округа с учетом реализации Транспортной стратегии Свердловской области и Транспортной стратегии Российской Федерации.
2. Строительство и ремонт дорог общего пользования местного значения настолько затратное, что проведение этих работ необходимо осуществлять поэтапно и с привлечением средств областного бюджета.
3. Требуется уделить особое внимание к работам по содержанию автомобильных дорог, включающих в себя своевременное устранение ямочности и других дефектов дорожных покрытий, нанесение дорожной разметки, установку и замену ограждений, устройство освещения и другие работы, связанные с обеспечением безопасности дорожного движения, удобства эксплуатации автодорог и увеличение срока службы их

покрытий.

4. На текущий момент требуется увеличение объема финансирования на содержание муниципального участка федеральной автомобильной дороги Екатеринбург - Тюмень, протяженностью 4,2 км, проходящего по территории города, а также на организацию транспортного обслуживания.

5. С целью улучшения пассажирских перевозок населения, оптимизации грузопотока необходимо внедрение технологий интеллектуальных транспортных систем на основе ГЛОНАСС и других инфокоммуникационных технологий, обеспечивающих повышение эффективности использования транспортного потенциала.

6. Имеется острая необходимость в строительстве участка федеральной автомобильной дороги Екатеринбург-Тюмень в обход города для исключения движения транзитного транспорта через городскую черту.

Городской округ Богданович. Структура улично-дорожной сети

Классификация магистралей согласно СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений», являющегося основным документом, регламентирующим развитие улично-дорожной сети городов России, согласно которому улицы и дороги классифицируются по их функциональным характеристикам, представлена в табл. 29.

**Таблица 29. - Классификация магистралей согласно СП 42.13330.2011
«Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»**

Категория дорог и улиц	Основное назначение дорог и улиц
Магистральные улицы	
Скоростного движения	Скоростная транспортная связь между удаленными промышленными и планировочными районами в крупнейших и крупных городах; выходы на внешние автомобильные дороги, к аэропортам, крупным зонам массового отдыха и поселениям в системе расселения. Пересечения с магистральными улицами и дорогами в разных уровнях.
Регулируемого движения	Транспортная связь между районами города на отдельных направлениях и участках преимущественно грузового движения, осуществляемого вне жилой застройки, выходы на внешние автомобильные дороги, пересечения с улицами и дорогами, как правило, в одном уровне.
Магистральные улицы общегородского значения	
Непрерывного движения	Транспортная связь между жилыми, промышленными районами и общественными центрами в крупнейших, крупных и больших городах, а также с другими магистральными улицами, городскими и внешними автомобильными дорогами. Обеспечение движения транспорта по основным направлениям в разных уровнях.
Регулируемого движения	Транспортная связь между жилыми, промышленными районами и центром города, центрами планировочных районов; выходы на магистральные улицы и дороги и внешние автомобильные дороги. Пересечения с магистральными улицами и дорогами, как правило, в одном уровне.
Магистральные улицы районного значения	
Транспортно-пешеходные	Транспортная и пешеходная связи между жилыми районами, а также между жилыми и промышленными районами, общественными центрами, выходы на другие магистральные улицы.
Пешеходно-транспортные	Пешеходная и транспортная связи (преимущественно общественный пассажирский транспорт) в пределах планировочного района.

Категория дорог и улиц	Основное назначение дорог и улиц
Улицы и дороги местного значения	
Улицы в жилой застройке	Транспортная (без пропуска грузового и общественного транспорта) и пешеходная связи на территории жилых районов (микрорайонов), выходы на магистральные улицы и дороги регулируемого движения.
Улицы и дороги в научно-производственных, промышленных и коммунальноскладских зонах (районах)	Транспортная связь преимущественно легкового и грузового транспорта в пределах зон (районов), выходы на магистральные городские дороги. Пересечения с улицами и дорогами устраиваются в одном уровне.
Пешеходные улицы и дороги	Пешеходная связь с местами приложения труда, учреждениями и предприятиями обслуживания, в том числе в пределах общественных центров, местами отдыха и остановочными пунктами общественного транспорта.
Парковые дороги	Транспортная связь в пределах территории парков и лесопарков преимущественно для движения легковых автомобилей.
Проезды	Подъезд транспортных средств к жилым и общественным зданиям, учреждениям, предприятиям и другим объектам городской застройки внутри районов, микрорайонов, кварталов
Велосипедные дорожки	Проезд на велосипедах по свободным от других видов транспортного движения трассам к местам отдыха, общественным центрам, а в крупнейших и крупных городах - связь в пределах планировочных районов

Нормативное состояние уличной сети, территорий, дорог общего пользования местного значения - необходимый элемент экономики муниципального образования городской округ Богданович. Эффективная эксплуатация автомобильных дорог является неотъемлемым условием экономического роста, повышения уровня и улучшения жизни населения.

Дорожная сеть в настоящее время не соответствует социальным и экономическим потребностям населения и не соответствует нормативным требованиям (см.табл.30).

Значительная степень износа автомобильных дорог общего пользования местного значения городского округа Богданович сложилась из-за недостаточного финансирования ремонтных работ в условиях постоянного увеличения интенсивности дорожного движения и роста парка транспортных средств.

Динамика показателя протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения в сторону уменьшения является положительной и свидетельствует об улучшении состояния дорог за счет проводимых ремонтов.

Таблица 30. - Динамика показателя протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения городского округа Богданович, не соответствующих нормативным требованиям

Наименование	ед. изм	2013г	2014г.	2015г.	2016г.	2017г.	2018 г.
Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения	%	50,0	49,4	49,4	47,5	47,5	45,3

Формирование улично-дорожной сети на ближайшую и отдаленную перспективу направлено на обеспечение жизнедеятельности муниципального образования как единой системы с учетом следующих требований:

- обеспечение высококачественного транспортно – эксплуатационного состояния существующей сети дорог, по которым осуществляется автомобильное движение;
- повышение эффективности обслуживания и безопасности населения в системе автомобильного транспорта муниципального образования.

2.7 АНАЛИЗ СОСТАВА ПАРКА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И УРОВНЯ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ В ГОРОДСКОМ ОКРУГЕ БОГДАНОВИЧ, ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ПАРКОВКАМИ (ПАРКОВОЧНЫМИ МЕСТАМИ)

Несоответствие уровня развития автомобильных дорог уровню автомобилизации и спросу на автомобильные перевозки приводит к существенному росту расходов, снижению скорости движения, продолжительным простоям транспортных средств, повышению уровня аварийности. За последние 10 лет при росте автомобилизации увеличение протяженности автомобильных дорог общего пользования незначительно в соотношении друг к другу, то есть темпы роста автомобилизации значительно опережают темпы роста протяженности сети автомобильных дорог.

Динамика парка автотранспортных средств городского округа Богданович представлена в табл.31.

Таблица 31.- Городской округ Богданович. Парк автотранспортных средств

Тип транспортного средства			Грузовые	Автобусы	Легковые	Итого	Специ- альные	Мотоцик- лы и мопеды	Всего
Количество автомашин, шт.	2008г.	всего	625	117	8301	9043	-	4585	13628
		физ. л.	360	64	8279	8703	31	4023	12757
		юр. л.	361	70	258	689	30	25	744
		всего	721	134	8537	9392	61	4048	13501
	2009г.	физ. л.	438	76	10002	10516	36	4041	14593
		юр. л.	386	79	285	750	34	25	809
	2010г.	всего	824	155	10287	11266	70	4066	15402
		физ. л.	588	89	13054	13731	26	4056	17813
		юр. л.	433	87	378	898	35	26	959
		всего	1021	176	13432	14629	61	4082	18772
Годовой прирост автомашин, %	2008/ 2009		15,4	14,5	2,8	10,9	-	-11,7	-0,9
	2009/ 2010		14,3	15,7	20,5	16,8	14,8	0,4	14,1
	2010/ 2011		23,9	13,5	30,6	22,7	-12,9	0,4	21,9
	2008/ 2011		63,4	50,4	61,8	58,5	-	-11	37,7

Уровень автомобилизации составляет 365 автомобилей на 1000 жителей, в том числе:

- Грузовые – 25;
- Автобусы – 4;
- Легковые – 336, из них индивидуальных – 326.

Приведенные показатели свидетельствуют о высоком уровне автомобилизации населения особенно индивидуальным легковым автотранспортом.

Ориентировочно, непосредственно в городе Богданович, насчитывается порядка 9,8 тыс. индивидуальных легковых автомобилей. Из них постоянным хранением охвачено 5,7 тыс. или около 60 % автомобилей, в том числе в кооперативных гаражах и организованных открытых стоянках – 4,3 тыс., на участках индивидуальной застройки – 1,4 тыс. ед. Остальной автотранспорт вынужден занимать уличное и дворовое пространство.

Наиболее крупное автопредприятие, занимающиеся грузовыми перевозками, является ОАО «Транспорт», имеющее в своем парке 88 транспортных средств.

К объектам, предназначенным для хранения и обслуживания транспортных средств, относятся:

- стоянки для постоянного хранения легковых, грузовых автомобилей, автобусов, прицепов, полуприцепов и мототранспортных средств физических лиц (индивидуальных транспортных средств) и юридических лиц (ведомственных транспортных средств);
- стоянки для временного хранения легковых, грузовых автомобилей, автобусов и мототранспортных средств физических и юридических лиц, включая гостевые и перехватывающие автостоянки, стоянки (парки) грузового международного автотранспорта;
- автобусные и троллейбусные парки и гаражи, трамвайные депо, механизированные транспортные парки специального автотранспорта;
- станции технического обслуживания автомобилей;
- мойки автомобилей;
- автозаправочные станции.

Обеспечение местами для постоянного хранения легковых, грузовых автомобилей, автобусов, прицепов, полуприцепов и мототранспорта физических и юридических лиц следует предусматривать равной 100 % соответствующего расчетного числа транспортных средств.

Пешеходную доступность стоянок постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей от мест жительства их владельцев следует принимать не более 500 м, а в условиях реконструкции или с неблагоприятной гидрогеологической обстановкой не более 800 м.

Для жителей домов в жилых зонах с высоким уровнем комфорта проживания независимо от численности населения населенного пункта стоянки постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей предусматриваются непосредственно у мест проживания, в том числе, в подземных стоянках многоквартирных жилых домов или в первых этажах таких домов.

Стоянки для постоянного хранения легковых автомобилей и мототранспортных средств, принадлежащих инвалидам, следует предусматривать в радиусе пешеходной доступности не более 100 м от входов в жилые дома.

Стоянки (в том числе открытые) для временного хранения легковых автомобилей следует предусматривать из расчета не менее чем для 70 % расчетного парка индивидуальных легковых автомобилей, в том числе, на территориях:

- жилых зон - 25 %;
- производственных зон, зон транспортной и инженерной инфраструктуры - 25 %;
- общественно-деловых зон - 5-10 %;
- зон рекреационного назначения - 10-15 %.

Расчетное число машино-мест в зависимости от типов жилых домов по уровню комфорта при застройке многоквартирными жилыми домами следует принимать не менее значений, приведенных в табл. 32.

Таблица 32. – Нормативные показатели расчетного числа машино-мест

Показатели	Значения показателей в зависимости от типов жилых домов по уровню комфорта							
			Массовый, социальный и специализированный при уровне автомобилизации населенного пункта на расчетный срок, индивидуальных легковых автомобилей на 1000 жителей					
			200	300	400	500	600	650
Расчетное число машино-мест на квартиру: постоянное хранение; временное хранение	2,5 0,5	2,0 0,4	0,50 0,10	0,80 0,16	1,10 0,22	1,45 0,29	1,80 0,36	1,95 0,39
Удельное обеспечение местами временного хранения, кв. м / чел.	4,17	3,33	0,83	1,33	1,83	2,42	3,00	3,25
Удельное обеспечение местами постоянного хранения, кв. м / чел, при способах хранения: В надземных и наземных стоянках в малых и средних городах при числе этажей стоянок:	1,6	0,8	0,1					
одина;	-	4,40	0,90	1,44	1,98	2,61	3,24	3,51
два;	-	3,08	0,60	0,96	1,32	1,74	2,16	2,34
три;	-	2,64	0,42	0,67	0,92	1,22	1,51	1,64
четыре;	-	2,20	0,36	0,58	0,79	1,04	1,30	1,40
пять;	-	-	0,30	0,48	0,66	0,87	1,08	1,17
наземных открытых в наземных и наземных стоянках в	-	-	0,75	1,20	1,65	2,18	2,70	2,93
поселках и сельских населённых пунктах:	-	-	1,04	1,67	2,29	3,02	3,75	4,06
наземных открытых;	-	-	1,25	2,00	2,75	3,63	4,50	4,88
надземных одноэтажных;	-	-	0,83	1,33	1,83	2,42	3,00	3,25
надземных двухэтажных	-	-	-	-	-	-	-	-

Удельное обеспечение местами хранения, указанное в таблице 38, предусмотрено с учетом средней заселенности квартиры 3 чел, расчетной площади мест хранения в соответствии с таблицей 38 и показателей распределения по способам постоянного хранения в соответствии с таблицей 6 настоящей главы.

В районах малоэтажной жилой застройки с приусадебными и приквартирными земельными участками стоянки для постоянного и временного хранения автотранспорта предусматриваются в пределах земельных участков их правообладателей. Число машино-мест на гостевых автостоянках при такой застройке принимается из расчета 15-20 % от количества индивидуальных жилых домов и (или) квартир.

Расчетное число машино-мест на стоянках для постоянного и временного хранения иных индивидуальных транспортных средств (мотоциклы, мотороллеры, мотоколяски)

определяется с приведением их к одному расчетному виду (легковому автомобилю) с применением следующих коэффициентов:

- мотоциклы и мотороллеры с колясками, мотоколяски - 0,5;
- мотоциклы и мотороллеры без колясок - 0,25.

Показатели распределения типов стоянок и мест постоянного хранения легковых автомобилей жителей городов, проживающих в многоквартирных домах, за исключением жилых домов блокированной застройки, следует принимать в соответствии с табл.33.

Таблица 33. – Распределение типов стоянок и мест постоянного хранения автомобилей

Численность населения города	Распределение типов стоянок и мест постоянного хранения автомобилей, % от общей потребности машино-мест, в зависимости от типов жилых домов по уровню комфорта		
	Высоко комфортный	Повышенной комфортности	Массовый
100 тыс. чел. и менее	100 % в подземных стоянках, в том числе под домами, на первых этажах домов, в пределах участка, предоставленного для строительства	20-25 % в подземных и полуподземных стоянках, 30-35 % в наземных многоэтажных стоянках, в пределах участка, предоставленного для строительства; допускается 40-50 % за пределами участка, предоставленного для строительства	10-15 % в подземных и полуподземных стоянках, 15-20 % в наземных многоэтажных стоянках, 15-20 % в наземных стоянках; допускается 45-60 % за пределами участка, предоставленного для строительства

Показатели распределения типов стоянок и мест постоянного хранения легковых автомобилей не распространяются на территории рабочих поселков, поселков городского типа и сельских населённых пунктов, а также жилых домов, отнесенные к социальному и специализированному типам жилых домов по уровню комфорта.

В рабочих поселках, поселках городского типа и сельских населённых пунктах рекомендуется предусматривать не менее 25 % мест постоянного хранения личного автотранспорта в пределах земельного участка, предоставляемого для строительства многоквартирного жилого дома, квартала массового и (или) социального типов жилых домов.

Расстояния пешеходных подходов от стоянок для временного хранения легковых автомобилей до жилых домов, объектов социального, коммунально-бытового, производственного и иного назначения следует принимать не более значений, приведенных в табл.34.

Таблица 34. – Наибольшие расстояния подходов от стоянок до объектов

Объекты	Наибольшие расстояния подходов от стоянок до объектов, м, в населённых пунктах при численности населения, тыс.чел.	
	свыше 100	100 и менее
Входы в жилые дома	100	50
Пассажирские помещения вокзалов	150	150

Входы в места крупных учреждений торговли и общественного питания, прочие учреждения и предприятия обслуживания населения и административные здания	250	150
Входы в парки, на выставки и стадионы	400	200
Входы на объекты производственного назначения	200	100

Места для временного хранения личного транспорта инвалидов должны предусматриваться на расстоянии не более 50 м от входов, доступных для инвалидов в учреждения социального и коммунально-бытового назначения, жилые дома, в которых проживают инвалиды, на территории предприятий, использующих труд инвалидов.

Минимальное количество мест для временного хранения личного транспорта инвалидов на открытых стоянках у жилых домов, объектов социального и коммунально-бытового назначения в пределах участков, предоставленных для их строительства, или на территориях общего пользования, у проходных или на территории предприятий, где работают инвалиды, следует принимать в соответствии с табл.35.

Таблица 35. – Минимальное количество мест на открытых стоянках для инвалидов

Объекты	Минимальное количество мест на открытых стоянках для инвалидов, % от общего числа мест
Жилые дома	4 %, но не менее 1 места при общем числе мест до 100; при большем числе мест - 10 %
Учреждения культурно-бытового обслуживания населения, места отдыха, спортивные здания и сооружения	
Предприятия розничной торговли при площади торговых залов, кв.м: от 400 до 1000; более 1000; менее 400	15 10 Не менее 1 места
Предприятия питания при вместимости, мест: до 100; от 100 до 200; более 200	Не менее 1 места 15 10
Предприятия бытового обслуживания при количестве рабочих мест: до 40; от 40 до 100; более 100	Не менее 1 места 15 10
Здания и помещения с местами труда для инвалидов	В зависимости от квоты рабочих мест для инвалидов, но не менее 1 места на стоянке вместимостью до 100 мест
Учреждения, специализирующиеся на лечении спинальных больных и восстановлении опорно-двигательных функций	20

На открытых стоянках при учреждениях обслуживания, не указанных в таблице 41, для транспорта инвалидов следует предусматривать не менее 10 % общего числа мест, но не менее одного места.

Размер земельных участков стоянок для постоянного и временного хранения легковых автомобилей в зависимости от их этажности следует принимать в соответствии с табл.36.

Таблица 36. – Размер земельных участков на одно машино-место

Виды стоянок	Размер земельных участков, кв. м, на одно машино-место
Надземные при числе этажей: один; два; три; четыре; пять; более пяти	30 20 14 12 10 По заданию на проектирование с учетом проектов повторного применения
Наземные открытые	25

Минимальные расчётные показатели стоянок для временного хранения легковых автомобилей при объектах приложения труда, социального и культурно-бытового назначения следует принимать в соответствии с приложением № 8 к местным нормативам градостроительного проектирования.

Требуемое для объекта капитального строительства количество машино-мест на стоянках для временного хранения легковых автомобилей, установленное расчетом или заданием на проектирование, следует предусматривать на стоянках, как правило, в пределах земельного участка, предоставленного для строительства этого объекта.

Допускается использовать для стоянок автомобилей земельные участки за пределами участка, предоставленного под строительство объекта, на территориях общего пользования, за исключением проезжих частей и тротуаров улично-дорожной сети, в производственных, коммунальных зонах, зонах инженерной и транспортной инфраструктуры населённых пунктов с обеспечением пешеходной доступности и показателей приведенных ниже.

Стоянки для постоянного хранения ведомственных автомобилей и легковых автомобилей специального назначения, грузовых автомобилей, такси и проката, автобусные и троллейбусные парки и гаражи, трамвайные депо, а также базы централизованного технического обслуживания автомобилей следует размещать в производственных и коммунальных зонах, зонах инженерной и транспортной инфраструктуры городов и других населённых пунктов, принимая размеры их земельных участков в соответствии с табл.37.

Таблица 37. – Нормативные показатели стоянок автомобилей

Объекты	Единица измерения	Вместимость объекта, единиц	Площадь участка на объект, га
Многоэтажные гаражи и стоянки для легковых таксомоторов и базы проката легковых автомобилей	Таксомотор, автомобиль проката	100	0,5
		300	1,2
		500	1,6
		800	2,1
		1000	2,3
Гаражи и стоянки грузовых автомобилей	Автомобиль	100	2,0
		200	3,5
		300	4,5
		500	6,0
Трамвайные депо: без ремонтных мастерских;	Вагон	100	6,0
		150	7,5

с ремонтными мастерскими		200	8,2
		100	6,5
Троллейбусные парки без ремонтных мастерских То же, с ремонтными мастерскими	Машина	100	3,5
		200	6,0
		100	5,0
Автобусные парки (гаражи и стоянки)	Машина	100	2,3
		200	3,5
		300	4,5
		500	6,5

В условиях реконструкции объектов, развития застроенных территорий, размеры земельных участков при соответствующем обосновании допускается уменьшать, но не более чем на 20 %.

Потребность в спецмашинах для уборки территорий населённых пунктов, размещаемых в механизированных транспортных парках по очистке города, следует определять в соответствии с табл.38.

Таблица 38. – Нормативы потребности в спецмашинах для уборки территорий населённых пунктов

Виды спецмашин	Нормативы потребности на 1 млн. кв. м площади улично-дорожной сети в границах красных линий, единиц
Поливомоечные	15
Подметально-уборочные	16
Плужно-щеточные снегоочистители	23
Роторные снегоочистители	7
Снегопогрузчики	11
Распределители технологических материалов	29
Скалыватели-рыхлители	2

Станции технического обслуживания и мойки автомобилей в населённых пунктах следует предусматривать из расчета один пост не более чем на 200 легковых автомобилей. Рекомендуемые минимальные размеры их земельных участков принимаются в соответствии с табл.39.

Таблица 39. – Нормативные показатели размеров земельных участков под СТО

Число постов станции технического обслуживания	Размеры земельных участков, га
До 4	0,3 - 0,5
10	1,0
15	1,5
25	2,0
40	3,5

Автозаправочные станции в населённых пунктах следует предусматривать из расчета одна топливораздаточная колонка не более чем на 1000 легковых автомобилей. Рекомендуемые минимальные размеры земельных участков автозаправочных станций принимаются в зависимости от числа топливораздаточных колонок по табл.40.

Таблица 40. – Нормативные показатели размеров земельных участков под АЗС

Число топливораздаточных колонок автозаправочных станций	Размеры земельных участков, га
2	0,25
5	0,30
7	0,35
9	0,40
11	0,45

Минимальные расчётные показатели уровня автомобилизации

Минимальные расчётные показатели уровня автомобилизации в населённых пунктах по видам транспортных средств на этапы реализации документов территориального планирования следует принимать в соответствии с табл.41.

Таблица 41. – Минимальные расчетные показатели уровня автомобилизации в населенных пунктах по видам транспортных средств

Виды транспортных средств	Уровни автомобилизации, единиц на 1000 жителей	
	первый этап	расчетный срок
Легковые автомобили: всего;	200-500	270-650
в том числе:		
ведомственные;	3-20	3-30
такси	3-5	3-7
Грузовые автомобили	30-70	40-90
Мотоциклы: для населённых пунктов с населением 100 тыс. чел. и менее	15-110	15-100

Минимальные расчётные показатели уровня автомобилизации и моторизации являются исходными в целях определения потребности в объектах транспорта и применяются при подготовке документов территориального планирования и документации по планировке территорий муниципальных образований (см.42-44).

Таблица 42.- Удельные размеры земельных участков объектов и элементов благоустройства, размещаемых в жилых зонах городских населённых пунктов, кв. м/чел.

Наименование территорий, участков и объектов	Типы жилых домов по уровню комфорта и этажность застройки																	
	Социальный			Массовый					Повышенный					Высокого комфорта		Специального		
	2 эт.	4 эт.	9 эт.	2 эт.	4 эт.	5 эт.	9 эт.	12 эт. Эт. выше	2 эт.	4 эт.	5 эт.	9 эт.	12 эт. И выше	2 эт.	4 эт.	2-4 эт.	5 эт.	9 эт.
Школы	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	7	5	5	4	4
Автостоянки для временного хранения инд. Транспорт у объектов обслуживания и жилых домов	1,7	1,7	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	3	3	3	3	3	6	4	0,8	1,7	1,3
Автостоянки для постоянного хранения инд. Транспорт одноэтажные и многоэтажные встроенные, пристроенные	3	2	1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	6	6	3	2	1
Проезды, тротуары	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	5	3	2	2	2

Таблица 43. - Удельные размеры земельных участков объектов и элементов благоустройства, размещаемых в жилых зонах сельских населённых пунктов, 149В. м/чел.

Наименование территорий участков и объектов	Тип и этажность застройки														
	Индивидуальные жилые дома с приквартирными участками					Жилые дома блокированного типа с приквартирными участками					Жилые дома секционного типа				
	Типы жилых домов по уровням комфорта														
	Социальный	Массовый	Повышенной комфортности	Высоком фортный	Специализи рованный	Социальный	Массовый	Повышенной комфортности	Высоком фортный	Специализи рованный	Социальный	Массовый	Повышенной комфортности	Высоком фортный	Специализи рованный
	Размеры земельных участков										Этажность				
											2 эт.	4 эт.	4 эт.	2 эт.	4 эт.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Автостоянки для временного инд. Транспорта															

Таблица 44. - Минимальные расчётные показатели стоянок для временного хранения легковых автомобилей при объектах приложения труда, социального и культурно-бытового назначения

Наименование объектов социального и коммунально-бытового назначения	Единица измерения	Количество машино-мест на единицу измерения при уровне автомобилизации легковых автомобилей на 1000 жителей	
		200-250	600-650
Объекты приложения труда			
Учреждения управления, коммерческо-деловой и финансовой сфер: регионального значения; местного значения	100 работающих и служащих	10-20 5-7	30-50 15-20
Научные и проектные организации, высшие и средние специальные учебные заведения	100 сотрудников, преподавателей и студентов	10-15	30-40
Промышленные и коммунально-складские предприятия и объекты	100 работающих и служащих	7-10	20-30
Объекты социального и коммунально-бытового назначения			
Образовательные учреждения (кроме средних специальных и высших учебных заведений)	100 мест или учащихся	2-3	7-10
Больницы, лечебные учреждения стационарного типа	100 коек	3-5	10-15
Поликлиники	100 посещений	2-3	8-10
Торговые центры, магазины с площадью торговых залов более 200 кв. м.	100 кв. м. торговой площади	5-7	15-20
Рынки	50 торговых мест	20-25	40-50
Рестораны и кафе	100 мест	10-15	25-35
Объекты бытового обслуживания	100 рабочих мест или единовременных посетителей	5-7	15-20
Объекты физической культуры и спорта, культуры и досуга, гостиницы, вокзалы и культовые объекты			
Спортивные здания и сооружения с трибунами вместимостью более 500 мест, оздоровительные комплексы	100 мест	3-5	15-30
Театры, цирки, кинотеатры, концертные залы, музеи, библиотеки, выставочные центры	100 мест или единовременных посетителей	10-15	25-40
Ночные клубы, развлекательные центры	То же	7-10	25-35
Парки культуры и отдыха	100 единовременных посетителей	5-7	15-20
Гостиницы высших категорий	100 мест	10-15	25-40
Прочие гостиницы	То же	6-8	15-20
Вокзалы всех видов транспорта, аэропорты	100 пассажиров, прибывающих в час «пик»	10-15	25-40

Культовые объекты	50 мест вместимости	2	6
Объекты рекреационного назначения			
Пляжи и парки в зонах массового отдыха	100 единовременных посетителей	15-20	35-50
Лесопарки и заповедники	То же	7-10	20-30
Базы кратковременного отдыха (спортивные, лыжные, рыболовные, охотничьи и др.)	100 единовременных посетителей	10-15	25-40
Дома отдыха и санатории, санатории- профилактории, базы отдыха предприятий и туристские базы	100 отдыхающих и обслуживающего персонала	3-5	10-15
Гостиницы (туристские и курортные)	То же	5-7	15-20
Мотели и кемпинги	То же	По расчетной вместимости	
Предприятия общественного питания, торговли и коммунально-бытового обслуживания в зонах отдыха	100 мест в залах или единовременных посетителей и персонала	7-10	20-25
Садоводческие, огороднические и дачные некоммерческие объединения граждан.	10 участков	7-10	15-20

Нормативные данные о шаговой и транспортной доступности объектов социальной инфраструктуры представлены ниже:

- Обслуживание передвижными отделениями связи на территории сельских поселений следует предусматривать при минимальной численности обслуживаемого населения, равной 1,0 тыс. человек, проживающего на расстоянии от стационарного сельского отделения связи свыше 3 км при условии круглогодичной транспортной доступности. Пункты связи, обслуживаемые нештатными работниками связи, следует организовывать в населённых пунктах, находящихся на расстоянии свыше 3 км от ближайшего стационарного отделения связи. При этом количество обслуживаемого населения одним пунктом связи должно быть 400-500 человек.

- Учреждения повседневного обслуживания (предприятия торговли, предприятия общественного питания, бытового обслуживания) следует размещать на расстоянии не более 300 м, учреждения лечебно-профилактические - на расстоянии не более 500 м, за исключением специализированных больниц (комплексов) мощностью свыше 1000 коек с пребыванием больных в течение длительного времени, а также стационаров с особым режимом работы (психиатрические, инфекционные, в т.ч. туберкулёзные, онкологические, кожно-венерологические и др.), которые располагают в пригородной зоне или в зелёных массивах, на расстоянии не менее 500 метров от территории жилой застройки. Пешеходные пути от жилых домов до объектов обслуживания необходимо формировать с учетом размещения наиболее посещаемых учреждений обслуживания, выполняя общие требования, предъявляемые к организации путей передвижения для инвалидов.

- Предприятия общественного питания для инвалидов следует предусматривать в пределах жилого квартала (микрорайона), а также в местах размещения учреждений социального обслуживания и реабилитации инвалидов.

- Продовольственные магазины, ориентированные на обслуживание инвалидов и других маломобильных групп населения и обеспечивающие их товарами повседневного спроса, следует размещать в радиусе обслуживания не более 300 м.

- Предприятия бытового обслуживания, в том числе пункты приема белья в стирку и химчистку, следует размещать с радиусом обслуживания до 300 м. Если тот или иной тип услуг может быть обеспечен (и будет обеспечен) инвалиду на дому, то радиус этого вида предприятия бытового обслуживания принимается от 500 до 800 м.

- Радиус удаленности организаций и учреждений управления, кредитно-финансовых учреждений и предприятий связи, (отправление телеграмм, получение пенсий, нотариальное оформление документов и др.) для инвалидов принимается до 500 м.

- В условиях развития территорий жилой застройки следует предусматривать клубы социальной поддержки с ориентацией на инвалидов и другие маломобильные группы населения, а также библиотеки. Радиусы обслуживания таких объектов принимаются не более 500 м.

- Для домов - интернатов для инвалидов и лиц старшего возраста следует обеспечивать доступность учреждений первичного обслуживания на расстоянии не более 300 м в случае их отсутствия на территории интерната.

2.8 ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ, ВКЛЮЧАЯ АНАЛИЗ ПАССАЖИРОПОТОКА

Пассажирский транспорт относится к числу важнейших отраслей жизнеобеспечения муниципального образования, от функционирования которой зависит качество жизни населения, эффективность работы отраслей экономики городского округа Богданович и использования его градостроительного и социально-экономического потенциала.

Развитие муниципального образования и транспорта взаимообусловлено. С одной стороны, расположение населенных пунктов муниципального образования, количество населения в них, а также количество рабочих мест формируют объемы и направления пассажиропотоков, определяют нагрузку на пассажирский транспорт. С другой стороны, развитие транспорта способствует освоению новых жилых районов в населенных пунктах, делает доступными и удобными для населения муниципального образования новые рабочие места и объекты культурно-бытового назначения.

Основополагающая роль пассажирского транспорта заключается в экономии времени населения, затрачиваемого на передвижения, увеличении радиуса поездок. Доставляя трудящихся к рабочим местам, пассажирский транспорт обеспечивает нормальное функционирование отраслей хозяйственного комплекса. Социальный эффект от развития пассажирского транспорта проявляется в улучшении доступности учреждений образования, медицины, культуры, торговли, что способствует удовлетворению спроса населения на различные услуги.

На территории городского округа Богданович маршрутная сеть регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом состоит из 2-х межмуниципальных, 7-ми городских и 13-ти пригородных маршрутов. Муниципальное образование включает 12 сельских территорий Богдановичского района и территорию города Богданович, поэтому внутри округа существует сеть маршрутов как городского, так и пригородного сообщения.

Особая значимость транспортного обслуживания на территории городского округа Богданович заключается в том, что муниципальное образование имеет специфическое расположение: город разделен железнодорожными путями и состоит из двух микрорайонов, Северного и Южного, а протяженность района от западной до восточной границы составляет более 94-х км. Регулярным транспортным сообщением охвачено 30 населенных пунктов городского округа из 40 населенных пунктов, в которых проживает 98,1% населения округа, в том числе муниципальными автобусными маршрутами

ежедневно обслуживается 20 населенных пунктов. Рейсы до всех населенных пунктов являются социально значимыми.

В связи с потребностью жителей сельских территорий в посещении государственных и муниципальных учреждений, а также работающими в административном центре сельчанами, возникает необходимость в совершенствовании маршрутов, увеличении количества пассажирского транспорта и создание комфортных условий для пассажиров.

На территории городского округа Богданович маршрутная сеть регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом состоит из двух межмуниципальных, семи городских и двенадцати пригородных маршрутов.

Начиная с 2013 года администрацией округа проводились мероприятия, направленные на оптимизацию расходов. Проведено изучение пассажиропотока по муниципальным маршрутам, определен средний пассажиропоток на каждом маршруте в городском и пригородном сообщении. В результате проведенного мониторинга пассажиропотока на территории городского округа Богданович установлено, что работающий на маршрутах подвижной состав по вместимости соответствует существующему пассажиропотоку (не более 50 мест в одном транспортном средстве). По итогам анализа утверждена маршрутная сеть регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом общего пользования в городском и пригородном сообщении. Проведённая оптимизации маршрутной сети, позволила уменьшить затраты на организацию транспортного обслуживания и сохранить регулярные пассажирские перевозки до населённых пунктов с численностью более ста человек.

На сегодня городские и пригородные автобусные перевозки осуществляют ОАО «Транспорт» (90% от общего количества перевозок), ИП Медведевских Г.А.

Показатели, характеризующие автобусное и таксомоторное сообщение в городском округе Богданович представлены в табл. 45.

Таблица 45. - Городской округ Богданович. Показатели, характеризующие автобусное и таксомоторное сообщение (на конец отчетного года)

Наименование показателя	Ед. изм.	2015г.	2016г.	2017г.	2018г.	2019г.
Число городов, поселков городского типа, имеющих: внутригородское автобусное сообщение	ед.	1	1	1	1	1
обслуживание легковыми такси	ед.	1	1	1	1	1
Число сельских населенных пунктов, обслуживаемых автобусами в пригородном и междугородном сообщении	ед.	28	30	30	30	30
Число автобусных маршрутов регулярного сообщения	ед.	41	17	17	17	17
в том числе в сельской местности	ед.	34	10	10	10	10
Длина автобусных маршрутов регулярного сообщения	км	588,6				
в том числе в сельской местности	км	497,2				

Мероприятия, проводимые подпрограммой 1 «Обеспечение сохранности и развития дорожного хозяйства и транспортное обслуживание населения в городском округе Богданович» муниципальной программы «Реализация основных направлений жилищно-коммунального, дорожного хозяйства, благоустройства, транспорта, повышения энергетической эффективности и охраны окружающей среды в городском округе Богданович до 2025 года», позволят повысить транспортную мобильность населения и доступность транспортных услуг для населения района. На начало действия подпрограммы доля населения, проживающего в населенных пунктах и имеющих

регулярное автобусное сообщение с административным центром округа от общей численности населения составляет 98,13%, по результатам исполнения подпрограммы планируется увеличить долю населения, охваченную регулярным транспортным сообщением до 98,82%.

Минимальные расчётные показатели плотности сети линий общественного пассажирского транспорта

(Местные нормативы градостроительного проектирования городского округа Богданович)

В населённых пунктах городского округа Богданович отсутствует сеть внутрипоселкового общественного пассажирского транспорта, что обусловлено численностью населения. Проектом Генерального плана городского округа Богданович предусмотрено развитие только внешнего пассажирского сообщения - между населёнными пунктами. На перспективу - при необходимости создания сети линий общественного пассажирского транспорта - необходимо руководствоваться минимальными расчётными показателями раздела 6 НГПСО 1-2009.66.

Минимальные расчётные показатели плотности сети линий общественного пассажирского транспорта в жилых, общественно-деловых и производственных функциональных и территориальных зонах должна быть не менее значений, приведенных в таблице 46.

Таблица 46.- Минимальные расчётные показатели плотности сети линий общественного пассажирского транспорта

Функциональные, территориальные зоны и типы застройки	Плотность сети линий общественного пассажирского транспорта, км/кв.км
Жилая:	
застройка малоэтажными жилыми домами;	1,5
застройка среднеэтажными жилыми домами и смешанная (средне- и малоэтажная);	1,8
застройка многоэтажными жилыми домами (5-9 этажей);	2,0
то же, повышенной этажности (более 9 этажей)	2,5
Общественно-деловая:	
в центрах городов с населением более 250 тыс.чел.	2,5
в центрах других населённых пунктов	2,0
Производственная	2,0

Затраты времени в городах на передвижение от мест проживания до мест работы (в один конец) для 90 % трудящихся не должны превышать для городов с населением 100 тыс. чел. и менее - 30 мин.

Для жителей сельских населённых пунктов затраты времени на трудовые передвижения от мест жительства до мест работы (пешеходные или с использованием транспорта), как правило, не должны превышать 30 мин.

Уровень обслуживания населения линиями общественного пассажирского транспорта в радиусе пешеходной доступности должен быть не менее 100 % в зонах средне- и многоэтажной застройки; 90 % в зонах малоэтажной и усадебной застройки.

Для ежедневно приезжающих на работу в город, являющийся центром системы расселения, из других населённых пунктов затраты времени сообщения с этим центром допускается увеличивать по сравнению с затратами, указанными в первом абзаце настоящего пункта, но не более, чем в два раза.

Затраты времени на сообщение с центром города, другого населенного пункта не должны превышать: для городов с населением свыше 250 тыс. чел. и менее - 30 мин, для остальных населённых пунктов 20 мин.

Минимальные расчётные показатели протяжённости пешеходных подходов до ближайших остановок общественного пассажирского транспорта
(Местные нормативы градостроительного проектирования городского округа Богданович)

❖ Протяженность (дальность) пешеходных подходов до ближайших остановок общественного транспорта от входов в жилые дома или на объекты приложения труда следует принимать не более 500 м, в производственных и коммунальных зонах - не более 400 м от проходных предприятий.

❖ Дальность пешеходных подходов от остановочных пунктов наземного общественного пассажирского транспорта до объектов социального, коммунально-бытового и иного назначения не должна превышать показателей, приведенных в табл.47.

Таблица 47. - Дальность пешеходных подходов от остановочных пунктов наземного общественного пассажирского транспорта до объектов

Объекты	Дальность пешеходных подходов от остановочных пунктов наземного общественного пассажирского транспорта до объектов, м
Торговые центры, универмаги, гостиницы, поликлиники, больницы	200
Специализированные дома системы социального обслуживания населения и для социальной защиты отдельных категорий граждан (если не предусмотрено использование для их обслуживания специального транспорта)	200
Станции и остановочные пункты скоростных видов транспорта (метрополитен, скоростной трамвай, городская электричка)	1000
Стадионы, дворцы спорта, прочие объекты массового посещения	500

В районах застройки индивидуальными жилыми домами дальность пешеходных подходов до ближайшей остановки общественного транспорта может быть увеличена: в городах с населением свыше 250 тыс. чел. до 600 м, в остальных населённых пунктах до 800 м.

Минимальные расчётные показатели расстояний между остановочными пунктами на линиях общественного пассажирского транспорта
(Местные нормативы градостроительного проектирования городского округа Богданович)

Наименьшее расстояние между остановочными пунктами на линиях общественного пассажирского транспорта (автобуса) в населённом пункте следует принимать в центре города либо иного населённого пункта 300-400 м., кроме центра - 400-600 м.

Наименьшее расстояние между остановочными пунктами на линиях общественного пассажирского транспорта в пределах территории населённых пунктов следует принимать 300 м.

Минимальные расчётные показатели транспортной и пешеходной доступности до объектов социального назначения
(Местные нормативы градостроительного проектирования городского округа Богданович)

❖ Размещение общеобразовательных учреждений следует предусматривать на расстоянии транспортной доступности: для обучающихся I ступени обучения - не более 15 минут в одну сторону, для обучающихся II и III ступеней - не более 50 минут в одну

сторону.

В сельских населённых пунктах радиус доступности общеобразовательных учреждений должен быть не более: для обучающихся I ступени - 2 км пешком или 15 минут при транспортном обслуживании, для обучающихся II и III ступеней обучения - 4 км пешком или 30 минут при транспортном обслуживании.

❖ Доступность поликлиник, амбулаторий, общих врачебных практик и аптек в сельских населённых пунктах принимается в пределах 30 минут с использованием транспорта.

❖ Подстанции скорой медицинской помощи в населённых пунктах должны предусматриваться из расчета транспортной доступности обслуживаемых объектов не более 20 минут.

❖ Объекты социального и коммунально-бытового назначения в сельских населённых пунктах следует размещать из расчета обеспечения жителей услугами первой необходимости в пределах пешеходной доступности не более 30 минут. Обеспечение объектами более высокого уровня обслуживания следует предусматривать на группу сельских населённых пунктов.

❖ Радиусы обслуживания и другие показатели пешеходной доступности до объектов социального и коммунально-бытового назначения, в том числе для инвалидов и других маломобильных групп населения, следует принимать в соответствии с главой 28 раздела 4 настоящих местных нормативов (см. табл.48).

Таблица 48. – Минимальные расчётные показатели доступности объектов социального и коммунально-бытового назначения (глава 28 раздела 4 Местных нормативов градостроительного проектирования городского округа Богданович)

№ п/п	Минимальные расчётные показатели доступности объектов социального и коммунально-бытового назначения			
1.	Таблица - Минимальные расчётные показатели доступности объектов социального и коммунально-бытового назначения (радиусы обслуживания)			
№ п/п	Объекты социального и коммунально-бытового назначения	Радиус обслуживания, м		
		В городских населённых пунктах		В сельских населённых пунктах
		Для многоэтажной застройки	Для малоэтажной застройки	
1	2	3	4	5
1.	Детские образовательные учреждения	300	500	500
2.	Общеобразовательны школя	500	750 (500 – для начальных классов)	750 (500 – для начальных классов)
3.	Внешкольные учреждения	500	1000	-
4.	Физкультурно-оздоровительные клубы по месту жительства	500	500	500
5.	Физкультурно-спортивные центры жилых районов	1500	1500	-
6.	Раздаточные пункты детского питания	1000	1000	-
7.	Предприятия торговли, общественного питания, бытового обслуживания	500	800	2000
8.	Поликлиники, фельдшерско-акушерские	1000	1000	1000

№ п/п	Минимальные расчётные показатели доступности объектов социального и коммунально-бытового назначения				
		пункты, общие врачебные практики			
	9.	Аптеки	500	800	800
	10.	Бани	500	800	800
	11.	Культовые здания	1000-1500	1000-1500	1500
	12.	Отделения связи и филиалы сберегательного банка	500	700	

❖ Показатели транспортной и пешеходной доступности объектов рекреационного назначения следует принимать в соответствии с главой 30 раздела 5 настоящих местных нормативов.

Успешное решение вопросов рациональной организации перевозок пассажиров и эффективного использования подвижного состава невозможно без систематического изучения характера изменений пассажиропотоков транспортной сети. Изучение пассажиропотоков позволяет выявить их распределение по времени, длине маршрутов и направлениям движения.

Маршрутная сеть регулярных перевозок пассажиров городского округа Богданович представлена в Приложении П-2.

С целью организации выполнения работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом (автобусами) на территории городского округа Богданович по регулируемым тарифам на период с 01.06.2019 по 31.12.2019 уполномоченным учреждением, в лице Муниципального казенного учреждения «Управление закупок для нужд городского округа Богданович» на официальном интернет-ресурсе было размещено извещение о проведении открытого конкурса в электронной форме от 15.04.2019 №0862300041819000080. В настоящее время определение поставщика завершено. Техническое задание к муниципальному контракту на выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом (автобусами) на территории городского округа Богданович по регулируемым тарифам представлено в Приложении П-3.

2.9. ХАРАКТЕРИСТИКА УСЛОВИЙ ПЕШЕХОДНОГО И ВЕЛОСИПЕДНОГО ПЕРЕДВИЖЕНИЯ

Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории связано с формированием пространства для пешеходного движения, а также с ограничением доступа определенных видов транспорта, в первую очередь грузового транспорта, на участки улично-дорожной сети. Особенность пешеходных улиц и площадей — использование специального декоративного покрытия.

На территории городского округа Богданович в большинстве населенных пунктов пешеходное движение осуществляется, в основном, по проезжим частям улиц, в связи с отсутствием пешеходных дорожек (тротуаров).

Велосипедное движение в городском округе Богданович успешно развивается и количество любителей использовать велосипед в качестве способа передвижения постоянно растет.

2.10. ХАРАКТЕРИСТИКА ДВИЖЕНИЯ ГРУЗОВЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ОЦЕНКА РАБОТЫ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ КОММУНАЛЬНЫХ И ДОРОЖНЫХ СЛУЖБ, СОСТОЯНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ ДАННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Объем грузооборота, выполненный различными видами транспорта в городском округе Богданович, в динамике за период 2012-2018гг., представлен в табл.49.

Таблица 49. - Городской округ Богданович. Объем грузооборота по видам транспорта

№ п/п	Наименование показателя	Ед.изм.	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
1.	Объем перевезенных грузов, всего	тыс.тонн в год							
	в том числе:								
1.1	железнодорожным транспортом	тыс.тонн в год							
1.2	автомобильным транспортом	тыс.тонн в год							
2.	Объем грузооборота, всего	тыс.тонно-километров в год							
	в том числе:								
2.1	железнодорожным транспортом	тыс.тонно-километров в год							
2.2	автомобильным транспортом	тыс.тонно-километров в год							

В городском округе Богданович выполнение работ по вывозу мусора и отходов, городскому благоустройству, строительству и ремонту дорог, утилизации отходов возложено на МУП «Благоустройство» (адрес: ул. Гагарина, 3, Богданович; тел. +7 (34376) 5-70-89).

Сведения об объектах транспортной инфраструктуры, расположенных на территории городского округа Богданович, представлены в таблицах 50-55.

Таблица 50. - Перечень объектов транспортной инфраструктуры городского округа Богданович

Наименование объекта	Кол-во
Гаражные комплексы	
АЗС	
Станции технического обслуживания и шиномонтажные мастерские	
Автомоечные комплексы	
Автостоянки платные с твердым покрытием	

Таблица 51. - Объекты автогазозаправочной инфраструктуры городского округа Богданович

Наименование показателя	Ед. изм	01.01.2016		01.01.2017		01.01.2018		01.01.2019	
		на начало отчетного года	на конец отчетного года	на начало отчетного года	на конец отчетного года	на начало отчетного года	на конец отчетного года	на начало отчетного года	на конец отчетного года
Автозаправочные станции (АЗС) - всего	шт	2	2	2	2	2	2	2	2
из них:									
многотопливные заправочные станции (МТЗС)	шт								
автомобильные газонаполнительные компрессорные станции (АГНКС)	шт								
автомобильные газозаправочные станции (АГЗС)	шт								
криогенные газозаправочные станции (КриогЗС)	шт								
электрозаправочные станции (ЭЗС)	шт								

Таблица 52. - Список АЗС, ГАЗС городского округа Богданович

№	Наименование	Местоположение
1.		
2.		
3.		
4.		

Таблица 53. - Открытые автостоянки городского округа Богданович и их характеристики

№	Местоположение	Площадь, кв.м	Вместимость, маш/мест

Таблица 54. - Гаражно-строительные кооперативы городского округа Богданович и их характеристики

№	Наименование объекта	Местоположение	Собственники земельных участков	Площадь земельного участка, кв.м

Таблица 55. - Перечень станций технического обслуживания, шиномонтажных мастерских и автомоечных комплексов, расположенных на территории городского округа Богданович

№	Наименование объекта	Адрес объекта	Вид деятельности
Станции технического обслуживания и шиномонтажные мастерские			
			автосервис
			автосервис
			автосервис
			автосервис
Автомоечные комплексы			
			автомойка
			автомойка
			автомойка
			автомойка
			автомойка

2.11. АНАЛИЗ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Обеспечение безопасности дорожного движения в муниципальном образовании, предупреждение дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и снижение тяжести их последствий является на сегодня одной из актуальных задач.

Распределение дорожно-транспортных происшествий по видам за период с 01.01.2015 по 30.04.2019 на основе данных, представленных на официальном сайте ГИБДД РФ (<https://гибдд.рф>), приводится в табл.56.

Таблица 56. - Распределение дорожно-транспортных происшествий по видам за период с 01.01.2015 по 30.04.2019

Виды ДТП	2015г.		2016г.		2017г.		2018г.		2019г. (янв-апр)		Всего	
	кол-во	%	кол-во	%	кол-во	%	кол-во	%	кол-во	%	кол-во	%
Столкновение	29	53,7	24	46,2	23	42,6	28	56	12	70,6	116	51,1
Опрокидывание	-	-	4	7,7	4	7,4	6	12,0	1	5,9	15	6,6
Наезд на стоящее транспортное средство	4	7,4	1	1,9	2	3,7	2	4,0	1	5,9	10	4,4
Наезд на препятствие	-	-	2	3,8	2	3,7	1	2,0	-	-	5	2,2
Наезд на пешехода	5	9,3	12	23,1	14	25,9	7	14,0	-	-	38	16,7
Съезд с дороги	12	22,2	2	3,8	5	9,3	2	4,0	2	11,8	23	10,1
Наезд на лицо, не являющееся участником дорожного движения	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Наезд на велосипедиста	2	3,7	5	9,6	3	5,6	4	8,0	-	-	14	6,2

Виды ДТП	2015г.		2016г.		2017г.		2018г.		2019г. (январь-апрель)		Всего	
	кол-во	%	кол-во	%	кол-во	%	кол-во	%	кол-во	%	кол-во	%
Падение пассажира	-	-	1	1,9	1	1,9	-	-	1	5,9	3	1,3
Наезд на животное	2	3,7	1	1,9	-	-	-	-	-	-	3	1,3
Всего:	54	100	52	100	54	100	50	100	17	100	227	100

Анализ видов дорожно-транспортных происшествий за период с 01.01.2015 по 30.04.2019 показывает, что основную долю видов от общего количества составляют: столкновение (51,1%), наезд на пешехода (16,7%), съезд с дороги (10,1%).

Высокий уровень дорожно-транспортных происшествий с пешеходами в первую очередь связан с недостаточной организацией дорожного движения (наличие тротуаров, ограждений, пешеходных переходов, освещения и т.д.).

Также анализ данных за период с 01.01.2015 по 30.04.2019 выявил наиболее аварийноопасные участки на территории городского округа Богданович.

Более детально количество и структура зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий по городскому округу Богданович представлены в табл.57 и Приложении П-4.

Основными причинами совершения ДТП с тяжелыми последствиями являются несоответствие скорости движения конкретным дорожным условиям, нарушение скоростного режима, нарушение правил обгона и нарушение правил дорожного движения пешеходов.

Таблица 57. - Динамика дорожно-транспортных происшествий на территории городского округа Богданович Свердловской области
(по данным официального сайта ГИБДД РФ - <https://gibdd.rf>)

дата ДТП	Степень тяжести последствий, %	ДТП всего	погибло	ранено	Кол-во ТС	Кол-во участников	Вид ДТП										
							столкновение	опрокидывание	Наезд на стоящее ТС	Наезда на препятствие	Наезд на пешехода	Съезд с дороги	Наезд на лицо, не являющееся участником дорожного движения	Наезд на велосипедиста	Падение пассажира	Иной вид ДТП	Наезд на животное
2015 год	18,9%	56	18	77	99	146	29	*	4	*	5	12	*	2	*	*	2
2015 год. январь	0,0%	4	0	12	8	18	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2015 год. февраль	0,0%	н.п	н.п	н.п	н.п	н.п	н.п	н.п	н.п	н.п	н.п	н.п	н.п	н.п	н.п	н.п	н.п
2015 год. март	0,0%	1	0	1	2	3	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2015 год. апрель	0,0%	2	0	2	4	4	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
2015 год. май	40%	4	2	3	4	8	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-
2015 год. июнь	0,0%	6	0	8	8	11	1	-	1	-	1	3	-	-	-	-	-
2015 год. июль	19%	11	4	17	21	30	8	-	1	-	-	2	-	-	-	-	-
2015 год. август	33,3%	3	1	2	5	5	1	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-
2015 год. сентябрь	22,2%	5	2	7	8	13	2	-	-	-	1	1	-	1	-	-	-
2015 год. октябрь	0,0%	7	0	8	11	14	2	-	-	-	1	1	-	1	-	-	1
2015 год. ноябрь	30,7%	6	4	9	15	21	3	-	2	-	-	-	-	-	-	-	1
2015 год. декабрь	38,4%	7	5	8	13	19	6	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-
-2016 год	14,4%	50	9	77	87	138	24	4	1	2	12	2	-	5	1	-	1
2016 год. январь	0,0%	1	0	2	4	6	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2016 год. февраль	25%	1	1	3	3	0	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2016 год. март	0,0%	2	0	10	6	16	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2016 год. апрель	0,0%	2	0	2	3	3	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-
2016 год. май	25%	3	1	3	5	7	1	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-
2016 год. июнь	0,0%	3	0	5	4	6	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1
2016 год. июль	0,0%	5	0	8	9	16	3	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-
2016 год. август	23%	7	3	10	15	20	5	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-

дата ДТП	Степень тяжести последствий, %	ДТП всего	погибло	ранено	Кол-во ТС	Кол-во участников	Вид ДТП										
							столкновение	опрокидывание	Наезд на стоящее ТС	Наезда на препятствие	Наезд на пешехода	Съезд с дороги	Наезд на лицо, не являющееся участником дорожного движения	Наезд на велосипедиста	Падение пассажира	Иной вид ДТП	Наезд на животное
2016 год. сентябрь	9%	9	1	10	10	19	1	1	-	1	6	-	-	-	-	-	-
2016 год. октябрь	9%	7	1	10	11	18	2	1	-	-	1	-	-	2	1	-	-
2016 год. ноябрь	9%	5	1	10	11	16	4	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
2016 год. декабрь	20%	5	1	4	6	11	1	1	-	-	3	-	-	-	-	-	-
2017 год	10,5%	54	9	76	92	144	23	4	2	2	14	5		3	1		
2017 год. январь	0,0%	3	0	6	7	10	2	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-
2017 год. февраль	37,5%	3	3	5	6	13	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2017 год. март	40%	4	2	3	4	8	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-
2017 год. апрель	10%	5	1	9	10	15	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2017 год. май	0,0%	1	0	1	4	4	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2017 год. июнь	16,6%	6	1	5	8	11	1	1	-	-	3	-	-	1	-	-	-
2017 год. июль	0,0%	2	0	3	2	4	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-
2017 год. август	22,2%	4	2	7	9	13	3	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
2017 год. сентябрь	0,0%	8	0	11	18	21	4	2	-	-	-	-	-	2	-	-	-
2017 год. октябрь	0,0%	6	0	13	9	20	2	1	-	1	2	-	-	-	-	-	-
2017 год. ноябрь	0,0%	7	0	8	8	13	1	-	-	1	4	1	-	-	-	-	-
2017 год. декабрь	0,0%	5	0	5	7	12	1	-	1	-	3	-	-	-	-	-	-
2018год	12%	52	10	73	113	143	28	6	2	1	7	2	-	4	-	-	-
2018 год. январь	11,1%	6	1	8	14	16	3	2	-	-	1	-	-	-	-	-	-
2018 год. февраль	0,0%	3	0	3	7	7	2	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-
2018 год. март	25%	6	4	12	15	22	5	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2018 год. апрель	0,0%	1	0	1	1	2	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-
2018 год. май	0,0%	1	0	1	2	2	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-
2018 год. июнь	0,0%	3	0	3	10	10	1	-	1	-	-	-	-	1	-	-	-

дата ДТП	Степень тяжести последствий, %	ДТП всего	погибло	ранено	Кол-во ТС	Кол-во участников	Вид ДТП										
							столкновение	опрокидывание	Наезд на стоящее ТС	Наезда на препятствие	Наезд на пешехода	Съезд с дороги	Наезд на лицо, не являющееся участником дорожного движения	Наезд на велосипедиста	Падение пассажира	Иной вид ДТП	Наезд на животное
2018 год. июль	11,1%	7	1	8	14	17	2	-	1	1	1	-	-	2	-	-	-
2018 год. август	11,1%	7	1	8	12	16	4	1	-	-	1	1	-	-	-	-	-
2018 год. сентябрь	28,5%	4	2	5	10	12	3	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2018 год. октябрь	0,0%	2	0	2	2	3		-	-	-	1	1	-	-	-	-	-
2018 год. ноябрь	5,8%	7	1	16	16	22	6	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2018 год. декабрь	0,0%	5	0	6	10	14	4	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-
2019 год	4%	17	1	24	36	46	12	1	1	-	-	2	-	-	1	-	-
2019 год. январь	0,0%	4	0	8	9	17	3	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
2019 год. февраль	0,0%	5	1	6	10	13	4	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
2019 год. март	14,2%	4	0	4	9	9	3	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-
2019 год. апрель	0,0%	4	0	6	8	9	2	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-

Одним из важных технических средств организации дорожного движения являются дорожные знаки, информационные указатели, предназначенные для информирования об условиях в режимах движения водителей и пешеходов. Качественное изготовление дорожных знаков, правильная их расстановка в необходимом объеме и информативность оказывают значительное влияние на снижение количества дорожно-транспортных происшествий и в целом повышают комфортабельность движения.

Схема установки новых дорожных знаков, форма, цвета раскраски приняты в соответствии с ГОСТ Р 52289-2004 «Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

Основные сооружения и оборудование, повышающее безопасность дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования местного значения перечислены в табл.58. Автобусные остановки – см. табл.59. Пешеходные переходы – см. табл.60-63.

Организация освещения улиц также является одним из мероприятий, направленных на повышение безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах.

В связи с рисками ухудшения обстановки с аварийностью и наличием проблемы обеспечения безопасности дорожного движения требуется выработка и реализация долгосрочной стратегии, координация усилий всех заинтересованных служб и населения, органов местного самоуправления. Это позволит установить необходимые виды и объемы работ, обеспечить безопасность дорожного движения, сформировать расходные обязательства по задачам, сконцентрировав финансовые ресурсы на реализацию приоритетных задач.

Администрация городского округа Богданович уделяет большое внимание вопросам повышения безопасности дорожного движения и снижения аварийности на дорогах.

Особое внимание администрации муниципального образования необходимо уделять вопросам предотвращения дорожно-транспортных происшествий с участием несовершеннолетних. В общеобразовательных школах должны быть разработаны Паспорта дорожной безопасности образовательных учреждений, включающие в свой состав следующую информацию:

- пути движения транспортных средств к местам разгрузки/погрузки и рекомендуемые пути передвижения обучающихся по территории образовательного учреждения;
- план-схема района расположения образовательного учреждения, пути движения транспортных средств и учеников;
- план - схема движения учащихся в образовательном учреждении;
- маршруты движения школьных автобусов;
- мероприятия по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма;
- перечень оборудования и наглядных материалов в образовательном учреждении по изучению правил дорожного движения;
- инструкция для педагогов по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма;
- выписки из правил дорожного движения;
- методические рекомендации по обеспечению санитарно-эпидемиологического благополучия и безопасности перевозок организованных групп детей автомобильным транспортом.

Таблица 58. - Городской округ Богданович. Основные сооружения и оборудование, повышающее безопасность дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования местного значения

Наименование показателя	Ед. изм.	01.01.2015		01.01.2016		01.01.2017		01.01.2018		01.01.2019	
		на начало отчетного года	на конец отчетного года	на начало отчетного года	на конец отчетного года	на начало отчетного года	на конец отчетного года	на начало отчетного года	на конец отчетного года	на начало отчетного года	на конец отчетного года
Автобусные остановки - всего	шт	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68
Протяженность линий освещения на автомобильных дорогах и искусственных сооружениях	км	277	277	277,0	278,7	278,7	278,7	278,7	279,1	279,1	279,1
Транспортные развязки в разных уровнях на пересечениях железнодорожных путей и автомобильных дорог	км	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Транспортные развязки в разных уровнях на пересечениях автомобильных дорог	км	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
в том числе транспортные развязки в разных уровнях на пересечениях автомобильных дорог с двумя и более путепроводами и тоннелями	км	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Таблица 59. - Автобусные остановки на автомобильных дорогах местного значения городского округа Богданович

№	Код дороги	Автомобильная дорога	Наименование	Расположение	X	Y
1	65-416 ОП МЗ 0009	г. Богданович ул. Мира	ул. Мира	справа	1622566,59	384905,2
2	65-416 ОП МЗ 0009	г. Богданович ул. Мира	ул. Мира	слева	1622583,05	384895,85
3	65-416 ОП МЗ 0002	г. Богданович ул. Партизанская	ТЦ "Спутник"	справа	1622474,49	385265,04
4	65-416 ОП МЗ 0002	г. Богданович ул. Партизанская	ТЦ "Спутник"	слева	1622454,89	385281,1
5	65-416 ОП МЗ 0006	г. Богданович ул. Гагарина	Политехникум	справа	1622818,04	385591,27
6	65-416 ОП МЗ 0006	г. Богданович ул. Гагарина	Политехникум	слева	1622731,06	385597,11
7	65-416 ОП МЗ 0009	г. Богданович ул. Мира	ОАО "Огнеупоры"	справа	1623180,26	385528,18
8	65-416 ОП МЗ 0009	г. Богданович ул. Мира	ОАО "Огнеупоры"	слева	1623165,79	385518,02
9	65-416 ОП МЗ 0006	г. Богданович ул. Гагарина	школа № 61	справа	1622127,18	385513,89
10	65-416 ОП МЗ 0006	г. Богданович ул. Гагарина	школа № 61	слева	1622206,54	385510,45
11	65-416 ОП МЗ 0003	г. Богданович ул. Первомайская	АЗС	справа	1621407,74	385657,12
12	65-416 ОП МЗ 0003	г. Богданович ул. Первомайская	АЗС	слева	1621446,31	385658,67
13	65-416 ОП МЗ 0003	г. Богданович ул. Первомайская	ж/д Вокзал	справа	1622337,55	385873,61
14	65-416 ОП МЗ 0003	г. Богданович ул. Первомайская	ж/д Вокзал	слева	1622279,8	385820,58
15	65-416 ОП МЗ 0003	г. Богданович ул. Первомайская	ж/д Вокзал нижняя	справа	1622417,69	385864,66
16	65-416 ОП МЗ 0005	г. Богданович ул. Ленина	школа № 1	справа	1622643,73	385819,55
17	65-416 ОП МЗ 0005	г. Богданович ул. Ленина	школа № 1	слева	1622626,43	385844,86
18	65-416 ОП МЗ 0005	г. Богданович ул. Ленина	Военкомат	справа	1622796,35	385364,46
19	65-416 ОП МЗ 0005	г. Богданович ул. Ленина	Военкомат	слева	1622842,14	385335,45
20	65-416 ОП МЗ 0001	г. Богданович ул. Кунавина	магазин "Орион"	слева	1622430,69	384933,55
21	65-416 ОП МЗ 0001	г. Богданович ул. Кунавина	Коллективный сад 1	справа	1620992,33	385749,4
22	65-416 ОП МЗ 0001	г. Богданович ул. Кунавина	Коллективный сад 1	слева	1621002,14	385765,41
23	65-416 ОП МЗ 0014	г. Богданович ул. Пионерская	п. Восток 2	справа	1624645,47	383627,75
24	65-416 ОП МЗ 0014	г. Богданович ул. Пионерская	п. Вос ок 1	справа	1624059,99	383963,85
25	65-416 ОП МЗ 0014	г. Богданович ул. Пионерская	п. Вос ок 1	слева	1624061,37	383946,8
26	65-416 ОП МЗ 0004	г. Богданович ул. Октябрьская	ул. Октябрьская	справа	1622098,26	385041,15
27	65-416 ОП МЗ 0004	г. Богданович ул. Октябрьская	ул. Октябрьская	слева	1622071,75	385085,91
28	65-416 ОП МЗ 0004	г. Богданович ул. Октябрьская	ул. Октябрьская д/с	справа	1622175,73	384720,25
29	65-416 ОП МЗ 0004	г. Богданович ул. Октябрьская	ул. Октябрьская д/с	слева	1622183,99	384740,57
30	65-416 ОП МЗ 0004	г. Богданович ул. Октябрьская	ЦРБ ул. Октябрьская	справа	1622304,67	384265,25
31	65-416 ОП МЗ 0004	г. Богданович ул. Октябрьская	ЦРБ ул. Октябрьская	слева	1622324,13	384242,18

№	Код дороги	Автомобильная дорога	Наименование	Расположение	X	Y
32	65-416 ОП МЗ 0010	г. Богданович ул. Уральская	дет. Поликлиника	справа	1622350,81	384260,43
33	65-416 ОП МЗ 0010	г. Богданович ул. Уральская	ЦРБ ул. Уральская	справа	1622571,69	384289,52
34	65-416 ОП МЗ 0030	г. Богданович ул. Рокицанская	маг. "Хлебокомбинат"	справа	1621119,55	385214,51
35	65-416 ОП МЗ 0110	г. Богданович ул. 8 Марта	ул. 8 Марта	справа	1623291,38	386466
36	65-416 ОП МЗ 0110	г. Богданович ул. 8 Марта	ул. 8 Марта	слева	1623274,77	386469,01
37	65-416 ОП МЗ 0054	г. Богданович ул. Кооперативная	пов. на Быкова	слева	1619208,7	386190,26
38	65-416 ОП МЗ 0054	г. Богданович ул. Кооперативная	Коллективный сад 3	справа	1620075,62	386055,73
39	65-416 ОП МЗ 0054	г. Богданович ул. Кооперативная	Коллективный сад 3	слева	1620084,38	386041,55
40	65-416 ОП МЗ 0054	г. Богданович ул. Кооперативная	Семенная	справа	1620442,66	386023,95
41	65-416 ОП МЗ 0054	г. Богданович ул. Кооперативная	Семенная	слева	1620418,88	386040,51
42	65-416 ОП МЗ 0060	г. Богданович ул. Крылова	Мясокомбинат	справа	1621551,84	386414,78
43	65-416 ОП МЗ 0060	г. Богданович ул. Крылова	Мясокомбинат	слева	1621570,04	386365,33
44	65-416 ОП МЗ 0059	г. Богданович ул. Пищевиков	Молочный завод	справа	1620901,82	386231,22
45	65-416 ОП МЗ 0059	г. Богданович ул. Пищевиков	Молочный завод	слева	1620856,2	386205,91
46	65-416 ОП МЗ 0061	г. Богданович ул. Школьная	ТЦ "Островок"	справа	1621516,72	386752,2
47	65-416 ОП МЗ 0061	г. Богданович ул. Школьная	ТЦ "Островок"	слева	1621517,06	386738,43
48	65-416 ОП МЗ 0061	г. Богданович ул. Школьная	Почта	справа	1622002,88	386893,8
49	65-416 ОП МЗ 0061	г. Богданович ул. Школьная	Почта	слева	1621996,77	386872,63
50	65-416 ОП МЗ 0062	г. Богданович ул. Ст. Разина	ДК "Колорит"	справа	1622058,92	387182,85
51	65-416 ОП МЗ 0062	г. Богданович ул. Ст. Разина	ДК "Колорит"	слева	1622056,34	387144,98
52	65-416 ОП МЗ 0063	г. Богданович ул. Тимирязева	Мини рынок	справа	1621623,19	387105,25
53	65-416 ОП МЗ 0063	г. Богданович ул. Тимирязева	Мини рынок	слева	1621632,32	387093,63
54	65-416 ОП МЗ 00364	г. Богданович ул. 1 квартал	муз. Школа	справа	1621438,47	386939,25
55	65-416 ОП МЗ 00364	г. Богданович ул. 1 квартал	муз. Школа	слева	1621389,92	386920,83
56	65-416 ОП МЗ 0210	г. Богданович ул. 9 Января	ул. 9 Января	слева	1620612,28	386966,62
57	65-416 ОП МЗ 0058	г. Богданович ул. К. Маркса	К. Маркса 1	слева	1619450,01	387118,94
58	65-416 ОП МЗ 0058	г. Богданович ул. К. Маркса	К. Маркса 2	слева	1619729,08	387198,47
59	65-416 ОП МЗ 0058	г. Богданович ул. К. Маркса	К. Маркса 3	слева	1620057,89	387275
60	65-416 ОП МЗ 0001	г. Богданович ул. Кунавина	маг. "Планета Авто"	справа	1623225,9	384577,58
61	65-416 ОП МЗ 0001	г. Богданович ул. Кунавина	маг. "Планета Авто"	слева	1623209,89	384593,42
62	65-416 ОП МЗ 0014	г. Богданович ул. Пионерская	ул. Пионерская	справа	1623694,25	384272,26
63	65-416 ОП МЗ 0014	г. Богданович ул. Пионерская	ул. Пионерская	слева	1623639,16	384301,27

Таблица 60. - Пешеходные переходы на территории городского округа Богданович

№	Регулируемый	Т.7.	Ограждение	Месторасположение	Фон дорожного знака	Кол-во знаков	Разметка, м²	И.Н. м²	Ширина проезжей части
1	р			ул. Кунавина (пересечение с ул. Рокицанская)	зелёный	4	14,4		9
2	р			Ул. Кунавина (пересечение с ул. Калинина)	зелёный	4	14,4		9
3	р		имеется	Ул. Кунавина (пересечение с ул. Октябрьская)	зелёный	4	19,2		12
4		Т.7.	имеется	Ул. Кунавина (2 школа)	зелёный	4	12,8		8
5	р		имеется	Ул. Кинавина (пересечение с ул. Партизанская)	зелёный	4	19,2		12
6	р		имеется	Ул. Кунавина (пересечение с ул. Мира)	зелёный	4	19,2		12
7	р		имеется	Ул. Кунавина (пересечение с ул. Садовая)	зелёный	4	12,8		8
8				Ул. Кунавина (пересечение с ул. Чкалова)	зелёный	4	12,8		8
9				Ул. Кунавина 206	зелёный	4	12,8		8
10				Ул. Первомайская (подход к 1 школе)	зелёный	4	9,6		6
11				Ул. Первомайская (вокзал)	зелёный	4	11,2		7
12				Ул. Первомайская (вокзал)	зелёный	4	11,2		7
13				Ул. Первомайская дублер (пересечение с ул. Партизанская)	зелёный	4	11,2		7
14				Ул. Первомайская дублер (пересечение с ул. Партизанская)	зелёный	4	11,2		7
15				Ул. Первомайская 18	зелёный	4	12,8		8
16				Ул. Первомайская 18 (дублер)	зелёный	4	12,8		8
17				ул. Ленина (пересечение с ул. Первомайская)	зелёный	4	12,8		8
18		Т.7.	имеется	ул. Ленина школа №1	зелёный	4	12,8	12,8	8
19	р			ул. Ленина (пересечение с ул. Гагарина)	зелёный	4	16		10
20	р			ул. Ленина (пересечение с ул. Гагарина)	зелёный	4	16		10
21				ул. Ленина (пересечение с ул. Советская)	зелёный	4	12,8		8
22	р			ул. Ленина (пересечение с ул. Мира)	зелёный	4	9,6		6
23	р			ул. Ленина (пересечение с ул. Мира)	зелёный	4	9,6		6
24		Т.7.	имеется	ул. Ленина 7 (ЦДТ)	зелёный	4	11,2	11,2	7
25				ул. Ленина 22 (ГИБДД)	зелёный	4	9,6	9,6	6
26				ул. Мира (переезд)	зелёный	4	14,4		9
27				ул. Мира (завод)	зелёный	4	14,4		9
28	р			ул. Мира (пересечение с ул. Гагарина)	зелёный	4	11,2		7
29	р			ул. Мира (пересечение с ул. Гагарина)	зелёный	4	11,2		7

30				ул. Мира (МВД)	зелёный	4	14,4	25,6	9
31	р			ул. Мира (пересечение с ул. Ленина)	зелёный	4	9,6		6
32	р			ул. Мира (пересечение с ул. Ленина)	зелёный	4	9,6		6
33				ул. Мира (пересечение с ул. Спортивная)	зелёный	4	11,2		7
34				ул. Мира (пересечение с ул. Спортивная)	зелёный	4	11,2		7
35	р		имеется	ул. Мира (пересечение с ул. Кунавина)	зелёный	4	16		10
36				ул. Партизанская (пересечением с ул. Первомайская)	зелёный	4	12,8		8
37	р			ул. Партизанская (пересечение с ул. Гагарина)	зелёный	4	11,2		7
38	р			ул. Партизанская (пересечение с ул. Гагарина)	зелёный	4	11,2		7
39				ул. Партизанская (магазин Партизан)	зелёный	4	14,4		9
40				ул. Партизанская (магазин Монетка)	зелёный	4	16		10
41	р			ул. Партизанская (пересечение с ул. Кунавина)	зелёный	4	16		10
42				ул. Октябрьская (пересечение с ул. Первомайская)	зелёный	4	9,6		6
43	р			ул. Октябрьская (пересечение с ул. Гагарина)	зелёный	4	9,6		6
44	р			ул. Октябрьская (пересечение с ул. Гагарина)	зелёный	4	9,6		6
45		Т7	имеется	ул. Октябрьская (дом №14)	зелёный	4	11,2	11,2	7
46	р		имеется	ул. Октябрьская (пересечение с ул. Кунавина)	зелёный	4	16		10
47	р		имеется	ул. Октябрьская (пересечение с ул. Кунавина)	зелёный	4	16		10
48		Т.7.	имеется	ул. Октябрьская МДОУ №9	зелёный	4	9,6	9,6	6
49				ул. Октябрьская (пересечение с ул. Некрасова)	зелёный	4	11,2		7
50				ул. Октябрьская (дом №90)	зелёный	4	11,2		7
51	р			ул. Гагарина (пересечение с ул. Мира)	зелёный	4	9,6		6
52		Т.7.	имеется	ул. Гагарина (техникум)	зелёный	4	16	16	10
53	р			ул. Гагарина (пересечение с ул. Ленина)	зелёный	4	16		10
54	р			ул. Гагарина (пересечение с ул. Ленина)	зелёный	4	16		10
55	р			ул. Гагарина (пересечение с ул. Партизанская)	зелёный	4	11,2		7
56	р			ул. Гагарина (пересечение с ул. Партизанская)	зелёный	4	11,2		7
57				ул. Гагарина д. 17	зелёный	4	9,6		6
58	р			ул. Гагарина (пересечение с ул. Октябрьская)	зелёный	4	9,6		6
59	р			ул. Гагарина (пересечение с ул. Октябрьская)	зелёный	4	9,6		6
60				ул. Гагарина (пересечение с Железнодорожников)	зелёный	4	8		5
61				ул. Уральская (детская поликлиника)	зелёный	4	8		5
62				ул. Уральская (ЦРБ)	зелёный	4	8		5

63		Т.7.	имеется	ул. Декабристов (пересечение с ул. Садовая)	зелёный	4	8	9,6	5
64		Т.7.	имеется	ул. Рокицанская (школа №9)	зелёный	4	14,4	11,2	9
65	р			ул. Рокицанская (пересечение с ул. Кунавина)	зелёный	4	12,8		8
66				ул. Советская (техникум)	зелёный	4	11,2		7
67		Т.7.	имеется	ул. Советская (школа №3)	зелёный	4	9,6	16	6
68				ул. Спортивная (ТЦ Спутник)	зелёный	4	9,6		6
69				ул. Спортивная (пред ул. Мира)	зелёный	4	9,6		6
70				ул. Спортивная (ул. Садовая)	зелёный	4	9,6		6
71				ул. Буденого (ул. Спортивная)	зелёный	4	9,6		6
72				ул. Садовая (ул. Спортивная)	зелёный	4	9,6		6
73		Т.7.		ул.1 квартал в доль школы № 5	зелёный	4			0
74		Т.7.	имеется	ул. 1 квартал д/с №27	зелёный	4	11,2		7
75		Т.7.	имеется	ул. 1 квартал д/с №27	зелёный	4	11,2	11,2	7
76				ул. Пещевиков (мясокомбинат)	зелёный	4	11,2		7
77				ул. Пещевиков (подход к ж.д. мосту)	зелёный	4	11,2		7
78				ул. Пещевиков (подход к ж.д. мосту)	зелёный	4	11,2		7
79				ул. Ст. Разина (пересечение с ул. Труда)	зелёный	4	12,8		8
80				ул. Ст. Разина (мост)	зелёный	4	12,8	11,2	8
81				ул. Ст. Разина (мост)	зелёный	4	12,8		8
82				ул. Тимирязева (калорит)	зелёный	4	9,6		6
83		Т.7.	имеется	ул. Тимирязева (д/с № 39)	зелёный	4	9,6	9,6	6
84				ул. Тимирязева (подход к детской поликлинике)	зелёный	4	12,8		8
85		Т.7.	имеется	ул. Школьная (4 школа)	зелёный	4	9,6	9,6	6
86		Т.7.	имеется	ул. Школьная (д/с №13)	зелёный	4	8	13,9	5
87	р		имеется	ул. Школьная (пересечение с ул. Крылова)	зелёный	4	9,6		6
88	р		имеется	ул. Школьная (пересечение с ул. Крылова)	зелёный	4	9,6	4,8	6
89	р		имеется	ул. Крылова (пересечение с ул. Школьная)	зелёный	4	9,6		6
90	р		имеется	ул. Крылова (пересечение с ул. Школьная)	зелёный	4	9,6		6
91		Т.7.	имеется	ул. Комсомольская (школа №5)	зелёный	4	8	3,5	5
92				ул. Перепечина(пересечение с ул. Школьная)	зелёный	4	8		5
93		Т.7.	имеется	с. Коменки ул. 30 лет победы МОУ СОШ	зелёный	4	9,6	10,24	6
94		Т.7.		с. Коменки ул. Советская	зелёный	4			0
95		Т.7.	имеется	с. Гарашкинское ул. Ильича	зелёный	4	9,6	16,8	6

96		Т.7.	имеется	с. Байны ул. 8 Марта	зелёный	4	11,2		7
97		Т.7.		с. Троицкое проезд к ул Пургина	зелёный	4			0
98		Т.7.	имеется	с. Троицкое от школы к многоквартирникам	зелёный	4			0
99		Т.7.		с. Кунарское ул. Калинина	зелёный	4			0
100		Т.7.		с. Каменоозерское ул Ленина	зелёный	4			0
101		Т.7.	имеется	п. Полдней ул Вокзальная	зелёный	4			0

Таблица 61. - Сведения о соответствии пешеходных переходов городского округа Богданович требованиям ГОСТ

Наименование показателя	Кол-во, шт	Соответствуют ГОСТ	Не соответствуют ГОСТ
всего	101	78	23
регулируемых	34	11	23
не регулируемых	67	67	0
у образовательных учреждений	24	24	0

Таблица 62. - Сведения об исполнении пешеходных переходов городского округа Богданович

№	Наименование показателя	Значение показателя, м2
1.	Разметка всего, в том числе:	1072
1.1	пластик	268,8
1.2	краска	803,2
2.	разметка ИН	223,64

Таблица 63. - План по обустройству пешеходных переходов городского округа Богданович на 2018 год

№	Место обустройства пешеходного перехода	Кол-во, шт
1.	Ст. Разина (3 квартал)	1
2.	Школьная (Почта)	1
3.	1 квартал (1 от м-на Магнит)	1
4.	1 квартал (1 от м-на Островок)	1
5.	Кунавина (пост ГАИ)	1
	Всего	5

Интенсивность движения - один из основных факторов, влияющих на безопасность движения. Данные об интенсивности движения служат основанием для установки дорожных знаков, сигнальных устройств, для решения вопроса о выделении улиц с односторонним движением, для выборов маршрутов, размещения стоянок, запрета остановок и разворотов транспортных средств. Для исходных данных она используется при проектировании новых дорог и для обоснования реконструкции существующих улиц, дорог, пересечений. Общая интенсивность движения транспортного узла является важным показателем, на основе которого принимается решение о переходе от нерегулируемого управления к регулируемому, а также о строительстве развязки в разных уровнях.

Организация одностороннего движения является одним из способов повышения безопасности дорожного движения и повышения эффективности функционирования сети.

Учитывая то, что данное организационно-техническое мероприятие показало себя с положительной стороны, несмотря на имеющийся ряд недостатков, его все в большей степени используют в нашей стране и за рубежом, см. табл.64.

Таблица 64. - Преимущества и недостатки организация одностороннего движения

№	Организация одностороннего движения	
	Преимущества	Недостатки
1.	Увеличение пропускной способности улицы и перекрестков	Увеличение перепробега транспорта, особенно обслуживающего данный район. Ухудшение пешеходной доступности остановок общественного транспорта.
2.	Увеличение скорости сообщения по улице	
3.	Уменьшение количества конфликтных точек на перекрестках	
4.	Исключение конфликта встречных потоков транспорта, тяжесть столкновения от которых наиболее серьезная	
5.	Исключение ослепления водителей фарами встречных потоков	
6.	Менее опасное маневрирование транспорта на стоянке вдоль улицы с односторонним движением	
7.	Улучшение условий для координированного управления дорожным движением	
8.	Снижение уровня аварийности	

2.12. ОЦЕНКА УРОВНЯ НЕГАТИВНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ, БЕЗОПАСНОСТЬ И ЗДОРОВЬЕ НАСЕЛЕНИЯ

Автомобильный транспорт и инфраструктура автотранспортного комплекса относятся к главным источникам загрязнения окружающей среды.

Основным источником загрязнения окружающей среды служат выбросы продуктов сжигания топлива (отработавших газов) в атмосферу.

В качестве топлива используются бензин, сжиженный газ, дизельное топливо. При сжигании указанных видов топлива в атмосферу поступают окислы азота, оксид углерода, сернистый ангидрид, углеводороды, сажа. Отработанные газы двигателей внутреннего сгорания содержат вредные вещества и соединения, в том числе - канцерогенные. Главный компонент выхлопов двигателей внутреннего сгорания (кроме шума) – окись углерода (угарный газ) – опасный для человека, животных; вызывает отравление различной степени в зависимости от концентрации.

При отравлении оксидом углерода появляются головные боли, удушье, боли в животе и рвота, сонливость, учащенное сердцебиение. Отравлениям такого рода подвержены водители, работники службы движения и пешеходы в больших населенных пунктах. Оксид азота в соединении с водяными парами образует азотную кислоту, которая

раздражает легочную ткань, что приводит к хроническим заболеваниям. Диоксид азота раздражает слизистую оболочку глаз, легких и вызывает необратимые изменения в сердечнососудистой системе.

Загрязнение окружающей среды токсичными компонентами отработавших газов приводит к нарушениям в росте растений. Непосредственную опасность для растений представляют диоксид серы, оксид азота, продукты фотохимических реакций. Накапливаясь в растениях, они создают опасность для животных и людей. Наибольшую экологическую нагрузку испытывают растения на полосах земель вдоль дорог с большой интенсивностью движения.

Отработавшие газы способствуют ускорению процессов разрушения изделий из пластмассы и резины, оцинкованных поверхностей и черных металлов, а также покраски, облицовки и конструкции зданий. При солнечной безветренной погоде компоненты отработавших газов и углеводороды в результате фотохимических реакций образуют смог.

Высокому загрязнению воздушного бассейна выбросами автотранспорта способствует растущее увеличение количества автотранспортных средств, высокая степень их износа, некачественное топливо.

Автотранспорт, как передвижной источник выбросов отличается (помимо возможности перемещаться в пространстве) существенное изменение удельных выбросов во времени. У одной и той же автотранспортной единицы выбросы при различных режимах работы двигателя (прогрев, пробег, холостой ход) будут различны (соотношение составит 1 : 4,4 : 1 соответственно), кроме того выбросы различаются и для периодов года (теплый, переходный, холодный - соотношение составит 1 : 1,1 : 1,3 соответственно).

Фактором воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду и человека является шум, создаваемый двигателем внутреннего сгорания, шасси автомобиля (в основном механизмами трансмиссии и кузова) в результате взаимодействия шины с дорожным покрытием. Интенсивность шума зависит от топографии местности, скорости и направления ветра, температурного градиента, влажности воздуха, наличия и типа шумозащитных сооружений. Чрезмерный шум может стать причиной нервного истощения, психической угнетенности, вегетативного невроза, расстройств эндокринной и сердечно-сосудистой систем, изменения ритма и частоты сердечных сокращений, артериальной гипертонии.

Автомобильный транспорт опосредованно является фактором негативного воздействия на водную среду. На территории населенных пунктов грунтовые и поверхностные воды подвержены опасности загрязнения топливом, маслами и смазочными материалами. Пленка из углеводородов на поверхности воды затрудняет процессы окисления, отрицательно влияет на живые организмы и изменяет качество воды.

На прилегающих территориях к автомобильным дорогам вода, почва и растительность являются носителями ряда канцерогенных веществ. Недопустимо выращивание здесь овощей, фруктов и скашивание травы животным.

Учитывая наличие природных водоемов в черте населенного пункта, в качестве противогололедных материалов используются песок и гранитная крошка. Хлориды и антиобледенители дорожных покрытий химического производства при содержании муниципальных автодорог не применяются в целях предотвращения загрязнения придорожных полос и прилегающих водных объектов.

Вблизи водоемов, расположенных в черте населенного пункта, устанавливаются информационные знаки, запрещающие мойку автотранспортных средств.

Одним из направлений в дальнейшей работе по снижению негативного влияния автотранспорта на загрязнение окружающей среды является дальнейшее расширение использования альтернативного топлива – сжатого и сжиженного газа, благоустройство дорог, контроль работы двигателей.

2.13. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩИХ УСЛОВИЙ И ПЕРСПЕКТИВ РАЗВИТИЯ И РАЗМЕЩЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОРОДСКОГО ОКРУГА БОГДАНОВИЧ

Современные мировые тенденции развития формируют глобальные вызовы и условия, в которых городской округ определяет свои приоритеты, стратегические цели и задачи. В ходе разработки Стратегии социально-экономического развития городского округа Богданович до 2035 года проведен PEST-анализ, с помощью которого изучается влияние внешней среды. Комплексный анализ позволил выявить политические (Political), экономические (Economy), социальные (Society) и технологические (Technology) аспекты, способные оказать влияние на стратегическое развитие городского округа, см. табл. 65.

Таблица 65. - PEST-анализ городского округа Богданович

№ п/п	Аспекты внешней среды, способные оказать влияние на стратегическое развитие городского округа
1.	Р (политические факторы)
1.1	Напряженная геополитическая ситуация, сохранение действия экономических санкций.
2.	Е (экономические)
2.1	Влияние на социально-экономическое развитие городского округа неблагоприятной демографической ситуации - активного сокращения и старения населения. Согласно статистическим данным, в городском округе Богданович наблюдается ежегодное сокращение численности населения и увеличение численности населения старше трудоспособного возраста, которая за последние десять лет увеличилась с 10664 человек до 12162 человек, или на 14,0% (по Свердловской области с 931,7 тыс. чел. до 1101,5 тыс. чел., или на 18,2%).
2.2	Высокая степень износа материально-технической базы в отраслях экономики и недостаточное обновление основных фондов.
2.3	Необходимость в обеспечении роста расходов на научные и исследовательские разработки.
2.4	Недостаточный доступ сельскохозяйственных товаропроизводителей к рынку в условиях слабо развитой логистики, кооперации в сфере производства и реализации сельскохозяйственной продукции.
2.5	Зона рискованного земледелия, высокая изменчивость климата.
2.6	Миграционный отток в первую очередь наиболее активной части населения - молодежи создают дисбаланс между спросом и предложением рабочей силы на рынке труда, что становится ограничением для развития производства и реализации инвестиционных и инновационных проектов. Самым востребованным образовательным учреждением среди молодежи городского округа Богданович по-прежнему остается единственное на территории Государственное бюджетное профессиональное образовательное учреждение Свердловской области «Богдановичский политехникум».
2.7	Возрастание требований к уровню и спектру профессиональных компетенций специалистов и рабочих кадров в результате обеспечения высоких темпов экономического роста за счет технологической модернизации и перехода к новому технологическому укладу.
2.8	Недостаточный уровень распространенности информации о городском округе, как месте с благоприятным климатом для ведения бизнеса.
3.	S (социальные)
3.1	Усиление процессов урбанизации, а также миграционных процессов в территории и регионы страны с развитой экономикой, повышение мобильности населения.
3.2	Низкая рождаемость в 90-е годы и высокие темпы выбытия из трудоспособного возраста поколения, рожденного в послевоенное время, как в целом по России, так и в городском округе Богданович. В соответствии с прогнозными данными Росстата (по среднему варианту прогноза) тенденция сокращения численности населения в трудоспособном возрасте по России сохранится вплоть до 2030 года.

№ п/п	Аспекты внешней среды, способные оказать влияние на стратегическое развитие городского округа
3.3	Слабое вовлечение в процесс внедрения стандартов качества организаций сферы услуг, образования, здравоохранения, строительного комплекса, культуры.
3.4	Недостаточные темпы социального развития сельских территорий, и как следствие, ухудшение социально-демографической ситуации, дефицит квалифицированных кадров и их отток из-за низкого уровня доходов в сельскохозяйственном производстве, слабое развитие альтернативных видов деятельности на селе.
3.5	Недостаточная востребованность историко-культурного и туристического потенциала городского округа.
3.6	Необходимость в изменении роли человеческого капитала и превращение его в главный двигатель инноваций.
4.	Т (технологические)
4.1	Мировое технологическое развитие которое будет формировать облик мира будущего (глобализация, борьба за глобальное лидерство, формирование экономики знаний и рост значимости инноваций как основы устойчивого экономического развития, развитие цифровых технологий, био-, нанотехнологий, конвергенция технологий, повышение значимости новых источников энергии и энерго- и ресур-сообеспечения, изменение климата и окружающей среды).
4.2	Внедрение научно-технических разработок, которые должны стать основополагающим фактором экономического роста в городском округе (внедрение искусственного интеллекта, нано- и биотехнологий, цифровизация сфер деятельности, усиление внимания к исследованиям и разработкам, инженерия знаний (управление знаниями), усиление роли глобальных информационных сетей и др.), что позволит городскому округу выйти на качественно иной виток социально-экономического развития.

Перспективы развития городского округа находятся в зависимости как от внешних, так и от внутренних факторов.

SWOT-анализ социально-экономического положения муниципального образования также помогает определить конкурентные преимущества городского округа Богданович, см. табл. 66.

Таблица 66. - SWOT-анализ социально-экономического положения городского округа Богданович

Сильные стороны		Слабые стороны	
1.	Удобное географическое положение.	1.	Ограниченность минерально-сырьевых ресурсов.
2.	Наличие редких для территории Свердловской области полезных ископаемых.	2.	Миграция трудоспособного населения в другие территории с потребностями в рабочей силе, возможностью трудоустройства с более высоким уровнем заработной платы, развитой социальной инфраструктурой.
3.	Стратегически важное пересечение важнейших железнодорожных и автомобильных магистралей для соседних муниципальных образований и регионов.	3.	Недостаточно развитая транспортная инфраструктура.
4.	Достаточный ресурс рабочей силы, низкий уровень зарегистрированной безработицы, в том числе в сельской местности.	4.	Высокая доля населения с денежными доходами ниже величины прожиточного минимума (около трети в 2014 и 2015 году, 17% в 2017).
5.	Наличие свободных муниципальных земельных участков на территории городского округа.	5.	Наличие неиспользуемых земельных участков и объектов имущества.

6.	Невысокая доля аварийного жилья в структуре жилого фонда.	6.	Недостаточная обеспеченность инженерной инфраструктурой.
7.	Наличие энергетических ресурсов, при эффективном использовании которых возможно инновационное развитие экономики.	7.	Неполный охват территории городского округа современными услугами связи, слабое сетевое покрытие.
8.	Тенденция к росту предпринимательских субъектов, ведущих деятельность на территории.	8.	Невысокая доля собственных доходов в структуре муниципального бюджета.
		9.	Отсутствие современных привлекательных площадок для саморазвития и проведения культурного досуга молодежи.
Возможности		Угрозы	
1.	Улучшение демографической ситуации, усиление роли профилактики заболеваний и формирование здорового образа жизни, снижение роста коэффициента демографической нагрузки на население трудоспособного возраста.	1.	Снижение удельного веса конкурентоспособных производственных мощностей на территории городского округа.
2.	Конкуренция с соседними территориями за инвестиционные потоки.	2.	Сохранение тенденции к миграции трудоспособного населения с территории городского округа.
3.	Создание условий для создания эффективного передового востребованного транспортно-логистического узла.	3.	Снижение численности населения.
4.	Перспективы внедрения новых технологий в промышленности, строительстве, дорожном, жилищно-коммунальном хозяйстве и др.	4.	Финансовая и экономическая нестабильность в стране, неравномерность развития экономик разных территорий и регионов.
5.	Реализация крупных инвестиционных проектов по развитию инженерно-производственной инфраструктуры.	5.	Ухудшение экологической обстановки вследствие интенсивного природопользования, истощение некоторых видов ресурсов, размещение объектов выбросов (свалки, снегоотвалы и т.д.)
6.	Создание бренда территории городского округа Богданович.	6.	Сокращение финансирования социальной сферы.
7.	Установление взаимовыгодных экономических, партнерских межмуниципальных отношений с созданием общих проектов, повышением транспортной доступности.	7.	Снижение инвестиционной привлекательности городского округа Богданович.
8.	Обеспечение условий для действия на территории городского округа активных гражданских сообществ.		

Условие достижения нового качества роста - более глубокая диверсификация, развитие видов деятельности и форм занятости, характерных для экономики городского округа.

Направления роста экономики:

- обрабатывающие производства;
- агропромышленный комплекс;
- транспортно-логистическая инфраструктура;
- энергоресурсы и их эффективное использование;
- связь, в том числе новые виды;
- наличие свободных земельных ресурсов;
- торговая деятельность;
- услуги, в первую очередь интеллектуальные (образование, здравоохранение,

туризм, деловые услуги и др.).

Благодаря диверсификации, экономика городского округа Богданович в долгосрочной перспективе постепенно приобретет большую устойчивость к 2035 году.

Таким образом, территория городского округа Богданович является достаточно привлекательной для инвесторов, перспективы развития транспортной инфраструктуры связаны с дальнейшим развитием как промышленного и агропромышленного секторов, так и развитием туризма.

На период до 2035 года в городском округе Богданович планируются достаточно высокие темпы развития и размещения транспортной инфраструктуры.

Развитие транспортной инфраструктуры

(Стратегия социально-экономического развития городского округа Богданович)

Темпы роста интенсивности движения на автомобильных дорогах превышают темпы роста увеличения протяженности и пропускной способности дорог и требуют принятия неотложных мер по реконструкции и капитальному ремонту автомобильных дорог. Высокий износ дорожной инфраструктуры влечет за собой негативные последствия в области безопасности дорожного движения.

Таблица 67. - Стратегическое направление «Развитие транспортной инфраструктуры городского округа Богданович»

№ п/п	Стратегическое направление «Развитие транспортной инфраструктуры городского округа Богданович»
1.	Цель стратегического направления
1.1	Создание транспортной системы городского округа, удобной для жизни населения и ведения бизнеса в условиях высокого уровня автомобилизации на основе проведения транспортной политики, сбалансированной со стратегическими направлениями развития округа и региона.
2.	Задачи, способствующие достижению цели
2.1	улучшение транспортно-эксплуатационного состояния существующей улично-дорожной сети населенных пунктов
2.2	приведение дорог общего пользования местного значения в соответствие с установленными нормами и требованиями с учетом возрастающей интенсивности движения и увеличения количества автотранспортных средств
2.3	развитие сети дорог общего пользования местного значения с учетом перспектив пространственного развития городского округа Богданович
2.4	согласование перспектив развития в рамках окружения и с учетом реконструкции, строительства дорог регионального значения в соответствии с Транспортной стратегией Свердловской области
2.5	реализация возникающих возможностей по открытию новых или расширению существующих маршрутов транспорта общего пользования, осуществляющего пассажирские перевозки
3.	Стратегическое видение будущего
3.1	Создание комфортных условий для населения и субъектов бизнеса городского округа в части обеспечения безопасного и удобного автомобильного доступа по дорогам регионального и местного значения во все населенные пункты как транспортом общего пользования, так личным. Создание удобных и безопасных условий для движения пешеходов: пешеходных зон, пешеходных переходов на территории населенных пунктов.
4.	Тенденции развития
4.1	развитие и реконструкция дороги федерального значения (Сибирский тракт) и дорог регионального значения, проходящих по территории городского округа, в соответствии с Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года и Транспортной стратегией Свердловской области, приводит к увеличению грузо-, пассажиропотоков
4.2	увеличение нагрузки грузо-, пассажиропотоков (более 40 тыс. единиц транзитного транспорта) на участке федеральной автомобильной трассы Екатеринбург - Тюмень Р-351,

№ п/п	Стратегическое направление «Развитие транспортной инфраструктуры городского округа Богданович»																																							
	протяженностью 4,2 км, расположенной в границах территории города Богданович и имеющей категорию дорог местного значения, с ежегодным увеличением суммы на содержание 1 км данного участка дороги																																							
4.3	высокий уровень несоответствия нормативным требованиям дорог общего пользования местного значения из-за отсутствия необходимого объема работ по их содержанию вследствие недостаточности средств местного бюджета																																							
4.4	необходимость строительства новых дорог в планировочных районах в связи с ростом индивидуальной жилищной застройки																																							
4.5	создание пешеходных переходов и строительство тротуаров, которые существенно улучшают безопасность движения пешеходов в населенных пунктах																																							
5.	Стратегические преимущества и угрозы (SWOT-анализ)																																							
	Таблица 67.1																																							
	Стратегические преимущества и угрозы (SWOT-анализ)																																							
	<table><tr><th colspan="2">Сильные стороны</th><th colspan="2">Слабые стороны</th></tr><tr><td>1.</td><td>Наличие и реализация подпрограммы, направленной на развитие транспорта, дорожного хозяйства, систем наружного освещения и благоустройства территории</td><td>1.</td><td>Большая протяженность дорог общего пользования местного значения</td></tr><tr><td>2.</td><td>Проведение работ по включению в реестр муниципальной собственности дорог общего пользования местного значения</td><td>2.</td><td>Удалённость друг от друга населенных пунктов и соответственно большие временные и денежные затраты</td></tr><tr><td>3.</td><td>Приобретение в муниципальную собственность 4-х единиц дорожно-строительной техники</td><td>3.</td><td>Несоответствие части дорог общего пользования местного значения установленным нормам и требованиям (нормативным требованиям не отвечает 166,3 км (47% от общей протяжённости автодорог местного значения)</td></tr><tr><td>4.</td><td>Создание Дорожного фонда</td><td>4.</td><td>Дотационность бюджета</td></tr><tr><td>5.</td><td>Осуществление деятельности по ремонту и содержанию автомобильных дорог местного значения</td><td>5.</td><td>Малочисленность некоторых населенных пунктов не позволяет организовать пассажирские маршруты в связи с их нерентабельностью</td></tr><tr><td>6.</td><td>Осуществление деятельности по транспортному обслуживанию населения</td><td rowspan="2">6.</td><td rowspan="2">90% от общего числа регулярных городских и пригородных пассажирских перевозок осуществляет единственный участник, отсутствие конкуренции в этой отрасли приводит к увеличению затрат муниципального бюджета на субсидирование убыточных маршрутов</td></tr><tr><td>7.</td><td>Наличие железнодорожного сообщения на Транссибирской магистрали</td></tr><tr><th colspan="2">Возможности</th><th colspan="2">Угрозы</th></tr><tr><td>1.</td><td>Внедрение стратегического планирования и проектного управления, которые позволят выделить приоритеты, цели и задачи, сконцентрировать свои ресурсы на достижение установленных целей</td><td>1.</td><td>Изменения в налоговом, бюджетном законодательстве, которые могут усилить зависимость муниципального образования от принятия решений на региональном и федеральном уровне</td></tr></table>	Сильные стороны		Слабые стороны		1.	Наличие и реализация подпрограммы, направленной на развитие транспорта, дорожного хозяйства, систем наружного освещения и благоустройства территории	1.	Большая протяженность дорог общего пользования местного значения	2.	Проведение работ по включению в реестр муниципальной собственности дорог общего пользования местного значения	2.	Удалённость друг от друга населенных пунктов и соответственно большие временные и денежные затраты	3.	Приобретение в муниципальную собственность 4-х единиц дорожно-строительной техники	3.	Несоответствие части дорог общего пользования местного значения установленным нормам и требованиям (нормативным требованиям не отвечает 166,3 км (47% от общей протяжённости автодорог местного значения)	4.	Создание Дорожного фонда	4.	Дотационность бюджета	5.	Осуществление деятельности по ремонту и содержанию автомобильных дорог местного значения	5.	Малочисленность некоторых населенных пунктов не позволяет организовать пассажирские маршруты в связи с их нерентабельностью	6.	Осуществление деятельности по транспортному обслуживанию населения	6.	90% от общего числа регулярных городских и пригородных пассажирских перевозок осуществляет единственный участник, отсутствие конкуренции в этой отрасли приводит к увеличению затрат муниципального бюджета на субсидирование убыточных маршрутов	7.	Наличие железнодорожного сообщения на Транссибирской магистрали	Возможности		Угрозы		1.	Внедрение стратегического планирования и проектного управления, которые позволят выделить приоритеты, цели и задачи, сконцентрировать свои ресурсы на достижение установленных целей	1.	Изменения в налоговом, бюджетном законодательстве, которые могут усилить зависимость муниципального образования от принятия решений на региональном и федеральном уровне	
Сильные стороны		Слабые стороны																																						
1.	Наличие и реализация подпрограммы, направленной на развитие транспорта, дорожного хозяйства, систем наружного освещения и благоустройства территории	1.	Большая протяженность дорог общего пользования местного значения																																					
2.	Проведение работ по включению в реестр муниципальной собственности дорог общего пользования местного значения	2.	Удалённость друг от друга населенных пунктов и соответственно большие временные и денежные затраты																																					
3.	Приобретение в муниципальную собственность 4-х единиц дорожно-строительной техники	3.	Несоответствие части дорог общего пользования местного значения установленным нормам и требованиям (нормативным требованиям не отвечает 166,3 км (47% от общей протяжённости автодорог местного значения)																																					
4.	Создание Дорожного фонда	4.	Дотационность бюджета																																					
5.	Осуществление деятельности по ремонту и содержанию автомобильных дорог местного значения	5.	Малочисленность некоторых населенных пунктов не позволяет организовать пассажирские маршруты в связи с их нерентабельностью																																					
6.	Осуществление деятельности по транспортному обслуживанию населения	6.	90% от общего числа регулярных городских и пригородных пассажирских перевозок осуществляет единственный участник, отсутствие конкуренции в этой отрасли приводит к увеличению затрат муниципального бюджета на субсидирование убыточных маршрутов																																					
7.	Наличие железнодорожного сообщения на Транссибирской магистрали																																							
Возможности		Угрозы																																						
1.	Внедрение стратегического планирования и проектного управления, которые позволят выделить приоритеты, цели и задачи, сконцентрировать свои ресурсы на достижение установленных целей	1.	Изменения в налоговом, бюджетном законодательстве, которые могут усилить зависимость муниципального образования от принятия решений на региональном и федеральном уровне																																					

№ п/п	Стратегическое направление «Развитие транспортной инфраструктуры городского округа Богданович»			
	2.	Участие округа в федеральных и региональных программах развития транспортной системы Свердловской области	2.	Изменение в сторону увеличения планируемых сроков ремонта, реконструкции и строительства дорог общего пользования регионального значения, проходящих по территории округа
	3.	Привлечение инвестиций	3.	Высокий уровень автомобилизации и соответственно быстрый износ дорожного полотна
			4.	Разрушение дорожного полотна большегрузными автомобилями, спецавтотранспортом и спецтехникой
6.	Программы, проекты			
6.1	муниципальная программа «Реализация основных направлений строительного комплекса, жилищно-коммунального, дорожного хозяйства, благоустройства, транспорта и повышения энергетической эффективности в городском округе Богданович до 2020 года», утвержденная постановлением главы городского округа Богданович от 09.03.2017 № 375			
6.2	государственная программа Свердловской области «Развитие транспорта, дорожного хозяйства, связи и информационных технологий Свердловской области до 2024 года», утвержденная постановлением Правительства Свердловской области от 29.10.2013 № 1331-ПП			
7.	Методы решения стратегических задач			
7.1	организационно-методологический подход к решению задач по соблюдению баланса интересов всех участников дорожного движения			
7.2	нормативно-правовой подход включает в себя подготовку нормативных документов в сфере осуществления дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог местного значения в границах городского округа и обеспечение безопасности дорожного движения на них			
7.3	финансово-кредитный подход включает планирование и расходование средств в соответствии с требованиями бюджетного и антимонопольного законодательства; привлечение бюджетных средств различных уровней и внебюджетных средств для инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры			
7.4	информационно-управленческий подход включает проведение опросов населения для определения степени удовлетворенности населения качеством дорог в округе, размещение всей необходимой информации на официальном сайте муниципального образования			
8.	Ожидаемые результаты			
8.1	существенное улучшение транспортного обслуживания населения			
8.2	увеличение протяжённости отремонтированных автомобильных дорог общего пользования местного значения с твердым покрытием, соединяющих населённые пункты района, а также дорог населённых пунктов и дворовых проездов в населённых пунктах, в отношении которых произведен капитальный ремонт			
8.3	соответствие темпов развития транспортной инфраструктуры округа требованиям современного общества и бизнеса			
8.4	создание комфортных условий для проживания, передвижения населения округа и ведения коммерческой деятельности представителям бизнеса			
8.5	увеличение инвестиционной привлекательности округа и его отдаленных территорий			
8.6	сокращение грузо-, пассажиропотока на участке федеральной автомобильной трассы Екатеринбург - Тюмень			
9.	Стратегические программы			
9.1	«Округ, удобный для автомобилистов и пешеходов»			
9.2	«Совершенствование пассажирских перевозок»			

Таблица 68. - Стратегическая программа «Округ, удобный для автомобилистов и пешеходов»

№ п/п	Стратегическая программа «Округ, удобный для автомобилистов и пешеходов»																															
1.	Цель стратегической программы																															
1.1	улучшение состояния улично-дорожной сети округа, обеспечение безопасных условий для автомобилистов и пешеходов																															
2.	Задачи, способствующие достижению цели																															
2.1	улучшение транспортно-эксплуатационного состояния существующей улично-дорожной сети																															
2.2	приведение дорог общего пользования местного значения в соответствие с установленными нормами и требованиями с учетом возрастающей интенсивности движения и увеличения количества автотранспортных средств																															
2.3	обеспечение безопасности дорожного движения																															
2.4	увеличение протяженности дорог с усовершенствованным покрытием																															
3.	Вопросы, которым необходимо уделить особое внимание																															
3.1	Требуется особое внимание к работам по содержанию автомобильных дорог, включающим в себя своевременное устранение дефектов дорожных покрытий, нанесение дорожной разметки, установку и замену ограждений, дорожных знаков, устройство освещения и другие работы, связанные с обеспечением безопасности дорожного движения, удобства эксплуатации автодорог и увеличение срока службы их покрытий.																															
4.	Стратегические преимущества и угрозы (SWOT-анализ)																															
	Таблица 68.1																															
	Стратегические преимущества и угрозы (SWOT-анализ)																															
	<table><tr><th colspan="2">Сильные стороны</th><th colspan="2">Слабые стороны</th></tr><tr><td>1.</td><td>Наличие и реализация подпрограммы, направленной на развитие транспорта, дорожного хозяйства, систем наружного освещения и благоустройства территории</td><td>1.</td><td>Большинство дорог местного значения относится к низкой категории</td></tr><tr><td>2.</td><td>Проведение работ по включению в реестр муниципальной собственности дорог общего пользования местного значения</td><td>2.</td><td>Большая протяженность дорог общего пользования местного значения</td></tr><tr><td rowspan="2">3.</td><td rowspan="2">Приобретение в муниципальную собственность 4-х единиц дорожно-строительной техники</td><td>3.</td><td>Несоответствие состояния дорог местного значения темпам автомобилизации</td></tr><tr><td>4.</td><td>Несоответствие большей части дорог общего пользования установленным нормам и требованиям</td></tr><tr><th colspan="2">Возможности</th><th colspan="2">Угрозы</th></tr><tr><td>1.</td><td>Участие округа в государственных программах, проектах развития транспортной системы</td><td>1.</td><td>Высокий уровень автомобилизации и соответственно быстрый износ дорожного полотна</td></tr><tr><td>2.</td><td>Привлечение инвестиций</td><td>2.</td><td>Отсрочка строительства автомобильной дороги Екатеринбург-Тюмень на участке 85 км – 101 км (Южный обход г. Богданович)</td></tr></table>		Сильные стороны		Слабые стороны		1.	Наличие и реализация подпрограммы, направленной на развитие транспорта, дорожного хозяйства, систем наружного освещения и благоустройства территории	1.	Большинство дорог местного значения относится к низкой категории	2.	Проведение работ по включению в реестр муниципальной собственности дорог общего пользования местного значения	2.	Большая протяженность дорог общего пользования местного значения	3.	Приобретение в муниципальную собственность 4-х единиц дорожно-строительной техники	3.	Несоответствие состояния дорог местного значения темпам автомобилизации	4.	Несоответствие большей части дорог общего пользования установленным нормам и требованиям	Возможности		Угрозы		1.	Участие округа в государственных программах, проектах развития транспортной системы	1.	Высокий уровень автомобилизации и соответственно быстрый износ дорожного полотна	2.	Привлечение инвестиций	2.	Отсрочка строительства автомобильной дороги Екатеринбург-Тюмень на участке 85 км – 101 км (Южный обход г. Богданович)
Сильные стороны		Слабые стороны																														
1.	Наличие и реализация подпрограммы, направленной на развитие транспорта, дорожного хозяйства, систем наружного освещения и благоустройства территории	1.	Большинство дорог местного значения относится к низкой категории																													
2.	Проведение работ по включению в реестр муниципальной собственности дорог общего пользования местного значения	2.	Большая протяженность дорог общего пользования местного значения																													
3.	Приобретение в муниципальную собственность 4-х единиц дорожно-строительной техники	3.	Несоответствие состояния дорог местного значения темпам автомобилизации																													
		4.	Несоответствие большей части дорог общего пользования установленным нормам и требованиям																													
Возможности		Угрозы																														
1.	Участие округа в государственных программах, проектах развития транспортной системы	1.	Высокий уровень автомобилизации и соответственно быстрый износ дорожного полотна																													
2.	Привлечение инвестиций	2.	Отсрочка строительства автомобильной дороги Екатеринбург-Тюмень на участке 85 км – 101 км (Южный обход г. Богданович)																													
5.	Реализуемые программы, проекты																															
5.1	Подпрограмма 2 «Обеспечение сохранности и развития дорожного хозяйства и транспортного обслуживания населения в городском округе Богданович» муниципальной программы «Реализация основных направлений строительного комплекса жилищно-коммунального, дорожного хозяйства, благоустройства, транспорта и повышение энергетической эффективности в городском округе Богданович до 2020 года», утвержденной постановлением главы городского округа Богданович от 09.03.2017 № 375																															
6.	Программные мероприятия																															
6.1	организационно-методологические - взаимодействие органов местного самоуправления с органами власти Свердловской области в сфере развития транспортной системы; выявление																															

№ п/п	Стратегическая программа «Округ, удобный для автомобилистов и пешеходов»
	бесхозных дорог и постановка их на кадастровый учет с оформлением права муниципальной собственности; использование механизмов муниципально-частного партнерства для строительства объектов инфраструктуры
6.2	нормативно-правовые мероприятия - проведение кадастровых работ в отношении дорог местного значения; подготовка технической документации; корректировка реестра дорог общего пользования местного значения; разработка и утверждение, корректировка нормативных правовых актов органов местного самоуправления в рамках реализации действующего законодательства в сфере осуществления дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог местного значения в границах городского округа и обеспечение безопасности дорожного движения на них
6.3	организационно-управленческие - участие в государственных программах и проектах развития транспортной инфраструктуры
6.4	финансово-кредитные мероприятия - планирование и расходование средств на осуществление дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог местного значения в границах городского округа и обеспечение безопасности дорожного движения на них в соответствии с требованиями действующего законодательства; привлечение частных инвестиций
6.5	информационно-управленческие мероприятия - размещение информации на официальном сайте округа в сфере дорожного хозяйства
7.	Ожидаемые результаты
7.1	увеличение доли протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортноэксплуатационным показателям от общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения до 60%
7.2	строительство дорог общего пользования местного значения протяженностью 150 км в 11-ти планировочных районах индивидуальной жилищной застройки в период 2019-2035 годы, объем инвестиций 3,0 млрд. рублей
7.3	капитальный ремонт дорог общего пользования местного значения протяженностью 119 км в границах городского округа в период 2019-2035 годы, объем инвестиций 2,78 млрд. рублей
7.4	реконструкция дорог переходного типа протяженностью 50 км в период 2019-2035 годы, объем инвестиций 1,5 млрд. рублей
7.5	строительство автомобильной дороги Екатеринбург-Тюмень на участке 85 км - 101 км (Южный обход г.Богданович) в Свердловской области к 2030 году, объем инвестиций 6,2 млрд. рублей (в ценах 2012 года)
7.6	строительство автомобильной дороги «д. Прищаново - п. Дубровный» Чернокоровской сельской территории
7.7	реализация возможности развития придорожной инфраструктуры
8.	Стратегические проекты в рамках реализации программы
8.1	«Безопасные дороги»

Таблица 69. - Стратегическая программа «Совершенствование пассажирских перевозок»

№	Стратегическая программа «Совершенствование пассажирских перевозок»
1.	Цель стратегической программы
1.1	Увеличение количества населенных пунктов городского округа связанных регулярным сообщением с административным центром, оптимизация существующих маршрутов пассажирских перевозок и увеличение количества рейсов на загруженных маршрутах
2.	Задачи, способствующие достижению цели
2.1	проведение мониторинга востребованных направлений сообщения с населенными пунктами городского округа
2.2	создание комфортных условий для пассажиров при ожидании транспорта
2.3	увеличение дорог с усовершенствованным покрытием
2.4	создание возможности проезда автомобильного транспорта в любой населенный пункт городского округа в любое время

№	Стратегическая программа «Совершенствование пассажирских перевозок»			
3.	Стратегические преимущества и угрозы (SWOT-анализ)			
	Таблица 69.1			
	Стратегические преимущества и угрозы (SWOT-анализ)			
	Сильные стороны		Слабые стороны	
	1.	Наличие и реализация подпрограммы, направленной на развитие транспорта, дорожного хозяйства, остановочных комплексов	1.	Большая доля дорог местного значения не имеет усовершенствованного покрытия
	2.	Охват более 98% населения городского округа имеющего возможность регулярного сообщения с административным центром	2.	Недостаточное финансирование поддержки пассажирских перевозок
			3.	Отсутствие конкуренции из-за малого числа перевозчиков в городском округе
	Возможности		Угрозы	
	1.	Участие округа в государственных программах, проектах развития транспортной системы	1.	Снижение спроса на пассажирские перевозки с увеличением стоимости проезда и увеличение доли обеспеченности населения личным транспортом.
	2.	Привлечение инвестиций		
	3.	Создание унитарного предприятия в области пассажирских перевозок		
4.	Реализуемые программы, проекты			
4.1	Подпрограмма 2 «Обеспечение сохранности и развития дорожного хозяйства и транспортного обслуживания населения в городском округе Богданович» муниципальной программы «Реализация основных направлений строительного комплекса жилищно-коммунального, дорожного хозяйства, благоустройства, транспорта и повышение энергетической эффективности в городском округе Богданович до 2020 года», утвержденной постановлением главы городского округа Богданович от 09.03.2017 № 375			
4.2	Проект на строительство объекта «Автомобильная дорога Екатеринбург- Тюмень Р-351 на участке км 85-км 101 (Южный обход г. Богданович) в Свердловской области»			
5.	Программные мероприятия			
5.1	организационно-методологические - взаимодействие органов местного самоуправления с органами власти Свердловской области в сфере развития транспортной системы; использование механизмов муниципально-частного партнерства для строительства объектов инфраструктуры			
5.2	нормативно-правовые мероприятия - разработка и утверждение программы комплексного развития транспортной инфраструктуры; разработка и утверждение, корректировка нормативных правовых актов органов местного самоуправления в рамках реализации действующего законодательства в сфере транспортного обслуживания населения			
5.3	организационно-управленческие - участие в государственных программах и проектах развития транспортной инфраструктуры			
5.4	финансово-кредитные мероприятия - планирование и расходование средств на развитие дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог местного значения в границах городского округа, увеличение доли дорог с улучшенным покрытием; привлечение частных инвестиций			
5.5	информационно-управленческие мероприятия - размещение информации на официальном сайте округа в сфере транспортного обслуживания населения, изменение и добавление маршрутов пассажирских перевозок			
6.	Ожидаемые результаты			
6.1	Доля населения, проживающего в населенных пунктах и имеющих регулярное автобусное сообщение с административным центром округа от общей численности населения до 99%.			
	Критерием эффективности реализуемых мероприятий станет - повышение доступности и качества транспортных услуг для населения района; повышение качества жизни населения за счет повышения транспортной мобильности населения.			

№	Стратегическая программа «Совершенствование пассажирских перевозок»
	Вырастет инвестиционная привлекательность для развития бизнеса населенных пунктов за счет улучшения качества транспортного сообщения, снижения транспортных издержек субъектов предпринимательской деятельности, уменьшение временных издержек при доставке грузов (товаров).
7.	Стратегические проекты в рамках реализации программы
7.1	«Комфортные поездки»

2.14. ОЦЕНКА НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЙ БАЗЫ, НЕОБХОДИМОЙ ДЛЯ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОРОДСКОГО ОКРУГА БОГДАНОВИЧ

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа Богданович на 2019-2035 гг. подготовлена на основании следующих нормативно-правовых документов:

- Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 №190-ФЗ;
- Федеральный закон Российской Федерации от 06.10.2003 №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;
- Федеральный закон Российской Федерации от 08.11.2007 №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
- Федеральный закон Российской Федерации от 09.02.2007 №16-ФЗ «О транспортной безопасности»;
- Постановление Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 №1090 «О правилах дорожного движения»;
- Постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 Пр-№1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
- Распоряжение Правительства Российской Федерации от 11.07.2014 № 1032-р «Об утверждении новой редакции Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года»;
- Приказ Минтранса России от 26.05.2016 №131 «Об утверждении порядка осуществления мониторинга разработки и утверждения программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
- Постановление Правительства Свердловской области от 25.01.2018 №28-ПП «Об утверждении государственной программы Свердловской области «Развитие транспортного комплекса Свердловской области до 2024 года»;
- Постановление Правительства Свердловской области от 14.06.2011 №737-ПП «Об утверждении перечня автомобильных дорог общего пользования регионального значения Свердловской области» (в ред. 26.10.2012 №1208-ПП, от 06.03.2013 №275-ПП, от 02.07.2013 №824-ПП, от 10.07.2014 №578-ПП, от 23.06.2015 №530-ПП, от 19.04.2018);
- Постановление Правительства Свердловской области от 14.11.2007 №1102-ПП «О нормативах денежных затрат на содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог регионального значения и правилах их расчета» (в ред. Постановлений Правительства Свердловской области от 17.06.2008 №590-ПП, от 19.11.2008 №1229-ПП, от 22.12.2010 №1880-ПП);
- Приказ Министерства строительства и развития инфраструктуры Свердловской области от 21.05.2018 №247-П «Об утверждении перечня индикаторов, применяемых для

мониторинга программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов на территории Свердловской области»;

- Государственная программа Свердловской области "Развитие транспорта, дорожного хозяйства, связи и информационных технологий Свердловской области до 2024 года", утвержденная Постановлением Правительства Свердловской области от 29.10.2013 №1331-ПП (в ред. от 12.05.2017);

- Стратегия развития транспортного комплекса Свердловской области до 2030 года;

- Решение Думы городского округа Богданович Свердловской области от 20.12.2018 №88 «Об утверждении Стратегии социально-экономического развития городского округа Богданович до 2035 года»;

- Решение Думы городского округа Богданович Свердловской области от 21.12.2017 №46 «Об утверждении Местных нормативов градостроительного проектирования городского округа Богданович»;

- Постановление главы городского округа Богданович Свердловской области от 10.03.2016 №347 «О внесении изменений в постановление главы городского округа Богданович от 15.02.2013 №390 «Об утверждении Порядка присвоения идентификационных номеров автомобильным дорогам общего пользования местного значения и об утверждении перечня автомобильных дорог общего пользования местного значения в границах городского округа Богданович»;

- Постановление главы городского округа Богданович Свердловской области от 23.05.2016 №844 «Об утверждении реестра муниципальных маршрутов регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом общего пользования на территории городского округа Богданович»;

- Постановление главы городского округа Богданович Свердловской области от 25.03.2019 №579 «Об утверждении муниципальной программы «Реализация основных направлений жилищно-коммунального, дорожного хозяйства, благоустройства, транспорта, повышения энергетической эффективности и охраны окружающей среды в городском округе Богданович до 2025 года»;

- Устав городского округа Богданович Свердловской области;

- Генеральный план городского округа Богданович Свердловской области;

- Пояснительная записка к Прогнозу социально-экономического-экономического развития городского округа Богданович на 2019-2021 годы;

- Отчеты главы городского округа Богданович Свердловской области по итогам работ по дорожной деятельности, транспорту, благоустройству и гидротехническим сооружениям за 2016, 2017, 2018 годы;

- Паспорт городского округа Богданович Свердловской области за 2017 год;

- Инвестиционный паспорт городского округа Богданович Свердловской области, составленный 15.06.2018 года;

- Постановление главы городского округа Богданович от 27.01.2015 №98 (в ред. от 19.02.2018 №235) «Об утверждении административного регламента осуществления муниципального контроля за обеспечением сохранности автомобильных дорог местного значения в границах городского округа Богданович»;

- Постановление главы городского округа Богданович от 04.05.2016 №744 (в ред. от 28.04.2017 №837) «Об утверждении административного регламента муниципальной услуги «Выдача специального разрешения на движение по автомобильным дорогам местного значения муниципального образования крупногабаритного и (или) тяжеловесного транспортного средства»;

- Постановление главы городского округа Богданович от 24.01.2018 №87 «Об утверждении административного регламента муниципальной услуги «Согласование схемы движения транспорта и пешеходов на период проведения работ на проезжей части».

В соответствии с изложенной в Программе политикой администрации городского округа Богданович необходимо разрабатывать муниципальные программы, конкретизировать мероприятия, способствующие достижению стратегических целей и решению поставленных Программой задач.

2.15. ОЦЕНКА ФИНАНСИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

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

Недофинансирование дорожной отрасли, в условиях постоянного роста интенсивности движения, изменения состава движения в сторону увеличения грузоподъемности транспортных средств, приводит к разрушению дорожного покрытия, несоблюдению межремонтных сроков, накоплению количества участков недоремонта и увеличивает протяженность изношенных автомобильных дорог. В результате разрушение дорожных конструкций идет прогрессирующими темпами и стоимость их ремонта становится сопоставимой со стоимостью строительства новых дорог.

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

Недостаточные объемы ремонта и содержания автомобильных дорог не только отрицательно влияют на технико-эксплуатационные показатели дорог, но и увеличивают транспортные издержки в экономике, ограничивают транспортную доступность муниципального образования, тем самым усугубляя положение в социальной сфере, вызывая недовольство населения отсутствием комфортной среды проживания, несвоевременным оказанием срочной и профилактической медицинской помощи, нерегулярным движением рейсовых маршрутов. Кроме того, неудовлетворительные дорожные условия способствуют возникновению дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) в каждом восьмом зарегистрированном случае.

В сложившейся на сегодняшний момент ситуации в сфере дорожного хозяйства основным направлением дорожной деятельности является сохранение существующей сети автомобильных дорог, улучшение ее транспортно-эксплуатационных показателей, соответствующих действующим нормативам. В этой связи на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог с целью максимально возможного снижения количества проблемных участков автомобильных дорог и сооружений на них.

Предоставление и расходование средств дорожного фонда городского округа Богданович осуществляется в объемах, определенных Законом Свердловской области об областном бюджете на очередной финансовый год и плановый период и по направлениям определенным решением Думы городского округа Богданович Свердловской области.

Перечень муниципальных программ, по которым осуществляется финансирование работ на содержание, ремонт и строительство транспортной инфраструктуры городского округа Богданович; программные мероприятия по данным муниципальным программам; цели, задачи и целевые показатели их реализации представлены в таблицах 70-72.

Таблица 70. - Перечень муниципальных программ, по которым осуществляется финансирование работ на содержание, ремонт и строительство транспортной инфраструктуры городского округа Богданович

№	Наименование муниципальной программы	Объем и источники финансирования по годам её реализации, тыс.руб					
		год	Всего:	ФБ	ОБ	МБ	ВИ
	Муниципальная программа «Реализация основных направлений жилищно-коммунального, дорожного хозяйства, благоустройства, транспорта, повышения энергетической эффективности и охраны окружающей среды в городском округе Богданович до 2025 года» утв. Постановлением главы городского округа Богданович от 25.03.2019 №579						
1.1	Подпрограмма 1 «Обеспечение сохранности и развития дорожного хозяйства и транспортного обслуживания населения в городском округе Богданович»	2019г.	91993,0	-	-	91993,0	-
		2020г.	82121,0	-	-	82121,0	-
		2021г.	83564,0	-	-	83564,0	-
		2022г.	89800,0	-	-	89800,0	-
		2023г.	95800,0	-	-	95800,0	-
		2024г.	61800,0	-	-	61800,0	-
		2025г.	62800,0	-	-	62800,0	-
		Итого:	567878,0	-	-	567878,0	-

Таблица 71. - Цели, задачи и целевые показатели реализации Подпрограммы 1 «Обеспечение сохранности и развития дорожного хозяйства и транспортного обслуживания населения в городском округе Богданович» муниципальной программы «Реализация основных направлений жилищно-коммунального, дорожного хозяйства, благоустройства, транспорта, повышения энергетической эффективности и охраны окружающей среды в городском округе Богданович до 2025 года (утв. Постановлением главы городского округа Богданович от 25.03.2019 №579)

№	№ цели, задачи, целевого показателя	Наименование цели (целей) и задач, целевых показателей	Единица измерения	Значение целевого показателя реализации государственной программы							Источник значений показателей
				2019г.	2020г.	2021г.	2022г.	2023г.	2024г.	2025г.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Подпрограмма 1										
2	«Обеспечение сохранности развития дорожного хозяйства и транспортного обслуживания населения в городском округе Богданович»										
3	Основное мероприятие 1.1. Транспортное обслуживание населения городского округа Богданович										
4	Цель 1.1.1. Повышение доступности услуг транспортного обеспечения населения городского округа Богданович										
5	Задача 1.1.1.1. Улучшение качества транспортного обслуживания населения городского округа Богданович										
5	1.1.1.1.1.	Доля населения городского округа Богданович имеющего регулярное транспортное сообщения с административным центром	%	98,13	98,13	98,13	98,45	98,45	98,82	98,82	Приказ Росстата: Об утверждении формы от 06.02.2013 № 48 Форма № 1-МО
6	1.1.1.1.2.	Доля исполнения пассажироперевозчиками рейсов по муниципальной маршрутной сети на пригородных и городских маршрутах	%	не менее 95	не менее 95	не менее 95	не менее 95	не менее 95	не менее 95	не менее 95	Методика расчета
7	Основное мероприятие 1.2. Обеспечение сохранности и развития дорожного хозяйства в городском округе Богданович										
8	Цель 1.2.1. Повышение и развитие эксплуатационного состояния автомобильных дорог общего пользования местного значения										
9	Задача 1.2.1.1. Выполнение мероприятий по строительству, реконструкции и капитальному и текущему ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения										
10	1.2.1.1.1.	Протяженность построенных автомобильных дорог общего пользования местного значения (с нарастающим итогом)	км	2	4	6	8	10	12	14	Приказ Росстата: Об утверждении формы от 15.06.2012 № 346 Форма № 1-ФД

№	№ цели, задачи, целевого показателя	Наименование цели (целей) и задач, целевых показателей	Единица измерения	Значение целевого показателя реализации государственной программы							Источник значений показателей
				2019г.	2020г.	2021г.	2022г.	2023г.	2024г.	2025г.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
11	1.2.1.1.2.	Протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения в отношении которых выполнены мероприятия по реконструкции, капитальному и текущему ремонту (с нарастающим итогом)	км	3,8	6,1	9	11	14	18	20	Распоряжение Губернатора СО № 86-РП от 07.04.2011
12	1.2.1.1.3.	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, от общей протяженности автомобильных дорог	%	47,3	48	48	49	50	50	50	Приказ Росстата: Об утверждении Формы от 31.08.2017 № 564 форма № 3-ДГ (МО)
13	Задача 1.2.1.2. Соблюдение нормативных требований по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения										
14	1.2.1.2.1.	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения в отношении которых выполнены мероприятия по содержанию улично-дорожной сети	%	100	100	100	100	100	100	100	Методика расчета
15	Основное мероприятие 1.3. Обеспечение безопасного проживания населения городского округа Богданович										
16	Цель 1.3.1. Повышение безопасности проживания населения за счет приведения в нормативное состояние гидротехнических сооружений в городском округе Богданович										
17	Задача 1.3.1.1. Выполнение мероприятий по капитальному и текущему ремонту гидротехнических сооружений в городском округе Богданович										
18	1.3.1.1.1,	Доля гидротехнических сооружений, отвечающих нормативным требованиям, от общего количества гидротехнических	%	40	40	46,6	46,6	53,3	53,3	60	Постановление Правительства РФ от 23.05.1998 № 490 (ред. от 17.12.2015) «О порядке формиро-

№	№ цели, задачи, целевого показателя	Наименование цели (целей) и задач, целевых показателей	Единица измерения	Значение целевого показателя реализации государственной программы							Источник значений показателей
				2019г.	2020г.	2021г.	2022г.	2023г.	2024г.	2025г.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		сооружений									вания и ведения Российского регистра гидротехнических сооружений»

Таблица 72. - План мероприятий по выполнению Подпрограммы 1 «Обеспечение сохранности и развития дорожного хозяйства и транспортного обслуживания населения в городском округе Богданович» муниципальной программы «Реализация основных направлений жилищно-коммунального, дорожного хозяйства, благоустройства, транспорта, повышения энергетической эффективности и охраны окружающей среды в городском округе Богданович до 2025 года (утв. Постановлением главы городского округа Богданович от 25.03.2019 №579)

№	Наименование мероприятия/ Источники расходов на финансирование	Объёмы расходов на выполнение мероприятия за счёт всех источников ресурсного обеспечения, тыс.руб								№ строки целевого показателя, на достижение которого направлено мероприятие
		всего	2019г.	2020г.	2021г.	2022г.	2023г.	2024г.	2025г.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
...	...									
18	Подпрограмма 1. «Обеспечение сохранности и развития дорожного хозяйства и транспортного обслуживания населения в городском округе Богданович»									
19	ВСЕГО по подпрограмме 1, в том числе:	567878,0	91993,0	82121,0	83564,0	89800,0	95800,0	61800,0	62800,0	
20	федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-	-	
21	областной бюджет	-	-	-	-	-	-	-	-	
22	местный бюджет	567878,0	91993,0	82121,0	83564,0	89800,0	95800,0	61800,0	62800,0	
23	внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-	-	
24	Капитальные вложения, в	3000,0	3000,0	-	-	-	-	-	-	

№	Наименование мероприятия/ Источники расходов на финансирование	Объёмы расходов на выполнение мероприятия за счёт всех источников ресурсного обеспечения, тыс.руб								№ строки целевого показателя, на достиже- ние которого направлено мероприятие
		всего	2019г.	2020г.	2021г.	2022г.	2023г.	2024г.	2025г.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	том числе									
25	федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-	-	
26	областной бюджет	-	-	-	-	-	-	-	-	
27	местный бюджет	3000,0	3000,0	-	-	-	-	-	-	
28	внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-	-	
29	Прочие нужды, в том числе	564878,0	88993,0	82121,0	83564,0	89800,0	95800,0	61800,0	62800,0	
30	федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-	-	
31	областной бюджет	-	-	-	-	-	-	-	-	
32	местный бюджет	564878,0	88993,0	82121,0	83564,0	89800,0	95800,0	61800,0	62800,0	
33	внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-	-	
34	в том числе по направлениям									
35	Основное мероприятие 1.1 Транспортное обслуживание населения городского округа Богданович									
36	Всего по основному мероприятию 1.1., в том числе	122905,0	14418,0	14509,0	14778,0	18300,0	20300,0	20300,0	20300,0	
37	федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-	-	
38	областной бюджет	-	-	-	-	-	-	-	-	
39	местный бюджет	122905,0	14418,0	14509,0	14778,0	18300,0	20300,0	20300,0	20300,0	
40	внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-	-	
41	1. Прочие нужды									
42	Всего по направлению «Прочие нужды», в том числе:	122905,0	14418,0	14509,0	14778,0	18300,0	20300,0	20300,0	20300,0	
43	местный бюджет	122905,0	14418,0	14509,0	14778,0	18300,0	20300,0	20300,0	20300,0	

№	Наименование мероприятия/ Источники расходов на финансирование	Объёмы расходов на выполнение мероприятия за счёт всех источников ресурсного обеспечения, тыс.руб								№ строки целевого показателя, на достиже- ние которого направлено мероприятие
		всего	2019г.	2020г.	2021г.	2022г.	2023г.	2024г.	2025г.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
44	в том числе									
45	Мероприятие 1.1.1. Выполнение работ по оказанию услуг, связанных с осуществлением регулярных пассажирских перевозок по регулируемым тарифам , всего, из них:	39696,0	10998,00	14217,00	14481,00	-	-	-	-	1.1.1.1.1. 1.1.1.1.2.
46	местный бюджет	39696,0	10998,00	14217,0	14481,0	-	-	-	-	
47	Мероприятие 1.1.2. Возмещение недополученных доходов в связи с осуществлением регулярных пассажирских перевозок по социально-значимым муниципальным маршрутам и рейсам на территории гороского округа Богданович, из них:	81130,0	3130,00	-	-	18000,00	20000,00	20000,00	20000,00	1.1.1.1.1. 1.1.1.1.2.
48	местный бюджет	81130,0	3130,00	-	-	18000,0	20000,0	20000,0	20000,0	
49	Мероприятие 1.1.3. Организация бесплатного проезда для предоставления мер социальной поддержки гражданам, не имеющим льгот по проезду на автомобильном транспорте	2079,0	290,00	292,00	297,00	300,00	300,00	300,00	300,00	1.1.1.1.2.

№	Наименование мероприятия/ Источники расходов на финансирование	Объёмы расходов на выполнение мероприятия за счёт всех источников ресурсного обеспечения, тыс.руб								№ строки целевого показателя, на достиже- ние которого направлено мероприятие
		всего	2019г.	2020г.	2021г.	2022г.	2023г.	2024г.	2025г.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	общественного пользования, всего, из них:									
50	местный бюджет	2079,0	290,00	292,0	297,0	300,0	300,0	300,0	300,0	
51	Основное мероприятие 1.2 Обеспечение сохранности и развития дорожного хозяйства в городском округе Богданович									
52	Всего по основному мероприятию 1.2., в том числе:	434699,0	76165,0	66193,0	67341,0	70000,0	74000,0	40000,0	41000,0	
53	федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-	-	
54	областной бюджет	-	-	-	-	-	-	-	-	
55	местный бюджет	434699,0	76165,0	66193,0	67341,0	70000,0	74000,0	40000,0	41000,0	
56	внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-	-	
57	1. Капитальные вложения									
58	1.1.Бюджетные инвестиции в объекты капитального строительства, всего, в том числе	3000,0	3000,00	-	-	-	-	-	-	
59	областной бюджет	-	-	-	-	-	-	-	-	
60	местный бюджет	3000,0	3000,00	-	-	-	-	-	-	
61	Мероприятие 1.2.1. Строительство и реконструк- ция автомобильных дорог, эле- ментов обустройства и искус- ственных сооружений, всего, из них:	3000,0	3000,00	-	-	-	-	-	-	1.2.1.1.1.
62	областной бюджет	-	-	-	-	-	-	-	-	
63	местный бюджет	3000,0	3000,00	-	-	-	-	-	-	

№	Наименование мероприятия/ Источники расходов на финансирование	Объёмы расходов на выполнение мероприятия за счёт всех источников ресурсного обеспечения, тыс.руб								№ строки целевого показателя, на достиже- ние которого направлено мероприятие
		всего	2019г.	2020г.	2021г.	2022г.	2023г.	2024г.	2025г.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
64	2. Прочие нужды									
65	Всего по направлению «Прочие нужды», в том числе:	431699,0	73165,0	66193,0	67341,0	70000,0	74000,0	40000,0	41000,0	
66	областной бюджет	-	-	-	-	-	-	-	-	
67	местный бюджет	431699,0	73165,0	66193,0	67341,0	70000,0	74000,0	40000,0	41000,0	
68	Мероприятие 1.2.2. Капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог и искусственных соору- жений на них, всего, из них:	431699,0	73165,0	66193,0	67341,0	70000,0	74000,0	40000,0	41000,0	1.2.1.1.2. 1.2.1.2.1.
69	областной бюджет	-	-	-	-	-	-	-	-	
70	местный бюджет	431699,0	73165,00	66193,00	67341,00	70000,00	74000,00	40000,00	41000,00	
71	в том числе: Капитальный ремонт сети автомобильных дорог и искусственных сооружений на них	13000,0	1000,0	2000,0	2000,0	2000,0	2000,0	2000,0	2000,0	
72	областной бюджет	-	-	-	-	-	-	-	-	
73	местный бюджет	13000,0	1000,00	2000,00	2000,00	2000,00	2000,00	2000,00	2000,00	
74	в том числе: Ремонт сети автомобильных дорог и искусственных сооружений на них	210509,1	42975,10	36193,00	37341,00	37000,00	42000,00	7000,00	8000,00	
75	областной бюджет	-	-	-	-	-	-	-	-	
76	местный бюджет	210509,1	42975,10	36193,00	37341,00	37000,00	42000,00	7000,00	8000,00	

№	Наименование мероприятия/ Источники расходов на финансирование	Объёмы расходов на выполнение мероприятия за счёт всех источников ресурсного обеспечения, тыс.руб								№ строки целевого показателя, на достиже- ние которого направлено мероприятие
		всего	2019г.	2020г.	2021г.	2022г.	2023г.	2024г.	2025г.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
77	в том числе: Ремонт автомобильной дороги по ул. Пищевиков в г. Богданович Свердловской области	7809,6	7809,60	-	-	-	-	-	-	
78	областной бюджет	-	-	-	-	-	-	-	-	
79	местный бюджет	7809,6	7809,60	-	-	-	-	-	-	
80	в том числе: Ремонт автомобильной дороги по ул. Кооперативная в г. Богданович Свердловской области	11786,7	11786,70	-	-	-	-	-	-	
81	областной бюджет	-	-	-	-	-	-	-	-	
82	местный бюджет	11786,7	11786,70	-	-	-	-	-	-	
83	в том числе: Ремонт автомобильной дороги по ул. Первомайская в г. Богданович, Свердловской области	44600,0	9600,00	25000,0	10000,0	-	-	-	-	
84	областной бюджет	-	-	-	-	-	-	-	-	
85	местный бюджет	44600,0	9600,00	25000,0	10000,0	-	-	-	-	
86	в том числе: Ремонт автомобильной дороги по ул. Уральская в г. Богданович Свердловской области	5678,8	5678,80	-	-	-	-	-	-	

№	Наименование мероприятия/ Источники расходов на финансирование	Объёмы расходов на выполнение мероприятия за счёт всех источников ресурсного обеспечения, тыс.руб								№ строки целевого показателя, на достиже- ние которого направлено мероприятие
		всего	2019г.	2020г.	2021г.	2022г.	2023г.	2024г.	2025г.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
87	областной бюджет	-	-	-	-	-	-	-	-	
88	местный бюджет	5678,8	5678,80	-	-	-	-	-	-	
89	в том числе: Ремонт автомобильной дороги по ул. Советская в г. Богданович Свердловской области	6193,0	-	6193,0	-	-	-	-	-	
90	областной бюджет	-	-	-	-	-	-	-	-	
91	местный бюджет	6193,0	-	6193,0	-	-	-	-	-	
92	в том числе: Ремонт автомобильной дороги по ул. Партизанская в г. Богданович Свердловской области	22341,0	-	-	22341,0	-	-	-	-	
93	областной бюджет	-	-	-	-	-	-	-	-	
94	местный бюджет	22341,0	-	-	22341,0	-	-	-	-	
95	в том числе: Ремонт автомобильной дороги по ул. Кунавина в г. Богданович Свердловской области	65000,0	-	-	-	30000,0	35000,0	-	-	
96	областной бюджет	-	-	-	-	-	-	-	-	
97	местный бюджет	65000,0	-	-	-	30000,0	35000,0	-	-	
98	в том числе: Ремонт автомобильных дорог	16600,0	600,00	2000,00	2000,00	3000,00	3000,00	3000,00	3000,00	

№	Наименование мероприятия/ Источники расходов на финансирование	Объёмы расходов на выполнение мероприятия за счёт всех источников ресурсного обеспечения, тыс.руб								№ строки целевого показателя, на достиже- ние которого направлено мероприятие
		всего	2019г.	2020г.	2021г.	2022г.	2023г.	2024г.	2025г.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	переходного типа									
99	областной бюджет	-	-	-	-	-	-	-	-	
100	местный бюджет	16600,0	600,00	2000,0	2000,0	3000,0	3000,0	3000,0	3000,0	
101	в том числе: Обустройство втомобильных дорог тротуарами, пешеход- ными ограждениями, автобустными остановками	30500,0	7500,00	3000,00	3000,00	4000,00	4000,00	4000,00	5000,00	
102	областной бюджет	-	-	-	-	-	-	-	-	
103	местный бюджет	30500,0	7500,00	3000,0	3000,0	4000,0	4000,0	4000,0	5000,0	
104	в том числе: Содержание сети автомобиль- ных дорог и искусственных сооружений на них	204389,9	28389,90	27000,00	27000,00	30000,00	30000,00	31000,00	31000,00	
105	областной бюджет	-	-	-	-	-	-	-	-	
106	местный бюджет	204389,9	28389,90	27000,0	27000,0	30000,0	30000,0	31000,0	31000,0	
107	в том числе: прочие мероприятия	3800,0	800,00	1000,00	1000,00	1000,00	-	-	-	
108	областной бюджет	-	-	-	-	-	-	-	-	
109	местный бюджет	3800,0	800,00	1000,0	1000,0	1000,0	-	-	-	
110	Мероприятие 1.2.3. Капитальный ремонт автомо- бильных дорог общего пользо- вания местного значения в рамках участия в государствен- ных программах, на условиях	4000,0	-	-	-	1000,00	1000,00	1000,00	1000,00	1.2.1.1.2.

№	Наименование мероприятия/ Источники расходов на финансирование	Объёмы расходов на выполнение мероприятия за счёт всех источников ресурсного обеспечения, тыс.руб								№ строки целевого показателя, на достиже- ние которого направлено мероприятие
		всего	2019г.	2020г.	2021г.	2022г.	2023г.	2024г.	2025г.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	софинансирования									
111	областной бюджет	-	-	-	-	-	-	-	-	
112	местный бюджет	4000,0	-	-	-	1000,0	1000,0	1000,0	1000,0	
113	Мероприятие 1.2.4. Обновление парка специализи- рованной дорожной техники и оборудования	1500,0	-	-	-	1500,00	-	-	-	1.2.1.2.1.
114	областной бюджет	-	-	-	-	-	-	-	-	
115	местный бюджет	1500,0	-	-	-	1500,0	-	-	-	
116	Основное мероприятие 1.3 Обеспечение безопасного проживания населения городского округа Богданович									
117	Всего по основному мероприятию 1.3., в том числе:	10274,0	1410,00	1419,00	1445,00	1500,00	1500,00	1500,00	1500,00	
118	федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-	-	
119	областной бюджет	-	-	-	-	-	-	-	-	
120	местный бюджет	10274,0	1410,0	1419,0	1445,0	1500,0	1500,0	1500,0	1500,0	
121	внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-	-	
122	2. Прочие нужды									
123	Всего по направлению «Прочие нужды», в том числе:	10274,0	1410,0	1419,0	1445,0	1500,0	1500,0	1500,0	1500,0	
124	областной бюджет	-	-	-	-	-	-	-	-	
125	местный бюджет	10274,0	1410,0	1419,0	1445,0	1500,0	1500,0	1500,0	1500,0	
126	Мероприятие 1.3.1. Капитальный ремонт и реконструкция гидротехничес-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.3.1.1.1.

№	Наименование мероприятия/ Источники расходов на финансирование	Объёмы расходов на выполнение мероприятия за счёт всех источников ресурсного обеспечения, тыс.руб								№ строки целевого показателя, на достиже- ние которого направлено мероприятие
		всего	2019г.	2020г.	2021г.	2022г.	2023г.	2024г.	2025г.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	ких сооружений и прочие меро- приятия, связанные с их реали- зацией, всего, из них:									
127	областной бюджет	-	-	-	-	-	-	-	-	
128	местный бюджет	-	-	-	-	-	-	-	-	
129	Мероприятие 1.3.2. Содержание и эксплуатация гидротехнических сооружений, всего, из них:	10274,0	1410,00	1419,00	1445,00	1500,00	1500,00	1500,00	1500,00	
130	областной бюджет	-	-	-	-	-	-	-	-	
131	местный бюджет	10274,0	1410,00	1419,0	1445,0	1500,0	1500,0	1500,0	1500,0	
132	Мероприятие 1.3.3. Капитальный ремонт гидротех- нических сооружений в рамках участия в государственных программах, на условиях софинансирования всего, из них:	-	-	-	-	-	-	-	-	
133	областной бюджет	-	-	-	-	-	-	-	-	
134	местный бюджет	-	-	-	-	-	-	-	-	
135	в том числе: Капитальный ремонт гидро- технических сооружений Паршинского пруда на р.	-	-	-	-	-	-	-	-	

№	Наименование мероприятия/ Источники расходов на финансирование	Объёмы расходов на выполнение мероприятия за счёт всех источников ресурсного обеспечения, тыс.руб								№ строки целевого показателя, на достиже- ние которого направлено мероприятие
		всего	2019г.	2020г.	2021г.	2022г.	2023г.	2024г.	2025г.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	Большая Калиновка в д. Паршино городского округа Богданович Свердловской области									
136	областной бюджет	-	-	-	-	-	-	-	-	
137	местный бюджет	-	-	-	-	-	-	-	-	
138	в том числе: Капитальный ремонт гидротехнических сооружения-плотина на реке Большая Калиновка в с. Троицкое Богдановичского района Свердловской области	-	-	-	-	-	-	-	-	
139	областной бюджет	-	-	-	-	-	-	-	-	
140	местный бюджет	-	-	-	-	-	-	-	-	

Информация по разделу «Дорожная деятельность», системно представленная в отчетах главы городского округа Богданович, подготовленных для Думы городского округа Богданович Свердловской области, приведена в табл. 73.

Таблица 73. - Информация по разделу «Дорожная деятельность»

Наименование показателя	Значение показателя
Отчёт за 2016 год	
Объём выполненных работ по разделу «дорожная деятельность», всего:	Выполнено работ на сумму 73,6 млн. рублей, в том числе на текущее содержание автомобильных дорог и тротуаров общей протяженностью 354 км (израсходовано 21,5 млн. рублей), связанного с уборкой снега, противогололедной обработкой, содержанием светофорных объектов, ремонтом дорожных знаков и ограждений, уборкой мусора и очисткой дорог и придорожных полос.
Ремонт автомобильных дорог	<ul style="list-style-type: none"> - проведен частичный ремонт дорог 3700 м² дорог на сумму 4,0 млн. рублей по ул. 8 Марта, ул. Красноармейская, ул. Кунавина, ул. Октябрьская в г. Богданович; - выполнен текущий ремонт автомобильных дорог переходного типа с щебеночным покрытием, отремонтировано 8,5 км улично-дорожной сети (ул. Огнеупорщиков; ул. Декабристов; ул. Коммунаров; ул. Гастелло; пер. Сиреневый и Яблоневый; ул. Пушкина на участке от ул. Труда до ул. Токарей; ул. Энгельса на участке от ул. 9 января до ул. К. Маркса, проезд с. Коменки – Богданович (ул. Строителей)) на сумму около 6,1 млн. рублей, что в два раза больше уровня 2015 года; - проведен ремонт автомобильных дорог с асфальтобетонным покрытием 1,2 км - по ул. Труда, ул. Строителей на участке от ул. Труда до проезда с. Коменки – Богданович на сумму 8,8 млн. рублей; - начаты работы по капитальному ремонту автомобильной дороги по ул. Спортивная в г. Богданович и на прилегающих участках улично-дорожной сети (ул. Садовая на участке от ул. Спортивная до ул. Кунавина; ул. Чкалова на участке от ул. Ленина до ул. Кунавина; ул. Энтузиастов, ул. Формовщиков; пер. Станционный), работы по проекту выполнены более чем на 80% и освоено около 29 млн. рублей. <p>Всего в течение 2016 года отремонтировано около 12 км автомобильных дорог общего пользования местного значения, что превышает средние показатели выполняемых ремонтов по дорогам за последние годы в 3 раза.</p>
Повышение безопасности дорожного движения	<p>На реализацию мероприятий по повышению безопасности дорожного движения израсходовано 3,8 млн. рублей, в том числе на содержание элементов обустройства дорог (нанесение дорожной разметки, содержание светофорных объектов, дорожных знаков, ограждений,) - 2,3 млн. рублей;</p> <p>Кроме мероприятий по содержанию элементов обустройства в 2016 году был выполнен комплекс мероприятий, направленный на улучшение состояния улично-дорожной сети и повышения безопасности дорожного движения около образовательных учреждений:</p> <ul style="list-style-type: none"> - выполнены мероприятия по обустройству 113 м.п. тротуара (по ул. Школьная, ул.1 квартал, ул.Тимирязева), установлено 1078 м.п. пешеходного ограничивающего ограждения и установлено 11 светофорных объектов Т.7, стоимость работ составила -1350 тыс. руб.; - по ул. Кунавина 9 пешеходный переход оборудован светофором в режиме вызова, стоимость работ составила 180 тыс.рублей.
Уличное освещение	На содержание 278,8 км сетей уличного освещения и оплату за электроэнергию в 2016 году затрачено 12,7 млн. рублей, (в том числе 2 млн.рублей содержание сетей и 10,7 млн. рублей электроэнергия).

Наименование показателя	Значение показателя
Отчёт за 2017 год	
Справочная информация	<p>Протяженность автомобильных дорог городского округа Богданович на 01.01.2017 года - 643,2 км, в том числе федерального значения - 42,1 км, областного – 247,0 км, местного - 354,0 км.</p> <p>Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям от общей протяженности дорожна 2017 год, составила 47,5 %.</p>
Объём выполненных работ по разделу «дорожная деятельность», всего:	<p>Всего на содержание и ремонт дорог израсходовано 38,5 млн. рублей.</p> <p>На зимнее и летнее содержание дорог и тротуаров израсходовано 27,4 млн. руб. (2016 - 21,5 млн. рублей) в том числе:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 19,3 млн. рублей направлено на очистку от снега, противогололедную обработку, на вывоз снега, содержание автобусных остановок, пешеходных переходов, тротуаров, стоянок, очистку кюветов от наносов грязи, санитарную очистку зеленых зон, противопаводковые мероприятия, грейдирование дорог переходного типа, очистку дорожных покрытий от грязи и щебня, вывоз мусора и веток, скашивание газонов, очистку придорожных полос от поросли и нависших веток; - 2,7 млн. рублей на мероприятия по содержанию элементов регулирования дорожного движения (дорожных знаков, ограждений, светофорных объектов, дорожной разметки).
Причина увеличения расходов по текущему содержанию дорог	<ul style="list-style-type: none"> - в 2017 году были увеличены объемы работ по частичному ремонту (около 3,0 млн. рублей) и ямочному ремонту дорог, всего израсходовано 5,4 млн. рублей; - увеличение расходов на содержание светофорных объектов (в 2016 году были установлены 11 светофорных объектов Т-7), также были увеличены объемы дорожной разметки, в связи с увеличением количества пешеходных переходов и изменения технологии около образовательных учреждений с 2017 года разметка на пешеходных переходах наносится термопластиком; - дополнительно в 2017 году в контракте по содержанию дорог были предусмотрены работы по омолаживающей обрезки деревьев в придорожных полосах (произведена обрезка 238 деревьев); - с 2017 года при очистке тротуаров от противогололедной подсыпки после зимнего периода применяется бункерная щетка, что позволило убирать щебень, не разметая его в газоны.
Ремонт автомобильных дорог	<p>На ремонт автомобильных дорог в 2017 году направлено 10,8 млн. рублей, в том числе:</p> <ul style="list-style-type: none"> - проведен ремонт участка дороги по ул. Кооперативная в г. Богданович (около 600 м.п.) на сумму 3,8 млн. рублей; - проведен ремонт 2,5 км автомобильных дорог со щебеночным покрытием в г. Богданович - ул. Пушкина, проезда от ул. Пищевиков до ул. 1 квартал, участку ул. Кирова (от ул. Спортивная), участку ул. Полевая, по сельским территориям - ул. Рабочая в с. Байны, ул. 8 Марта с. Бараба, проезд к кладбищу с. Бараба на сумму 2,2 млн. рублей. <p>Закончены работы по капитальному ремонту автомобильной дороги по ул. Спортивная в г. Богданович и на прилегающих участках улично-дорожной сети (ул. Садовая, ул. Чкалова, ул. Энтузиастов, ул. Формовщиков, пер. Станционный) работы выполнены на сумму 4,4 млн. рублей.</p> <p>В 2017 году начата разработка проектной документации на капитальный ремонт автомобильной дороге по ул. Первомайская в г. Богданович, выполнено работ на сумму 350 тыс. руб.</p> <p>Всего в течение 2017 года отремонтировано около 5,7 км автомобильных дорог.</p>

Наименование показателя	Значение показателя
	Также в районах новой застройки были проведены работы по отсыпке дорог щебеночными материалами на сумму 1,6 млн. рублей (микрорайон Южный (ул. Загородная(30 м.п.), пер. Центральный (180 м.п.), ул. Солнечная(160 м.п.), пер. Солнечный(80 м.п.); микрорайон Глухово (ул. Березовая(300 м.п.), пер. Лесной(60 м.п.); с. Байны (ул. Молодежная (300м.п.)).
Повышение безопасности дорожного движения	В 2017 году продолжена работа по организации безопасного движения детей около образовательных учреждений: - выполнены мероприятия по обустройству 2 пешеходных переходов по ул. Ленина, ул. Гагарина светофорами Т-7 и пешеходными ограждениями; - обустроен светофорный объект по ул. Кунавина на пересечении с ул.Садовая; - на подходах к образовательным учреждениям обустроено 1,2 км пешеходных тротуаров (в г. Богданович - по ул. Декабристов, пер. Октябрьский, ул. 9 Января, ул. Гагарина; по сельским территориям – с. Байны ул. 8 Марта, с. Троицкое ул. Пургина). Всего на данные мероприятия израсходовано 2,3 млн. руб. (2016 – 1,5 млн. рублей).
Транспортное обслуживание населения	На транспортное обслуживание населения в 2017 году было направлено около 6,4 млн.рублей. На организацию транспортного обслуживания населения городского округа Богданович по социально-значимым маршрутам в 2017 году израсходовано 6,2 млн.рублей, в 2016 году израсходовано 6,1 млн. рублей. Также были предоставлены меры социальной поддержки отдельным категориям граждан (пациентам Богдановичского отделения филиала № 1 «Кристалл» ГБУЗ СО «Противотуберкулезный диспансер» и неработающим пенсионерам по возрасту, не имеющие льгот и имеющие в собственности либо в пользовании земельные участки) в виде бесплатного проезда на муниципальных маршрутах пригородного и городского сообщения, социальной поддержкой воспользовались 3 648 жителей, на данные мероприятия израсходовано 162,3 тыс. рублей.
Уличное освещение	На содержание 278,8 км сетей уличного освещения и оплату электроэнергии в 2017 году израсходовано 12,4(в 2016 12,0) млн. рублей.
Отчёт за 2018 год	
Справочная информация	Протяженность автомобильных дорог городского округа Богданович на 01.01.2018 года - 643,2 км, в том числе федерального значения - 42,1 км, областного – 247,0 км, местного - 354,0 км. Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям от общей протяженности дорог на 2018 год, составила 45,3% (в 2017 году 47,5 %.)
Объём выполненных работ по разделу «дорожная деятельность», всего:	Всего на содержание и ремонт дорог автомобильных дорог и элементов обустройства израсходовано 42,2 млн. руб.(в 2017 году –38,5 млн. руб.) На зимнее и летнее содержание автомобильных дорог и тротуаров израсходовано 27,9 млн. руб. (в 2017 году – 27,4 млн. руб.): - 23,04 млн. рублей направлено на очистку от снега, противогололедную обработку, на вывоз снега, содержание автобусных остановок, пешеходных переходов, тротуаров, стоянок, очистку кюветов от наносов грязи, санитарную очистку зеленых зон, противопоаводковые мероприятия, грейдирование дорог переходного типа, очистку дорожных покрытий от грязи и щебня, вывоз мусора и веток, скашивание газонов, очистку придорожных полос от поросли и нависших веток. - 2,2 млн. рублей на мероприятия по содержанию элементов регулирования дорожного движения (дорожных знаков, ограждений,

Наименование показателя	Значение показателя
	<p>светофорных объектов, дорожной разметки);</p> <p>- 2,7млн. рублей выполнен ремонт автомобильных дорог картами 2519,5 м2 (ул. Ст. Разина, ул. 1 Квартал, ул. Тимирязева, ул. Лесная, ул. Победы, ул. Рокицанская, ул. Ленина, ул. Партизанская, ул. Чапаева).</p>
Ремонт автомобильных дорог	<p>На текущий ремонт дорог в 2018 году направлено 3,5 млн. руб.:</p> <p>- выполнен ремонт участков автомобильных дорог по ул. Первомайская и ул. 8 Марта, обустроены горизонтальные площадки на подходах к железнодорожным переездам, отремонтировано 796 м2 асфальтобетонного покрытия на сумму 1,3 млн. рублей;</p> <p>- выполнен ремонт участков асфальтобетонного покрытия по ул. Кунавина 380 м², ул. Ст. Разина 130 м², на сумму 0,7 млн. рублей;</p> <p>- выполнен ремонт дорог переходного типа, протяженностью 2,426 км, (ул. Яблонева, с. Троицкое ул. Тимирязева, с. Троицкое пер. Энгельса, с. Грязновское ул. Зарывных, с. Грязновское ул. Школьная, с. Кулики ул. Набережная), на сумму 1,1 млн. рублей;</p> <p>- выполнен ремонт 20 автобусных остановок в г. Богданович на сумму 0,2 млн. рублей.</p> <p>- пройдена экспертиза достоверности определения сметной стоимости на ремонт пяти автомобильных дорог, израсходовано 0,2 млн. рублей.</p>
Обустройство тротуаров	<p>На обустройство тротуаров в 2018 году направлено 1,3 млн. рублей., обустроены пешеходные тротуары протяженностью 1057 м.п.:</p> <p>- тротуары от проезда к дому № 34, ул. Гагарина, до ул. Гагарина, от дома №36 к дому № 34, ул. Гагарина, по ул. Крылова, от ул. Школьная, до ул. 1 Квартал, по ул. Кунавина, от ул. Озерная до ул. Рокицанская, по ул. Рокицанская от дома №19 до ул. Полевая, по ул. Школьная, от остановки «Почта» до СК «Колорит».</p>
Повышение безопасности дорожного движения	<p>В 2018 году продолжена работа по организации безопасного движения детей около образовательных учреждений на данные мероприятия направлено 2,55 млн. руб.</p> <p>- приведены в соответствие с действующими нормами 11 пешеходных переходов, установлено 11 светофорных объектов Т.7, 105 дорожных знаков, обустроено 914 м.п. пешеходного ограждения и 10 искусственных неровностей;</p> <p>- обустроено 94 м пешеходного ограждения по ул. Советская.</p>
Разработка проектно-сметной и нормативной документации	<p>Разработка проектно-сметной и нормативной документации: 1,2 млн. руб.:</p> <p>- разработана проектная документация на ремонт автомобильной дороги по ул. Первомайская в г. Богданович;</p> <p>- разработана комплексная схема организации дорожного движения в городском округе Богданович.</p>
Приобретение дорожной техники	<p>Приобретена комбинированная дорожная машина на сумму 4,6 млн. руб.</p>
Транспортное обслуживание населения	<p>На транспортное обслуживание населения в 2018 году было направлено около 7,9 млн. рублей.</p> <p>Маршрутная сеть регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом на территории городского округа Богданович включает 7 городских и 13 пригородных муниципальных маршрутов.</p> <p>Доля населения, проживающего в населенных пунктах, не имеющих регулярного сообщения с административным центром – городом Богдановичем в 2018 году составила 1,87 % в общей численности населения городского округа.</p> <p>На организацию транспортного обслуживания населения городского округа Богданович по социально - значимым маршрутам в 2018 году израсходовано 7,9 млн. рублей, в 2017 году израсходовано 6,2 млн.</p>

Наименование показателя	Значение показателя
	рублей. Также были предоставлены меры социальной поддержки отдельным категориям граждан (пациентам Богдановичского отделения филиала № 1 «Кристалл» ГБУЗ СО «Противотуберкулезный диспансер», неработающим пенсионерам по возрасту, не имеющие льгот и имеющие в собственности либо в пользовании земельные участки), пенсионерам и инвалидам п. Полдней (Богдановичского района) для помывки в МУП «Банно-прачечный комбинат» в виде бесплатного проезда на муниципальных маршрутах пригородного и городского сообщения, социальной поддержкой воспользовались 3 741 жителей, на данные мероприятия израсходовано 0,2 млн. рублей.
Уличное освещение	На содержание 278,8 км сетей уличного освещения и оплату электроэнергии в 2018 году израсходовано 12,8 млн. рублей.

III. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЕ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ ГОРОДСКОГО ОКРУГА БОГДАНОВИЧ

3.1. ПРОГНОЗ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО И ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОГО РАЗВИТИЯ ГОРОДСКОГО ОКРУГА БОГДАНОВИЧ

Ряд целевых показателей реализации стратегических направлений Стратегии социально-экономического развития городского округа Богданович до 2035 года, в том числе по направлению «Развитие транспортной инфраструктуры», позволяющих составить прогноз транспортного спроса, представлен в табл.74.

Основные технико-экономические показатели по параметру транспортная инфраструктура, в соответствии с генеральным планом городского округа Богданович и генеральными планами населенных пунктов, входящими в состав городского округа Богданович, см. в табл.75.

Таблица 74. - Целевые показатели реализации стратегических направлений Стратегии социально-экономического развития городского округа Богданович до 2035 года

Показатель	Ед. измер.	2017г.	2018г.	2019г.	2020г.	2021г.	2024г.	2025г.	2030г.	2035г.
Направление 1. Сохранение и развитие человеческого потенциала										
Численность населения на 1 января следующего года, в т.ч	тыс. чел.	45,97	45,88	45,87	45,87	45,86	45,86	45,86	45,95	46,10
трудоспособного возраста	тыс. чел.	23,72	23,70	23,69	23,68	23,67	23,65	23,70	23,75	23,90
старше трудоспособного возраста	тыс. чел.	12,10	12,15	12,10	12,10	12,10	12,20	12,40	12,40	12,40
Средняя продолжительность жизни	лет	71	71,7	72	72,3	72,5	73	73,5	74	75
Стратегическая программа «Здоровый Богданович»										
Удовлетворенность населения качеством медицинских услуг	%	79	80,5	81	82	83	85	85	90	95
Коэффициент рождаемости	человек на 1000 населения	10,9	10,9	11	11,2	11,5	12	12,5	13	14,9
Коэффициент общей смертности	человек на 1000 населения	13,6	13,6	13,	12,9	12,7	12,2	11,9	11,2	12
...										
Стратегическая программа «Образование – основа развития, залог успеха»										
Доступность дошкольного образования для детей в возрасте с 1,5 до 3 лет, создание условий для раннего развития детей в возрасте до 3 лет	%	77	84,77	94,02	100	100	100	100	100	100
...										
Количество оборудованных спортивных площадок (пришкольных стадионов) в общеобразовательных организациях	ед.	-	1	2	3	4	5	5	5	5
Строительство муниципальных общеобразовательных учреждений	ед.	-	-	1	-	1	1	-	-	-
...										
Доля общеобразовательных организаций, в которых обеспечены возможности для беспрепятственного доступа обучающихся с ограниченными возможностями здоровья	%	30,0	32,0	40,0	45,0	50,0	50,0	50,0	50,0	50,0

Показатель	Ед. измер.	2017г.	2018г.	2019г.	2020г.	2021г.	2024г.	2025г.	2030г.	2035г.
к объектам инфраструктуры образовательной организации, в общем количестве общеобразовательных организаций										
...										
Стратегическая программа «Комфортная социальная среда»										
...										
Доля социальных услуг, предоставляемых организациями социального обслуживания городского округа Богданович, признанных доступными для инвалидов по результатам мониторинга качества и доступности предоставления услуг	%	59,5	61,0	63,3	65,6	67,9	74,8	77,1	88,5	100,0
Доля граждан старше трудоспособного возраста, участвующих в деятельности объединений, групп, клубов по интересам различной направленности, от общего числа граждан старше трудоспособного населения	%	5,0	10,0	13,5	17,0	20,5	30,0	33,5	52,1	70,0
...										
Обеспечение доступности для инвалидов и других маломобильных групп населения организаций, в которых созданы условия для занятий инвалидов, в т.ч. детей с ОВЗ	ед.	6	7	8	9	10	13	14	17	20
Стратегическая программа «Территория культуры, искусства и молодёжи»										
Увеличение посещаемости учреждений культуры (по сравнению с 2017 годом)	%	204 747 человек	8	8,5	9	10	15	15,1	15,2	15,3
Увеличение участников культурно-досуговых формирований (по сравнению с 2017 годом)	%	2850 человек	1	1,5	2	2,5	3,5	4	5	6
Количество сельских территорий, обеспеченных библиотечным обслуживанием	ед.	17	17	17	19	21	27	29	39	39

Показатель	Ед. измер.	2017г.	2018г.	2019г.	2020г.	2021г.	2024г.	2025г.	2030г.	2035г.
Посещаемость библиотек централизованной библиотечной системы учреждений культуры	тыс. чел.	110	135,0	135,0	135,5	136,0	137,5	138,0	140,5	143,0
Посещаемость муниципальных музеев	посещений на 1000 человек	276	277	278	279	280	283	284	288	290
Увеличение количества посетителей парка	тыс. чел.	16,75	16,75	16,85	17,0	17,1	17,2	17,5	17,6	18,0
Увеличение посетителей аттракционов	%	2,0	2,0	0,5	0,5	2,0	2,0	3,0	4,0	5,0
Строительство объектов культуры	ед	-	-	1	-	1	1	-	-	-
Реконструкция Парка культуры и отдыха	этап	-	-	I	II	-	III	-	-	-
Количество объектов размещения	ед.	5	5	5	5	5	5	6	6	7
Совокупный номерной фонд	койко мест	202	202	202	202	202	202	225	225	250
Среднегодовая загрузка гостиниц	%	7,7	7,7	7,7	7,7	7,7	7,7	10,7	10,7	13,7
Численность занятых в сфере туризма, в том числе	чел.	32	32	32	32	32	32	37	37	42
гостиницы, профилактории, базы отдыха	чел.	19	19	19	19	19	19	22	23	25
турфирмы	чел.	2	2	2	2	2	2	3	4	5
Количество туристических фирм	ед.	2	2	2	2	2	2	3	4	5
Увеличение количества мероприятий, направленных на формирование активной гражданской позиции, национально-государственной идентичности, воспитание уважения к представителям различных этносов, профилактику экстремизма, терроризма в городском округе Богданович	%	-	4,0	4,15	4,30	4,50	5,0	5,0	5,0	5,5
Увеличение доли молодежи, принявшей участие в мероприятиях по приоритетным направлениям молодежной политики, от общего количества молодежи, проживающих в ГО Богданович	%	-	39	40	41	42	42	43	44	45
Стратегическая программа «Спортивный Богданович»										
Доля населения городского округа Богданович, систематически занимающегося физической культурой и	%	34,37	34,38	39,2	41,4	42,0	55,0	55,0	55,0	55,0

Показатель	Ед. измер.	2017г.	2018г.	2019г.	2020г.	2021г.	2024г.	2025г.	2030г.	2035г.
спортом, в общей численности населения городского округа Богданович в возрасте от 3 до 79 лет										
Доля учащихся и студентов, систематически занимающихся физической культурой и спортом, в общей численности учащихся и студентов	%	50,0	51,0	78,0	80,0	80,0	80,0	80,0	80,0	80,0
Доля населения городского округа Богданович, занятого в экономике, занимающегося физической культурой и спортом, в общей численности населения, занятого в экономике	%	9	10	22,0	25,6	25,6	25,6	25,6	25,6	25,6
Доля лиц с ограниченными возможностями здоровья и инвалидов, систематически занимающихся физической культурой и спортом, в общей численности указанной категории населения	%	5	6	12,7	17,1	17,1	17,1	17,1	17,1	17,1
Уровень обеспеченности населения городского округа Богданович спортивными сооружениями исходя из единовременной пропускной способности объектов спорта	%	30	31	39,5	43,5	43,5	43,5	43,5	43,5	43,5
Направление 2. Развитие экономического потенциала										
...										
Количество вновь созданных и модернизированных рабочих мест	ед.	281	150	60	65	80	100	100	60	70
Стратегическая программа «Богданович промышленный»										
Объем инвестиции в основной капитал	млн. руб.	971,8	1021	1575	1979,7	2084	3913,5	4200,5	7528,5	10060,3
Оборот организаций (по полному кругу)	млн. руб.	23966	24685	25425	26188	26974	29475	30380	30949	32500
Стратегическая программа «Производство качественных и безопасных потребительских товаров										
Валовая продукция сельского хозяйства в действующих ценах (без учета АО «Свинокомплекс «Уральский»)	млн. руб.	2399,6	2640	2690	2740	2830	3000	3150	3900	4500

Показатель	Ед. измер.	2017г.	2018г.	2019г.	2020г.	2021г.	2024г.	2025г.	2030г.	2035г.
Число сельскохозяйственных предприятий, всего	ед	65	65	64	64	66	69	70	73	75
в том числе крестьянских и фермерских хозяйств	ед	56	56	55	55	57	60	60	62	65
Оборот организаций агропромышленного комплекса (КФХ) на конец периода, (без учета АО «Свинокомплекс «Уральский»)	млн. руб.	3113,1	3206,5	3303	3370	3471	3679	3863	4790	5500
Количество созданных (модернизированных) рабочих мест	единиц	33/ 16	30/25	25/25	79/25	51/51	135/25	25/25	150/30	30/30
Стратегическая программа «Развитие малого бизнеса, рынка товаров и услуг»										
Оборот розничной торговли	млн. руб.	5464	5490	5518	5545	5573	5657	5750	5940	6237
Число субъектов малого и среднего предпринимательства в расчете на 10 тыс. человек населения	ед.	259	262	265	266	267	270	272	280	290
Доля среднесписочной численности работников (без внешних совместителей) малых и средних предприятий в среднесписочной численности работников (без внешних совместителей) всех предприятий и организаций	%	22	22	22,1	22,2	22,3	22,7	22,9	23,0	25,0
...										
Направление 3. Развитие инженерной инфраструктуры и жилищно-коммунального хозяйства										
Стратегическая программа «Развитие современных инженерных систем жизнеобеспечения»										
...										
Стратегическая программа «Совершенствование системы управления жилищным фондом»										
Жилищный фонд	тыс.кв.м	1088,7	1098,7	1112,0	1122,7	1134,7	1144,7	1154,7	1216,7	1278,7
Государственный жилищный фонд	тыс.кв.м	3,80	3,80	3,80	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60
Муниципальный жилищный фонд	тыс.кв.м	41,40	41,40	40,70	39,85	39,35	38,85	38,35	37,85	37,35
Частный жилищный фонд	тыс.кв.м	1043,5	1053,5	1067,5	1079,3	1091,8	1102,3	1112,8	1175,3	1237,8
Доля аварийного жилья	%	0,51	0,50	0,50	0,38	0,38	0,51	0,50	0,48	0,45
Направление 4. Развитие транспортной инфраструктуры										
Стратегическая программа «Округ, удобный для автомобилистов и пешеходов»										
Протяженность объектов капитального	км	2,66	2,66	4,46	5,76	7,56	10,5	12,5	17,5	23,5

Показатель	Ед. измер.	2017г.	2018г.	2019г.	2020г.	2021г.	2024г.	2025г.	2030г.	2035г.
ремонта, реконструкции уличнодорожной сети (нарастающим итогом)										
Строительство объектов уличнодорожной сети (нарастающим итогом)	км	0	0	2,0	4,0	4,0	10,0	12,0	18,0	24,0
Содержание местной улично-дорожной сети	тыс. руб	-	27230	29900	33000	36000	40000	50000	60000	70000
Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения	%	46,2	46,3	46,7	47,07	47,6	48,41	48,97	50,4	52,1
Доля населения, проживающего в населенных пунктах, не имеющих регулярного автобусного и (или) железнодорожного сообщения с административным центром городского округа, в общей численность населения городского округа	%	4,2	4,2	4,2	3,9	3,9	3,6	3,6	3,3	3,0
Стратегическая программа «Совершенствование пассажирских перевозок»										
Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям от общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения	%	53,8	53,8	54,3	54,5	55,0	56,0	57,0	58,0	60,0
Доля населения городского округа имеющего регулярное сообщение с административным центром	%	98,13	98,13	98,45	98,45	98,82	98,82	99,15	99,36	99,36
Направление 5. Экология. Благоустроенная городская среда.										
Стратегическая программа «Современный благоустроенный округ»										
Количество населенных пунктов где проведены мероприятия по благоустройству территории	ед	38	38	38	38	38	39	39	40	41

Показатель	Ед. измер.	2017г.	2018г.	2019г.	2020г.	2021г.	2024г.	2025г.	2030г.	2035г.
Количество общественных и дворовых территорий в которых проводилось благоустройство (нарастающим итогом)	шт	11	12	16	20	25	40	45	60	75
Стратегическая программа «Улучшение экологической ситуации в городском округе Богданович»										
...										
Направление 6. Безопасность										
Стратегическая программа «Безопасный округ»										
...										
Совершенствование и развитие единых дежурно-диспетчерских служб муниципальных образований, в том числе укомплектование высококвалифицированными специалистами. (ЕДДС и Система 112)	чел.	16	16	16	16	16	16	16	16	16
...										
Установка и содержание систем видеонаблюдения (нарастающим за период)	шт.	31	35	40	45	50	65	70	95	120
...										
Направление 7. Развитие гражданского общества										
Стратегическая программа «Округ активных граждан»										
...										
Доля населения, участвующего в общественно значимых мероприятиях, в общей численности населения городского округа	%	15,4	16,5	16,5	16,8	17,0	17,7	18,0	20,0	22,0
...										
Доля граждан старше трудоспособного возраста, участвующих в деятельности объединений, групп, клубов по интересам различной направленности, от общего числа граждан старше трудоспособного возраста	%	4	8	12	16	19	21	23	24	25
Доля молодых граждан в возрасте от 14 до 30 лет, регулярно участвующих в	%	20	23	26	29	30	32	34	38	40

Показатель	Ед. измер.	2017г.	2018г.	2019г.	2020г.	2021г.	2024г.	2025г.	2030г.	2035г.
деятельности общественных объединений, различных форм общественного самоуправления										
...										
Стратегическая программа «Связь - вызов века»										
...										
Направление 8. Градостроительство, землепользование										
Стратегическая программа «Генеральный план округа - градостроительное обеспечение стратегии»										
Количество населенных пунктов, расположенных на территории городского округа Богданович, для которых запланировано проведение землеустроительных работ по описанию местоположения границ территориальных зон и границ населенных пунктов	шт	1	13	15	9	0	100%	-	-	-
Количество актуализированных генеральных планов городского округа Богданович (в отношении населенных пунктов и городского округа в целом)	шт	0	7	6	7	5	5	1	100%	-
Площадь вовлечения в оборот неиспользуемых земель сельскохозяйственного назначения	тыс. га	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9
Стратегическая программа «Округ доступного и комфортного жилья»										
Уровень обеспеченности жилой площадью на 1 человека	кв. м	23,6	23,7	23,9	24,1	24,3	24,8	25,0	27,0	30,0
Площадь земельных участков, по которым разработаны и утверждены проекты планировки с проектами межевания территории для строительства жилья	га	196	302,6	338,0	62,0	38,0	171,0	50,0	50,0	50,0
...										
Доля услуг по выдаче разрешения на строительство, реконструкцию объектов капитального строительства, предоставленных в МФЦ, в общем	%	47	68	75	85	95	100	100	100	100

Показатель	Ед. измер.	2017г.	2018г.	2019г.	2020г.	2021г.	2024г.	2025г.	2030г.	2035г.
количестве предоставленных услуг										
Доля населённых пунктов муниципального образования, сведения о границах которых внесены в Единый государственный реестр недвижимости, в общем количестве населённых пунктов муниципального образования	%	5	7	40	80	100	100	100	100	100
Доля земельных участков муниципального образования, учтенных в Едином государственном реестре недвижимости с границами, установленными в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации, в общем количестве земельных участков муниципального образования, учтенных в Едином государственном реестре недвижимости	%	16	16	25	35	45	60	60	60	60

Перечень объектов капитального строительства, предусмотренный Стратегией социально-экономического развития городского округа Богданович до 2035 года, представлен в табл. 75.

Таблица 75.- Перечень объектов капитального строительства на территории городского округа Богданович (Стратегия социально-экономического развития городского округа Богданович до 2035 года)

№	Наименование объекта	Местонахождение объекта	Сроки реализации	Объем инвестиций, млн. руб.
1.	ОБРАЗОВАНИЕ			
1.1	Строительство школы на 1000 мест	г. Богданович	2021г.	
1.2	Строительство школы-детского сада на 300 мест (200 мест – школа, 100 мест – детский сад)	п. Полдневой	2022 г.	
1.3	Строительство трёх пришкольных стадионов	ГО Богданович	2019-2021гг.	90,0
1.4	Создание духовно-патриотического центра	с. Ильинское	2020г.	4,0
2.	КУЛЬТУРА			
2.1	Строительство нового здания дома культуры	г. Богданович (в северной части)	2023г.	50,0
2.2	Проведение реконструкции и ремонта сельских домов культуры	с. Байны, д. Билейка, с. Гарашкинское, с. Кунарское, с. Троицкое	2019-2035гг.	140,0
2.3	Открытие нового кинозала на 47 мест в ДК «Колорит»	г. Богданович (в северной части)		
2.4	Реконструкция и модернизация Парка культуры и отдыха	г. Богданович	2020г.	47,0
2.5	Развитие созданных экскурсионно-туристических маршрутов: «Литературный Богданович», «Путешествие по Государевой дороге или в поиске березы с черной корой», «Пешеходная экскурсия по Богдановичу», «Всё за картошку», частный музей «Чудовы истоки», Кашинское городище, а также разработка новых турнаправлений и объектов туристического показа для включения их в областную программу	ГО Богданович	2019-2023гг.	50,0
3.	ФИЗИЧЕСКАЯ КУЛЬТУРА И СПОРТ			
3.1	Реконструкция спортивного комплекса «Колорит» (оборудование спортивного зала для настольного тенниса, тренажерного зала, раздевалок и душевых для спортсменов)	ГО Богданович	2022г.	200,0
3.2	Реконструкция и модернизация спортивной базы «Березка» (строительство физкультурно-оздоровительного комплекса (спортзал) с раздевалками и душевыми для спортсменов, гостиницы, пищеблока на 50 человек для орга-	ГО Богданович	2023г.	200,0

№	Наименование объекта	Местонахождение объекта	Сроки реализации	Объем инвестиций, млн. руб.
	низации горячего питания спортсменов и гостей базы)			
3.3	Реконструкция МБУ ДО ДЮСШ по хоккею с мячом (обустройство футбольного поля (нового поколения) с искусственным покрытием размером 105х65 м, наличие 4 беговых дорожек, трибуны на 1500 мест)	ГО Богданович		
3.4	Строительство лыжероллерной трассы для отделения лыжных гонок МБУ ДО ДЮСШ в МАУК «Парк культуры и отдыха»	ГО Богданович	2020г.	
3.5	благоустройство возле хоккейного корта в г. Богданович по улице Тимирязева, площадью 1224,9 кв.м. строительство павильона для хранения и выдачи спортивного инвентаря, а также места для переодевания	г. Богданович	2020г.	
3.6	реконструкция городского стадиона (обустройство нового футбольного поля с современным покрытием, многофункциональной спортивной зоны, включающей волейбольную и баскетбольную площадки, площадки для воркаута и экстремальных видов спорта, ледового корта)	г. Богданович	2022г.	180,0
3.7	приобретение в муниципальную собственность санатория «Колосок» и его дальнейшая реконструкция для организации тренировочного процесса загородного лагеря	ГО Богданович	2024г.	64,0
4.	ПРОМЫШЛЕННОСТЬ			
4.1	Завод по производству извести ООО «Атом», строительство участка по утилизации углекислого газа	г. Богданович		
4.2	ОАО «Огнеупоры», развитие карьера по добыче глин, расширение базы готовой продукции; строительство пристроя на участке по приготовлению лёточных масс к зданию участка тиксотропных масс	г. Богданович	2025г.	
4.3	ООО «Богдановичский керамзит», строительство административно-бытового здания с навесом (сортировочное отделение) (380,5 кв.м); реконструкция нежилого помещения (склад керамзита) 375,9 кв.м.	ГО Богданович		
4.4	Расширение сети наружного газопровода (13021 кв.м.)	с. Гарашкинское		
4.5	ОАО «Богдановичский комбикормовый завод», техническое перевооружение приемного	ГО Богданович		

№	Наименование объекта	Местонахождение объекта	Сроки реализации	Объем инвестиций, млн. руб.
	устройства с автомобильного транспорта № 1 на территории (662,28 кв.м.)			
5.	АГРОПРОМЫШЛЕННЫЙ КОМПЛЕКС			
5.1	СПК «Колхоз имени Свердлова»,	ГО Богданович		
5.1.1	техническая и технологическая модернизация растениеводства и животноводства (годовой экономический эффект 18,0 млн. рублей, срок окупаемости 4,3 года)		2018г.	78,1
5.1.2	строительство корпуса по содержанию молочного скота на 100 голов (увеличение объемов производства молока на 2%)		2018г.	18,0
5.2	ООО БМК», строительство свиного комплекса на 20 тысяч голов (производство мяса свинины 3 150 тонн в год)	ГО Богданович	2019-2021гг.	1,32 млрд. рублей
5.3	ООО «НП ИСКРА», модернизация 3-х существующих коровников и телятника с кормовой базой 1000 га (сенокосы - 500 га, многолетние травы - 500га), увеличение поголовья дойного стада на 400 голов, увеличение естественных сенокосов и многолетних трав; цех по переработке молока и производству молочной продукции (709 кв.м.)	ГО Богданович	2018-2021гг.	200,0
5.4	ЗАО «Свинокомплекс «Уральский» - строительство новых производственных площадок	ГО Богданович	2018-2020гг.	
5.5	ООО «ДАЖДЬ» - строительство нового агропромышленного предприятия	ГО Богданович	2018-2020гг.	
5.6	ОАО «Богдановичский комбикормовый завод» - модернизация производственной базы	ГО Богданович	2019г.	
5.7	ОАО «Богдановичский городской молочный завод» - расширение производственных мощностей	ГО Богданович	2019-2020гг.	
5.8	ИП Кунников А.Л. - глава КФХ, строительство семейной фермы (производство молока 600 тонн в год)	ГО Богданович	2018-2020гг.	40,0
5.9	ИП Жигалов А.В. - глава КФХ, модернизация коровника на 250 голов (увеличение объемов производства молока на 10%)	ГО Богданович	2018г.	4,5
5.10	Строительство животноводческого комплекса на 800 голов дойного стада (производство молока 5 200 тонн в год)	с. Гарашкинское	2022-2024гг.	200,0
5.11	Строительство животноводческого комплекса по откорму КРС мясного направления на 500 голов (производство	с. Суворы	2022-2024гг.	25,0

№	Наименование объекта	Местонахождение объекта	Сроки реализации	Объем инвестиций, млн. руб.
	мяса 80 тонн в год)			
5.1 2	Строительство тепличного комплекса овощей закрытого грунта на 6-7 га (производство овощей закрытого грунта 2000 тонн в год)	Северный микрорайон г. Богданович (вблизи с территорией ОАО «Богдановичская генерирующая компания»)	2025-2028гг.	1,2 млрд. рублей
5.1 3	Строительство комплекса по разведению рыбы в установках замкнутого водоснабжения (производство рыбы 300 тонн в год)	с. Ильинское	2027-2030гг.	150,0
5.1 4	Строительство фабрики по переработке картофеля (производство крахмала 400 тонн в год)	с. Бараба	2030-2035гг.	600,0
5.1 5	Строительство молочно-товарной фермы на 100 голов	с. Чернокоровское		
5.1 6	Строительство овощехранилища № 1 площадью 20х60 кв.м, № 2 площадью 20х60 кв.м., строительство цеха сортировки - 20х49 кв.м, цеха переработки 20х30 кв.м	с. Гарашкинское		
5.1 7	Строительство овощехранилища 1500,0 кв.м	с. Бараба		
5.1 8	Строительство овощехранилища 1500,0 кв.м	с. Тыгиш		
6.	ИНЖЕНЕРНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА			
6.1	Строительство системы хозяйственно-питьевого водоснабжения	п. Башаринский, д. Прищаново, с. Коменки	2019г.	13,4
6.2	Строительство водопроводной сети по проектам планировки территорий жилых районов	ГО Богданович	2035г.	32,0
6.3	Передача в концессию тепловых и водопроводных сетей	ГО Богданович	2019-2021гг.	
6.4	Строительство газопроводной сети по проектам планировки территорий жилых районов	ГО Богданович	2035г.	96,0
6.5	Строительство внутрипоселкового газопровода	с. Гарашкинское	2019г.	22,0
6.6	Газификация жилых домов через подключение к строящемуся газопроводу высокого давления г. Сухой-Лог - Камышлов	д. Кашина, д. Поповка	2020г.	

3.2. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА ГОРОДСКОГО ОКРУГА БОГДАНОВИЧ, ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА, ИМЕЮЩЕГОСЯ НА ТЕРРИТОРИИ ГОРОДСКОГО ОКРУГА БОГДАНОВИЧ

С ростом промышленного производства и повышением жизненного уровня ускоренно растет мобильность населения, объемы и дальность перевозок, в значительной мере определяющие социально-экономическое развитие общества. Мобильность населения и товаров, во многом определяют эффективность экономической системы и социальные условия жизни населения. Потребность человека в передвижении во многом определяется:

- уровнем развития общества;
- социальной структурой;
- укладом жизни;
- характером расселения по территории муниципального образования;
- свободным временем и реальными доходами населения;
- культурно-бытовыми потребностями;
- концентрацией мест жительства и мест работы;
- ростом численности населения муниципального образования и др.

Передвижения человека могут быть пешеходными и транспортными (на индивидуальном или общественном транспорте). В случае сочетания нескольких способов передвижений или видов транспорта, их называют сложными или комбинированными. Любые передвижения осуществляются в соответствии с определенной целью: трудовые, учебные, культурно-бытовые, служебные.

Трудовые – поездки на работу, с работы. Эти передвижения наиболее устойчивые и составляют 50–60%.

Учебные – поездки учащихся, студентов в учебные заведения и обратно. Доля передвижений, в соответствии с этой целью, составляет 15–25%.

Культурно-бытовые – поездки по различным личным и бытовым нуждам, являющиеся эпизодическими и зависящие от доходов, социального статуса, рода занятий, возраста и др.

Служебные – поездки в рабочее время при производственной необходимости или выполнении служебных обязанностей.

Выбор способа передвижения, вида транспорта и степени их использования зависят от ряда факторов:

- социальные (социальный статус, семейное положение, принадлежность к референтной группе);
- личные (возраст, этап жизненного цикла семьи, род занятий, экономическое положение, образ жизни, представление о себе);
- культурные (культура, субкультура, принадлежность к социальному классу);
- психологические (мотивация);
- состояние развития транспортной системы;
- качество транспортного обслуживания территории;
- уровень автомобилизации;
- расстояние передвижения и др.

Актуальна задача сохранения и развития существующей сети, улучшения транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог, в условиях их интенсивного старения при увеличении загруженности дорог и повышении доли тяжеловесных и большегрузных автомобилей в транспортном потоке.

3.3. ПРОГНОЗ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА

Рост транспортного спроса предполагает дальнейшее развитие транспортной инфраструктуры в городском округе Богданович.

Требования к обеспеченности легкового транспорта автозаправочными станциями (АЗС), станциями технического обслуживания (СТО) и местами постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей обозначены в СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89», так:

- согласно п.11.27, потребность в АЗС составляет: одна топливораздаточная колонка на 1200 легковых автомобилей (топливораздаточные колонки бывают одинарные и двойные – в зависимости от количества одновременно обслуживаемых автомобилей);

Для расчета показателя по АЗС на объект следует применить расчет: 1200 автомашин на 1 заправочную колонку, 1000 автомашин на 0,8 заправочной колонки, при принятом условном приведении на 1 АЗС - 3 заправочные колонки, соответственно: на 1000 автомобилей – 0,25-0,27 АЗС (приведенный объект) - $(1000/1200/3=0,27)$

- согласно п.11.26, потребность в СТО составляет: один пост на 200 легковых автомобилей;

- согласно п.11.19, общая обеспеченность закрытыми и открытыми автостоянками для постоянного хранения автомобилей должна составлять 90% расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей.

Расчетный уровень потребности в объектах транспортной инфраструктуры с учетом изменения численности населения городского округа Богданович и повышения уровня его автомобилизации представлен в табл. 76.

Заправку топливом грузового транспорта следует осуществлять на территориях предприятий, к которым относится данный транспорт.

Вновь размещаемые автозаправочные станции следует предусматривать: за границами жилых районов; на территориях, прилегающих к магистральным улицам; на выездах из населенных пунктов.

Таблица 76. - Расчетный уровень потребности в объектах транспортной инфраструктуры с учетом изменения численности населения городского округа Богданович и повышения уровня его автомобилизации

Показатели	Нормативные значения	Расчетное значение		
		2019 г.	2025 г.	2035 г.
Количество населения, чел.				
Количество легковых автомобилей, ед.	300 на 1000 человек			
Потребность в АЗС, ед.	на 1000 автомобилей 0,27 АЗС (из расчета 1 АЗС – 3 заправочные колонки)			
Потребность в СТО, ед.	1 пост на 200 легковых автомобилей			
Общая обеспеченность закрытыми и открытыми автостоянками, ед.	90% расчетного числа автомобилей			

Мойки (моечные пункты) автотранспорта размещаются, как правило, в составе предприятий по обслуживанию автомобилей (технического обслуживания и текущего

ремонта подвижного состава: автотранспортные предприятия, их производственные и эксплуатационные филиалы, базы централизованного технического обслуживания, станции технического обслуживания легковых автомобилей, открытые площадки для хранения автомобилей, гаражи-стоянки для хранения автомобилей).

3.4. ПРОГНОЗ РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОЙ СЕТИ ГОРОДСКОГО ОКРУГА БОГДАНОВИЧ

Реализация Программы позволит сохранить существующую сеть автомобильных дорог за счет качественного содержания, повысить качественные характеристики дорожных покрытий и безопасность дорожного движения за счет проведения целевых мероприятий по ремонту, капитальному ремонту, реконструкции автомобильных дорог, применения новых технологий и материалов, разработки и обновлению проектов организации дорожного движения.

В результате реализации Программы планируется достигнуть следующих показателей (см. табл. 77):

Таблица 77. - Значения показателей, достигаемых при реализации Программы

Показатели	Плановое значение
Увеличение доли муниципальных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям	на 2 % в год
Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них	в полном объеме
Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения протяженностью в среднем	1,5 км/год
Капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения протяженностью в среднем	1 км/год

Необходимость и очередность строительства автомобильных дорог на территориях нового промышленного и жилищного строительства определяется и осуществляется застройщиком.

Существующие риски по возможности достижения прогнозируемых результатов:

Риск ухудшения
социально-экономической ситуации в стране, что выразится в снижении темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, возникновении бюджетного дефицита, сокращения объемов финансирования дорожной отрасли.
Риск превышения
фактического уровня инфляции по сравнению с прогнозируемым, ускоренный рост цен на строительные материалы, машины, специализированное оборудование, что может привести к увеличению стоимости дорожных работ, снижению объемов строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания автомобильных дорог общего пользования.
Риск задержки
завершения перехода на финансирование работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения в соответствии с нормативами денежных затрат, что не позволит в период реализации Программы существенно сократить накопленное в предыдущий период отставание в выполнении ремонтных работ на сети автомобильных дорог общего пользования и достичь запланированных в Программе величин показателей.

3.5. ПРОГНОЗ УРОВНЯ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ, ПАРАМЕТРОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

По прогнозу на долгосрочный период до 2035 года обеспеченность жителей муниципального образования индивидуальными легковыми автомобилями будет возрастать на 2-3 % в год, что значительно скажется на изменении интенсивности движения транспортного потока.

С учетом прогнозной численности населения на 2035 год, равной _____ человек, **уровень автомобилизации в городском округе Богданович на 2035 год принят 300 автомобилей на 1000 человек.**

На сегодняшний день уровень обеспеченности населения личным автотранспортом составляет до 70-80% от уровня автомобилизации.

В муниципальном образовании с 2019 по 2035 годы прогнозируются изменение параметров дорожного движения.

3.6 ПРОГНОЗ ПОКАЗАТЕЛЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Количество зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий в городском округе Богданович представлено ранее по тексту Программы.

В перспективе возможно ухудшение ситуации по обеспечению безопасности на дорогах из-за следующих причин:

- постоянно возрастающая автомобилизация населения;
- несоблюдение правил и требований безопасности дорожного движения со стороны участников дорожного движения:

- неудовлетворительное состояние автомобильных дорог;
- недостаточный технический уровень дорожного хозяйства и объектов сервиса;
- несовершенство технических средств организации дорожного движения.

Чтобы не допустить негативного развития ситуации, необходимо:

- создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования в улично-дорожной сети городского округа Богданович;

- повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения среди населения на дорогах, в том числе, среди несовершеннолетних;

- повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования местного значения средствами технической организации дорожного движения (дорожными знаками, искусственными дорожными неровностями, освещением, ограждениями, светофорными объектами, дорожной разметкой).

Условия введения светофорного регулирования на перекрестках и пешеходных переходах определены ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств». Согласно данному нормативному документу светофорное регулирование вводится на перекрестке или пешеходном переходе в случае выявления на нем одного из следующих четырех условий, см. табл.78.

Таблица 78. - Условия введения светофорного регулирования на перекрестках и пешеходных переходах

№ п/п	Условия введения светофорного регулирования на перекрестках и пешеходных переходах			
1.	В течение 8 ч (суммарно) рабочего дня недели интенсивность движения транспортных средств не менее значения, указанного в таблице 78.1. Для населенных пунктов с численностью жителей более 10 тыс. чел. нормативы составляют 70 % указанных.			
	Таблица 78.1 Интенсивность движения транспортных потоков пересекающихся направлений, при котором вводится светофорное регулирование			
	Главная дорога	Второстепенная дорога	По главной дороге в двух направлениях	По второстепенной дороге в одном, наиболее загруженном, направлении
	1 1	1 1	750	75
			670	100
			580	125
			500	150
			410	175
			380	190
	2 и более	1	900	75
800			100	
700			125	
600			150	
500			175	
400			200	
2 или более	2 или более	900	100	
		820	125	
		750	150	
		675	175	
		600	200	
		525	225	
		480	240	
2.	В течение 8 ч (суммарно) рабочего дня недели интенсивность движения не менее: - 600 ед./ч (для дорог с разделительной полосой 1000 ед./ч) по главной дороге в двух направлениях; - 150 пешеходов пересекают проезжую часть в одном, наиболее загруженном направлении в каждый из тех же 8 ч. Для населенных пунктов с численностью жителей более 10 тыс. чел. нормативы составляют 70 % указанных.			
	3. В случае если выполняются условия 1 и 2 одновременно по каждому отдельному нормативу на 80 % и более.			
4.	За последние 12 мес. на перекрестке совершено не менее трех дорожно-транспортных происшествий, которые могли бы быть предотвращены при наличии светофорной сигнализации (например, столкновения транспортных средств, движущихся с поперечных направлений, наезды транспортных средств на пешеходов, переходящих дорогу, столкновения между транспортными средствами, движущимися в прямом направлении и поворачивающими налево со встречного направления). При этом условия 1 или 2 должны выполняться на 80 % или более.			
	Примечание:			
	Светофорное регулирование с применением вызывной фазы для движения пешеходов на пешеходном переходе вводится на дороге с числом полос две и более в каждом направлении, если условие 2 не выполняется по значению интенсивности пешеходного движения.			
	Светофорное регулирование в местах пересечения дороги с велосипедной дорожкой			

№ п/п	Условия введения светофорного регулирования на перекрестках и пешеходных переходах
	вводится, если интенсивность велосипедного движения превышает 50 вел./ч при отсутствии регулируемого пешеходного перехода в этом направлении.

Диспропорция роста перевозок к объемам финансирования дорожного хозяйства привели к существенному ухудшению состояния автомобильных дорог и, как следствие, к росту доли дорожно-транспортных происшествий, причиной которых служили неудовлетворительные дорожные условия. Ежегодно растет количество ДТП связанных с неудовлетворительным состоянием дорог.

Потери от дорожно-транспортных происшествий, связанные с гибелью и ранениями людей, с повреждением автомобильного транспорта, влекут за собой расходы бюджетной системы на медицинское обслуживание, административные расходы и расходы по восстановлению технического оснащения дорог.

Четкое выполнение мероприятий Программы позволит снизить количество ДТП при создании удовлетворительных дорожных условий.

3.7 ПРОГНОЗ НЕГАТИВНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ И ЗДОРОВЬЕ НАСЕЛЕНИЯ

Количество автомобильного транспорта в последние десятилетия быстро растет.

В период 2019-2035 годы предполагается дальнейший рост легкового и грузового транспорта в городском округе Богданович.

Транспортная инфраструктура муниципального образования не поспевает за большим количеством индивидуального автотранспорта: возникают проблемы с паркованием автомобилей. Также транспорт воздействует на окружающую среду, загрязняя атмосферу, изменяя климат, увеличивая бытовой шум. В связи с этим растет беспокойство по поводу воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения. Возникающий риск для здоровья требует все более срочных действий для снижения негативного воздействия и связанного с ним риска. Включение вопросов защиты окружающей среды и охраны здоровья при развитии транспортной инфраструктуры, совершенно необходимо для обеспечения устойчивого развития муниципального образования и снижения заболеваемости.

Чтобы оценить важность проблемы, рассмотрим ряд факторов, неблагоприятно влияющих на здоровье.

Загрязнение атмосферы. Автомобильно-дорожный комплекс вносит в окружающую среду 87% загрязнения атмосферы, которое зависит от технического состояния автотранспорта (30%), конструкции автомобилей (30%) и на 40% от технического состояния дорог и организации дорожного движения. Наибольшее количество вредных выбросов содержится в выхлопных газах в периоды пуска и торможения автомобилей и при его движении в диапазоне малых скоростей. В среднем выброс составляет: при торможении и разгоне – 0,00313 г/м.с; при движении с постоянной скоростью - 0,00089 г/м.с; при остановке – 0,01112 г/м.с. Выбросы в воздух черного дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксид азота (NO₂), диоксид серы (SO₂) и озон (O₃)) приводят к множеству вредных проявления для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.

Воздействие шума. В городском округе Богданович транспорт (автомобильный) служит самым главным источником бытового шума. Приблизительно 20 % населения подвергается воздействию шума от автомобильного транспорта с уровнем выше 55 дБ.

Связанная с транспортом двигательная активность. Исследования европейских учёных показывают тенденцию к снижению уровня активности у людей, в связи с тем, что все больше людей предпочитают передвигаться при помощи автотранспорта. Недостаточность двигательной активности приводит к таким проблемам со здоровьем как сердечнососудистые заболевания, инсульт, диабет типа II, ожирение, некоторые типы рака, остеопороз и вызывают депрессию.

Психологическое и социальное воздействие. Психологическое и социальное воздействие транспорта часто не учитывают или недооценивают, несмотря на то, что оно может влиять на поведение при передвижении. Например, страх перед опасностью в связи с угрозой жизни, которую создает интенсивное движение транспорта, привел к тому, что все большее число родителей отвозит своих детей в школу на автомобиле. Одни лишь психологические и социальные механизмы, которые включаются ожидаемым воздействием транспорта, могут приводить к заболеваниям. Каждое заболевание может повлечь за собой изменение ментального и социального статуса человека или действовать на группу людей. То есть психологическое состояние и социальное положение могут непосредственно влиять на воздействие на человека факторов стресса в окружающей среде.

Альтернативным решением проблемы может стать снижение привлекательности автомобиля. Автомобиль должен использоваться гораздо реже, неповседневно, т.е. когда автомобиль используется только для того, чтобы ездить на дачу и на закупки в магазины в выходные. Нет необходимости ездить на машине на работу. Чтобы это было так, необходимо одновременно повышать привлекательность общественного транспорта. Кроме того, необходимо расширять использование альтернативных способов передвижения, к каким относятся пешеходное и велосипедное.

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

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

- мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива.

Для снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду и возникающих ущербов необходимо:

- уменьшить вредное воздействие транспорта на воздушную и водную среду и на здоровье человека за счет применения экологически безопасных видов транспортных средств;

- стимулировать использование транспортных средств, работающих на альтернативных источниках (не нефтяного происхождения) топливно-энергетических ресурсов.

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

- разработка и внедрение новых способов содержания, особенно в зимний период, автомобильных дорог общего пользования, позволяющих уменьшить отрицательное влияние противогололедных материалов;

- обустройство автомобильных дорог средствами защиты окружающей среды от вредных воздействий, включая применение искусственных и растительных барьеров вдоль них для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий.

Реализация указанных мер будет осуществляться на основе повышения экологических требований к проектированию, строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог.

Основной задачей в этой области является сокращение объемов выбросов автотранспортных средств, количества отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог.

Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо обеспечить увеличение применения более экономичных автомобилей с более низким расходом моторного топлива.

IV. РАСЧЕТНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЛАГОПРИЯТНЫХ УСЛОВИЙ ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЧЕЛОВЕКА, ИНТЕНСИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ЗОН ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОРОДСКОГО ОКРУГА БОГДАНОВИЧ

Расчетные показатели обеспечения благоприятных условий жизнедеятельности человека, интенсивности использования территориальных зон транспортной инфраструктуры городского округа Богданович приведены в таблицах 79 - 83, в соответствии с требованиями градостроительного проектирования.

Таблица 79.- Расчетные показатели обустройства транспортной инфраструктуры

№	Показатели
1	Уровень автомобилизации на расчетный период (количество автомашин) на 1000 жителей, включая ведомственные легковые автомобили и такси – 300 ед.
2	Ширина улиц и дорог в красных линиях: - магистральных дорог – 50-75 м, - магистральных улиц – 40-80 м, - улиц и дорог местного значения - 15-20 м
3	Ширина полос на магистральных дорогах с преимущественным движением грузовых автомобилей – до 4 м
4	Ширина проезда в пределах фасадов зданий – 5,5 м
5	Разъездные площадки на однополосных проездах: - ширина 6 м, - длина 15 м, - расстояние между двумя разъездными площадками – не более 75 м.
6	Размеры разворотных площадок на тупиковых улицах и дорогах, с учетом обеспечения радиуса разворота (не менее): - для разворота легковых автомобилей – 12 м, - для разворота пассажирского общественного транспорта – 15 м.
7	Ширина одной полосы движения пешеходных улиц и дорог – 0,75 -1,0 м. При непосредственном примыкании тротуаров к стенам зданий, подпорным стенкам или оградкам следует учитывать их ширину не менее чем на 0,5 м.
8	Пропускная способность одной полосы движения для тротуаров: - для тротуаров вдоль застройки с объектами обслуживания в пересадочных узлах с пересечением пешеходных потоков - 500 чел/час, - для тротуаров отдаленных от застройки или вдоль застройки без учреждений обслуживания – 700 чел/час.
9	Плотность сети общественного пассажирского транспорта на застроенных территориях (в пределах) – 1,5 – 2,5 км/км ² .

№	Показатели
10	Расстояние до ближайшей остановки общественного пассажирского транспорта от жилых домов, объектов массового посещения и зон массового отдыха населения (не более): - жилых домов – 200 м (в районах индивидуальной усадебной застройки дальность пешеходных подходов к ближайшей остановке общественного транспорта может составлять до 800 м), - объектов массового посещения – 50 м, - зон массового отдыха населения – 800 м.
11	Расстояние между остановочными пунктами общественного пассажирского транспорта – 400- 600 м, в пределах центрального ядра 300 м.
12	Расстояние между остановочными пунктами общественного пассажирского транспорта в зоне индивидуальной застройки – 600 м.
13	Радиусы дорог, при которых, в зависимости от категории дороги, допускается располагать остановки общественного транспорта (продольный уклон должен быть не более 40%): - I и II категория – не менее 1000 м, - III категория – не менее 600 м, - IV и V категория – не менее – 400 м.
14	Место размещения остановки общественного транспорта вне пределов населенных пунктов на автомобильных дорогах различных категорий: - I категория – остановки располагаются одна напротив другой, - II – V категория – остановки располагаются по ходу движения на расстоянии не менее 30 м между ближайшими стенками павильонов.
15	Расстояние между остановочными пунктами общественного пассажирского транспорта вне пределов населенных пунктов на дорогах I - III категории (не чаще) – 3 км.
16	Интервалы между пешеходными переходами в одном уровне с проезжей частью (неземные) на магистральных улицах и дорогах в пределах застроенной территории - с интервалом 200-300 м, Интервалы между пешеходными переходами на магистральных улицах непрерывного движения – с интервалом 300-400 м.
17	Расстояние между въездами и сквозными проездами на территорию микрорайона – не более 300 м.
18	Расстояние от места пересечения проезда с проезжей частью магистральной улицы регулируемого движения до стоп-линии перекрестка – не менее 50 м.
19	Расстояние от места пересечения проезда с проезжей частью магистральной улицы регулируемого движения до остановки общественного транспорта – не менее 20 м.
20	Расстояние от края основной проезжей части магистральных улиц и дорог, местных или базовых проездов до линии регулирования застройки: - магистральные улицы и дороги – не менее 50 м, - улицы, местные и боковые проезды – не более 25 м (в случае превышения указанного расстояния следует предусматривать на расстоянии не ближе 5 м от линии застройки полосу шириной 6 м, пригодную для проезда пожарной машины).
21	Радиусы закругления бортов проезжей части улиц и дорог по кромке тротуаров и разделительных полос: - для магистральных улиц и дорог регулируемого движения – не менее 8 м, - местного значения – не менее 5 м, - на транспортных площадях – 12 м. В стесненных условиях и при реконструкции радиусы закругления магистральных улиц и дорог регулируемого движения – не менее 6 м, на транспортных площадях – 8 м.
22	Размеры прямоугольного треугольника видимости: Условия «Транспорт – транспорт» - скорость движения 40 км/ч – размеры сторон 25м, Условия «Транспорт-транспорт» - скорость движения 60 км/ч – размеры сторон 40м, Условия «Пешеход-транспорт» - скорость движения 25 км/ч – размеры сторон 8*40, Условия «Пешеход-транспорт» - скорость движения 40 км/ч – размеры сторон 10*50. В пределах треугольника видимости не допускается размещение зданий, сооружений, передвижных объектов (киосков, рекламы, малых архитектурных форм и др.), деревьев и кустарников высотой более 0,5 м.

№	Показатели		
23	Расстояние от бровки земельного полотна автомобильных дорог различных категорий до границы жилой застройки: - от автомобильных дорог I, II, III категорий – не менее 100 м, - от автомобильных дорог IV категории – не менее 50 м.		
24	Ширина светозащитных лесонасаждений и расстояние от бровки земляного полотна до этих насаждений с каждой стороны дороги:		
	Расчетный годовой снегопринос, м³/м	Ширина снегозащитных лесонасаждений, м	Расстояние от бровки земляного полотна до лесонасаждений, м
	от 10 до 25	4	15-25
	от 25 до 50	9	30
	от 50 до 75	12	40
	от 75 до 100	14	50
	от 100 до 125	17	60
	от 125 до 150	19	65
	от 150 до 200	22	70
	от 200 до 250	28	50
При снегоприносе от 200 до 250 м²/м принимается двухполосная система лесонасаждений с разрывом между полосами 50 м.			
25	Ширина санитарно-защитной зоны от железных дорог различных категорий – 100 м. При условии размещения железных дорог в выемке или при осуществлении специальных шумозащитных мероприятий, обеспечивающих допустимые уровни шума, ширина санитарно-защитной зоны может быть уменьшена до 50 м.		
26	Размещение автостоянок для посетителей парков или зон отдыха осуществляется за пределами их территории, но не далее 400 метров от входа не менее 10 машино-мест на 100 единовременных посетителей. Размеры земельных участков автостоянок на одно место: - для легковых автомобилей – 25 м.кв. - для автобусов – 40 м.кв. - для велосипедов – 0,9 м.кв. В указанные размеры не входит площадь подъездов и разделительных полос зеленых насаждений.		
27	Норма обеспеченности местами постоянного хранения индивидуального автотранспорта (% машино-мест от расчетного числа индивидуального транспорта) – 90%.		
28	Расстояние от мест постоянного хранения индивидуального автотранспорта до жилой застройки – не более 800 м, на территории коттеджной застройки - не более чем в 200 м.		
29	Норма обеспеченности местами парковки для учреждений и предприятий обслуживания:		
	Учреждения и предприятия обслуживания	Ед.измерения	Норма обеспеченности
	Здания и сооружения:		
	Административно-общественные учреждения, кредитно-финансовые юридические учреждения	на 100 работающих	20
	Научные и проектные организации, высшие и средние специальные учебные заведения	на 100 работающих	15
	Промышленные предприятия	на 100 работающих в двух смежных сменах	10
	Дошкольные образовательные учреждения	1 объект	по заданию на проектирование, но не менее 2
	Школы	1 объект	по заданию на проектирование, но не менее 2
	Больницы	на 100	5

№	Показатели		
		посещений	
	Поликлиники	на 100 посещений	3
	Предприятия бытового обслуживания	на 30 кв.м общей площади	1
	Спортивные объекты	на 100 мест	5
	Театры, цирки, кинотеатры, концертные залы, музеи, выставки	на 100 мест единовремен. посетителей	10
	Торговые центры, универмаги, магазины с площадью торговых залов более 200 кв.м	на 100 кв.м торговой площади	7
	Рынки	на 50 торго-вых мест	25
	Предприятия общественного питания, клубы	на 100 мест	15
	Гостиницы	на 100 мест	15
	Парки	на 100 едино- временных посетителей	7
	Вокзалы всех видов транспорта	на 100 пассажиров прибывающих в час «пик»	15
	Рекреационные территории в зонах отдыха:		
	Пляжи и парки в зонах отдыха	100 единовре- менных посетителей	30
	Лесопарки и заповедники	100 единовре- менных посетителей	20
	Базы кратковременного отдыха	100 единовре- менных посетителей	30
	Береговые базы маломерного флота	100 единовре- менных посетителей	30
	Дома отдыха и санатории, санатории- профилактории, базы отдыха предприятий и туристские базы	100 отдыхаю- щих и обслу- живающего персонала	10
	Гостиницы (туристские и курортные)	100 отдыхаю- щих и обслу- живающего персонала	15
	Мотели и кемпинги	100 отдыхаю- щих и обслу- живающего персонала	по расчетной вместимости
	Предприятия общественного питания, торговли и коммунально-бытового обслуживания в зонах отдыха	100 мест в залах или единовре- менных посетителей и персонала	10
	Садоводческие товарищества	10 участков	10

№	Показатели						
30	Размер земельного участка гаражей и стоянок автомобилей в зависимости от этажности: - одноэтажное гаражное сооружение – 30 м² на 1 машино-место, - двухэтажное гаражное сооружение – 20 м² на 1 машино-место.						
31	Размер земельного участка гаражей и парков транспортных средств:						
	Объект	Расчетная единица	Вместимость объекта	Площадь участка, га			
	Гаражи грузовых автомобилей	автомобиль	100	2			
			200	3,5			
	Автобусные парки	автомобиль	100	2,3			
			200	3,5			
При соответствующем обосновании размеры земельных участков допускается уменьшать, но не более чем на 20%.							
32	Размер земельного участка открытых стоянок автомобилей (м² на 1 машино-место) – 25 м².						
33	Удаленность въездов и выездов во встроенные гаражи от окон жилых и общественных зданий, зон отдыха, игровых площадок и участков лечебных учреждений – не менее 15 м.						
34	Размер земельного участка автозаправочной станции (АЗС) (одна топливозаправочная колонка на 1200 автомобилей): - АЗС на 2 колонки – 0,1 га, - АЗС на 5 колонок – 0,2 га						
35	Расстояние от АЗС с подъемными топливными резервуарами до границ участков общеобразовательных школ, детских дошкольных и лечебных учреждений или до стен жилых и общественных зданий – не менее 50м.						
36	Мощность автозаправочных станций АЗС и расстояние между ними вне пределов населенных пунктов на автомобильных дорогах с различной интенсивностью движения:						
	Интенсивность движения, транспорт, ед./сутки	Мощность АЗС, заправок в сутки	Расстояние между АЗС, км	Размещение АЗС			
	Свыше 1000 до 2000	250	30 – 40	Одностороннее			
	Свыше 2000 до 3000	500	40 – 50	Одностороннее			
	Свыше 3000 до 5000	700	40 - 50	Одностороннее			
	АЗС следует размещать: - в придорожных полосах на участках дорог с уклоном не более 40% на кривых в плане радиусом более 1000 м, на выпуклых кривых в продольном профиле радиусом более 10000 м; - не ближе 250 м от железнодорожных перегонов, не ближе 1000 м от мостовых переходов, на участках с насыпями высотой не более 2,0 м.						
37	Размер земельного участка станции технического обслуживания (СТО) (один пост на 200 автомобилей): - СТО на 10 постов – 1,0 га, - СТО на 15 постов – 1,5 га.						
38	Мощность станций технического обслуживания автомобилей и расстояние между ними вне пределов населенных пунктов на автомобильных дорогах с различной интенсивностью движения:						
	Интенсивность движения, транспорт, ед./сутки	Число постов СТО в зависимости от расстояния между ними, км					Размещение СТО
		80	100	150	200	250	
	1000	1	1	1	2	3	Одностороннее
	2000	1	2	2	3	3	
	3000	2	2	3	3	5	
	4000	3	3	-	-	-	
39	Расстояние от станций технического обслуживания автомобилей до жилых домов, участков общеобразовательных школ, детских дошкольных и лечебных учреждений:						

№	Показатели		
	Здания, участки	Расстояние, м от станций технического обслуживания при числе постов	
		10 и менее	11-30
	Жилые дома	15	25
	Торцы жилых домов без окон	15	25
	Общественные здания	15	20
	Общеобразовательные школы и детские дошкольные учреждения	50	Определяются по согласованию с Роспотребнадзором
	Лечебные учреждения со стационаром	50	Определяются по согласованию с Роспотребнадзором
40	Расстояния между площадками отдыха вне пределов населенных пунктов на автомобильных дорогах различных категорий:		
	Категория дорог	Расстояние между площадками отдыха, км	Примечание
	I и II категория	15 – 20	На территории площадок отдыха могут быть предусмотрены сооружения для технического осмотра автомобилей и пункты торговли.
	III категория	25 – 35	
	IV категория	45 - 55	
41	Вместимость площадок отдыха из расчета на одновременную остановку:		
	Категория дорог	Количество автомобилей при единовременной остановке (не менее)	Примечание
	I и II категория	20 – 50	При двустороннем размещении на дорогах I категории уменьшается вдвое.
	III категория	10 -15	
	IV категория	10	

Таблица 80. - Расчетные параметры и категории улиц и дорог

Категория дорог и улиц	Расчетная скорость движения, км/ч	Ширина в красных линиях, м	Ширина полосы движения, м	Число полос движения	Наименьший радиус кривых в плане, м	Наибольший продольный уклон, %	Ширина пешеходной части тротуара, м
Магистральные дороги:							
Скоростного движения	120	50-75	3,75	4-8	600	30	-
Регулируемого движения	80	40-65	3,50	2-6	400	50	-
Магистральные улицы общегородского значения:							
Непрерывного движения	100	40-80	3,75	4-8	500	40	4,5
Регулируемого движения	80	37-75	3,50	4-8	400	50	3,0
Магистральные улицы районного значения:							
Транспортно-пешеходные	70	35-45	3,50	2-4	250	60	2,25
Пешеходно-транспортные	50	30-40	4,00	2	125	40	3,0
Улицы и дороги местного значения:							
Улицы в жлой застройке	40	15-25	3,00	2-3	90	70	1,5
Улицы и до-	50	15-25	3,50	2	90	60	1,5

Категория дорог и улиц	Расчетная скорость движения, км/ч	Ширина в крас- ных ли- ниях, м	Ширина полосы движения, м	Число полос движе- ния	Наименьший радиус кривых в плане, м	Наиболь- ший продоль- ный уклон, %	Ширина пешеход- ной части тротуара, м
роги в произ- водственной зоне							
Парковые дороги	40	-	3,00	2	75	80	-
Проезды:							
Основные	40	10-11,5	2,75	2	50	70	1,0
Второстепен- ные	30	7-10	3,50	1	25	80	0,75
Пешеходные улицы:							
Основные	-	-	1,00	по расчету	-	40	по проекту
Второстепен- ные	-	-	0,75	по расчету	-	60	по проекту
Велосипедные	20	-	1,50	1-2	30	40	-

Расстояние от края основной проезжей части магистральных дорог до линии регулирования жилой застройки следует принимать не менее 50 м, а при условии применения шумозащитных устройств, обеспечивающих требования СП 51.13330, не менее 25 м.

Расстояние от края основной проезжей части улиц, местных или боковых проездов до линии застройки следует принимать не более 25 м. В случаях превышения указанного расстояния следует предусматривать на расстоянии не ближе 5 м от линии застройки полосу шириной 6 м, пригодную для проезда пожарных машин.

В конце проезжих частей тупиковых улиц и дорог следует устраивать площадки с островками диаметром не менее 16 м для разворота автомобилей и не менее 30 м при организации конечного пункта для разворота средств общественного пассажирского транспорта. Использование поворотных площадок для стоянки автомобилей не допускается.

На магистральных улицах регулируемого движения допускается предусматривать велосипедные дорожки, выделенные разделительными полосами. В зонах массового отдыха населения и на других озелененных территориях следует предусматривать велосипедные дорожки, изолированные от улиц, дорог и пешеходного движения. Велосипедные дорожки могут устраиваться одностороннего и двустороннего движения при наименьшем расстоянии безопасности от края велодорожки, м:

- до проезжей части, опор, деревьев 0,75
- до тротуаров 0,5
- до стоянок автомобилей и остановок общественного транспорта 1,5

Допускается устраивать велосипедные полосы по краю проезжей части улиц и дорог с выделением их маркировкой двойной линией. Ширина полосы должна быть не менее 1,2 м при движении в направлении транспортного потока и не менее 1,5 м при встречном движении. Ширина велосипедной полосы, устраиваемой вдоль тротуара, должна быть не менее 1 м.

Радиусы закругления проезжей части улиц и дорог по кромке тротуаров и разделительных полос следует принимать не менее, м:

- для магистральных улиц и дорог регулируемого движения 8
- местного значения 5
- на транспортных площадях 12

В стесненных условиях и при реконструкции радиусы закругления магистральных улиц и дорог регулируемого движения допускается уменьшать, но принимать не менее 6 м, на транспортных площадях – 8 м.

При отсутствии бордюрного ограждения, а также в случае применения минимальных радиусов закругления ширину проезжей части улиц и дорог следует увеличивать на 1 м на каждую полосу движения за счет боковых разделительных полос или уширения с внешней стороны.

Для общественного транспорта (автобус) радиусы закругления устанавливаются в соответствии с техническими требованиями эксплуатации этих видов транспорта.

На нерегулируемых перекрестках и примыканиях улиц и дорог, а также пешеходных переходах необходимо предусматривать треугольники видимости. Размеры сторон равнобедренного треугольника для условий «транспорт-транспорт» при скорости движения 40 и 60 км/ч должны быть соответственно не менее: 25 м и 40 м. Для условий «пешеход-транспорт» размеры прямоугольного треугольника видимости должны быть при скорости движения транспорта 25 и 40 км/ч соответственно 8х40 м и 10х50 м.

В пределах треугольников видимости не допускается размещение зданий, сооружений, передвижных предметов (киосков, фургонов, реклам, малых архитектурных форм и др.), деревьев и кустарников высотой более 0,5 м.

В условиях сложившейся капитальной застройки, не позволяющей организовать необходимые треугольники видимости, безопасное движение транспорта и пешеходов следует обеспечивать средствами регулирования и специального технического оборудования.

В местах размещения домов для престарелых и инвалидов, учреждений здравоохранения и других учреждений массового посещения населением следует предусматривать пешеходные пути с возможностью проезда механических инвалидных колясок. При этом высота вертикальных препятствий (бортовые камни, поребрики) на пути следования не должна превышать 5 см; не допускаются крутые (более 100%) короткие ramпы, а также продольные уклоны тротуаров и пешеходных дорог более 50%. На путях с уклонами 30-60% необходимо не реже чем через 100 м устраивать горизонтальные участки длиной не менее 5 м.

На магистральных улицах и дорогах регулируемого движения в пределах застроенной территории следует предусматривать пешеходные переходы в одном уровне с интервалом 200-300 м.

На автодороге скоростного движения и железной дороге следует предусмотреть пешеходные переходы в разных уровнях.

Пешеходные пути (тротуары, площадки, лестницы) у административных и торговых центров, гостиниц, театров, выставок и рынков следует проектировать из условий обеспечения плотности пешеходных потоков в час пик не более 0,3 чел./м²; на заводских площадях, у спортивно-зрелищных учреждений, кинотеатров, вокзалов – 0,8 чел./м².

Проектируемый уровень автомобилизации на расчетный период (количество автомобилей на 1000 жителей) составит 300 автомашин, включая ведомственных легковые автомобили и такси.

На селитебных территориях и на прилегающих к ним производственных территориях следует предусматривать гаражи и открытые стоянки для постоянного хранения не менее 90% расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей при пешеходной доступности не более 800 м, а в районах реконструкции или с неблагоприятной гидрогеологической обстановкой – не более 1500 м.

Открытые стоянки для временного хранения легковых автомобилей следует предусматривать из расчета не менее чем для 70% расчетного парка индивидуальных легковых автомобилей, в том числе, %:

- жилые районы 25;
- промышленные и коммунально-складские зоны (районы)25;

- общегородские и специализированные центры 5;
- зоны массового кратковременного отдыха 15.

Допускается предусматривать сезонное хранение 10 - 15% парка легковых автомобилей в гаражах и на открытых стоянках, расположенных за пределами селитебных территорий поселения.

При определении общей потребности в местах для хранения следует также учитывать другие индивидуальные транспортные средства (мотоциклы, мотороллеры, мотоколяски, мопеды) с приведением их к одному расчетному виду (легковому автомобилю) с применением следующих коэффициентов:

- мотоциклы и мотороллеры с колясками, мотоколяски 0,5
- мотоциклы и мотороллеры без колясок 0,25
- мопеды и велосипеды 0,1

Допускается предусматривать открытые стоянки для временного и постоянного хранения автомобилей в пределах улиц и дорог, граничащих с жилыми районами и микрорайонами.

Длина пешеходных подходов от стоянок для временного хранения легковых автомобилей до объектов в зонах массового отдыха не должна превышать 1000 м.

Расстояние пешеходных подходов от стоянок для временного хранения легковых автомобилей следует принимать не более, м:

- до входов в жилые дома 100;
- до пассажирских помещений вокзалов, входов в места крупных учреждений торговли и общественного питания 150;
- до прочих учреждений и предприятий обслуживания населения и административных зданий 250;
- до входов в парки, на выставки и стадионы 400.

Согласно СП 59.13330.2012 на индивидуальных автостоянках на участке около или внутри зданий учреждений обслуживания следует выделять 10% мест (но не менее одного места) для транспорта инвалидов, в том числе 5% специализированных мест для автотранспорта инвалидов на кресле-коляске из расчета, при числе мест:

- до 100 включительно 5%, но не менее одного места;
- от 101 до 200 5 мест и дополнительно 3%;
- от 201 до 1000 8 мест и дополнительно 2%;
- 1001 место и более - 24 места плюс не менее 1% на каждые 100 мест свыше.

Места для личного автотранспорта инвалидов желательно размещать вблизи входа в предприятие или в учреждение, доступного для инвалидов, но не далее 50 м.

Таблица 81. - Основные расчетные параметры уличной сети городских округов и городских поселений

Категория дорог и улиц		Расчетная скорость движения, км/ч	Ширина в красных линиях, м	Ширина полосы движения, м	Число полос движения	Наименьший радиус кривых в плане, м	Наибольший продольный уклон, %	Ширина пешеходной части тротуара, м
Магистральные дороги:								
	скоростного движения	120	50-75	3,75	4-8	600	30	-
	регулируемого движения	80	40-65	3,50	2-6	400	50	-
Магистральные улицы:								
	общегородского значения:							
	непрерывного движения	100	40-80	3,75	4-8	500	40	4,5
	регулируемого движения	80	37-75	3,50	4-8	400	50	3,0
	районного значения:							
	транспортно-пешеходные	70	35-45	3,50	2-4	250	60	2,25
	пешеходно-транспортные	50	30-40	4,00	2	125	40	3,0
Улицы и дороги местного значения:								
	улицы в жилой застройке	40	15-25	3,00	2-3*	90	70	1,5
	улицы и дороги в производственной зоне	50	15-25	3,50	2	90	60	1,5
	парковые дороги	40		3,00	2	75	80	-
Проезды:								
	Основные	40	10-11,5	2,75	2	50	70	1,0
	Второстепенные	30	7-10	3,50	1	25	80	0,75
Пешеходные улицы:								
	Основные	-		1,00	По расчету	-	40	По проекту
	Второстепенные	-		0,75	То же	-	60	По проекту
	Велосипедные дорожки	20		1,50	1-2	30	40	-

Примечание:

*С учетом использования одной полосы для стоянки легковых автомобилей

Таблица 82. - Категории и параметры автомобильных дорог в пределах пригородных зон

Категории дорог	Расчетная скорость движения, км/ч	Ширина полосы движения, м	Число полос движения	Наименьший радиус кривых в плане, м	Наибольший продольный уклон, %	Наибольшая ширина земляного полотна, м
Магистральные:						
скоростного движения	150	3,75	4-8	1000	30	65
основные секторальные непрерывного и регулируемого движения	120	3,75	4-8	600	50	50
основные зональные непрерывного и регулируемого движения	100	3,75	2-4	400	60	40
Местного значения:						
грузового движения	70	4,0	2	250	70	20
Парковые	50	3,0	2	175	80	15

V. ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ВАРИАНТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ИХ УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПО ЦЕЛЕВЫМ ПОКАЗАТЕЛЯМ (ИНДИКАТОРАМ) РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ С ПОСЛЕДУЮЩИМ ВЫБОРОМ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА

При рассмотрении принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры городского округа Богданович учитывался прогноз численности населения, прогноз социально-экономического и градостроительного развития, деловая активность на территории муниципального образования, размер выделяемых финансовых средств на поддержание и развитие транспортного комплекса, в результате анализа которых были разработаны 3 сценария: 1- базовый, 2 – экономически обоснованный, 3 – умеренно-оптимистический.

За верхний предел, относительно которого проводилось сценарное проектирование, был взят высоко оптимистический вариант, при котором наиболее полно удовлетворялись бы потребности населения городского округа Богданович в соответствии со сложившейся социально-экономической картиной состояния территории.

Согласно данному сценарию рекомендовано запланировать следующие работы:

- приведение всех дорог местного значения, относящихся к городскому округу Богданович в соответствии с нормативными требованиями к их содержанию и соответствию технико-эксплуатационным характеристикам;
- устройство в полном объеме дорожных знаков, искусственных неровностей на дорогах общего пользования местного значения городского округа Богданович в соответствии с нормативными требованиями по обеспечению дорожной безопасности.

Однако, в силу ограниченности выделяемых финансовых средств на содержание и развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования, расчет по нему не производился. Данный предельный сценарий служил ориентиром достижения целей, более приближенных к современной реальности.

Сценарий 1 (базовый вариант) предполагает поддержание транспортной и инфраструктуры на существующем уровне.

Включает в себе затраты на содержание дорог и проведение текущего ремонта дорог общего пользования местного значения **в пределах финансирования не более 67,5 млн.руб. в год., с учетом софинансирования из областного бюджета.**

Сценарий 2 (экономически обоснованный вариант) предполагает комплексную реализацию основных мероприятий по развитию улично-дорожной сети городского округа Богданович **в рамках выделяемых финансовых средств.** Далее в пределах финансирования не более 367,2 млн.руб. в год., с учетом софинансирования из областного.

Сценарий 3 (умеренно-оптимистический вариант) предполагает приведение дорог местного значения, относящихся к городскому округу Богданович в соответствии с нормативными требованиями к их содержанию и соответствию технико-эксплуатационным характеристикам **в пределах финансирования не более 399,6 млн.руб. в год, с учетом софинансирования из областного бюджета.**

Укрупненная структура мероприятий согласно обозначенным сценариям развития транспортной инфраструктуры муниципального образования представлена в таблицах 83 - 85.

Сравнительный обзор запланированных мероприятий, в соответствии с выбранными сценариями действий по развитию транспортной инфраструктуры городского округа Богданович, приведен в таблице 86.

Таблица 83. - Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры (базовый вариант – вариант 1)

№	Мероприятия		Ед. изм.	2019	2020	2021	2022	2023	2024-2035
1.	Зимнее и летнее содержание дорог (протяженность)		км	354,06	354,06	354,06	354,06	354,06	354,06
2.	Содержание искусственных сооружений (протяженность)		км	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24
3.	Устройство искусственных неровностей («лежачих полицейских») (количество)		шт	В соответствии с МП «Обеспечение сохранности и развития дорожного хозяйства и транспортного обслуживания населения в городском округе Богданович»					
4.	Отдельные мероприятия по технической эксплуатации автомобильных дорог	установка барьерных ограждений	м						
		установка светофорных объектов Т7	шт.						
5.	Установка дорожных знаков		шт.						
6.	Изготовление проектно-сметной документации на ремонт дорог, строительство тротуаров и искусственных неровностей		ед.	5	3	2	2	2	24
7.	Проведение экспертизы сметной документации		ед.	5	3	2	2	2	24
8.	Ремонт улиц внутри населенных пунктов		км	7,09	1,593	1,633	1,8	2,1	24
9.	Капитальный ремонт улиц внутри населенных пунктов		км	1	1	1	1	1	12
10.	Протяженность приведенных в нормативное состояние автомобильных дорог общего пользования местного значения (нарастающим итогом)		км	8,09	10,683	13,316	16,116	19,216	55,216

Таблица 84.- Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры (экономически обоснованный вариант – вариант 2)

№	Мероприятия		Ед. изм.	2019	2020	2021	2022	2023	2024-2035
1.	Зимнее и летнее содержание дорог (протяженность)		км	354,06	354,06	354,06	354,06	354,06	354,06
2.	Содержание искусственных сооружений (протяженность)		км	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24
3.	Устройство искусственных неровностей («лежащих полицейских») (количество)		шт	В соответствии с МП «Обеспечение сохранности и развития дорожного хозяйства и транспортного обслуживания населения в городском округе Богданович»					
4.	Отдельные мероприятия по технической эксплуатации автомобильных дорог	установка барьерных ограждений	м						
		установка светофорных объектов Т7	шт.						
5.	Установка дорожных знаков		шт.						
6.	Изготовление проектно-сметной документации на ремонт дорог, строительство тротуаров и искусственных неровностей		ед.	5	4	4	4	4	48
7.	Проведение экспертизы сметной документации		ед.	5	4	4	4	4	48
8.	Ремонт улиц внутри населенных пунктов		км	7,09	3	3	3	3	36
9.	Капитальный ремонт улиц внутри населенных пунктов		км	1	2,5	2,5	2,5	2,5	30
10.	Протяженность приведенных в нормативное состояние автомобильных дорог общего пользования местного значения (нарастающим итогом)		км	8,09	13,59	19,09	24,59	30,09	96,09

Таблица 85. - Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры (умеренно-оптимистический вариант – вариант 3)

№	Мероприятия		Ед. изм.	2019	2020	2021	2022	2023	2024-2035
1.	Зимнее и летнее содержание дорог (протяженность)		км	354,06	354,06	354,06	354,06	354,06	354,06
2.	Содержание искусственных сооружений (протяженность)		км	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24
3.	Устройство искусственных неровностей («лежачих полицейских») (количество)		шт	В соответствии с МП «Обеспечение сохранности и развития дорожного хозяйства и транспортного обслуживания населения в городском округе Богданович»					
4.	Отдельные мероприятия по технической эксплуатации автомобильных дорог	установка барьерных ограждений	м						
		установка светофорных объектов Т7	шт.						
5.	Установка дорожных знаков		шт.						
6.	Изготовление проектно-сметной документации на ремонт дорог, строительство тротуаров и искусственных неровностей		ед.	5	6	6	6	6	72
7.	Проведение экспертизы сметной документации		ед.	5	6	6	6	6	72
8.	Ремонт улиц внутри населенных пунктов		км	7,09	8	8	8	8	96
9.	Капитальный ремонт улиц внутри населенных пунктов		км	1	3	3	3	3	36
10.	Строительство автомобильных дорог общего пользования		км						4,0
11.	Протяженность приведенных в нормативное состояние автомобильных дорог общего пользования местного значения (нарастающим итогом)		км	8,09	10,683	13,316	16,116	19,216	55,216

Таблица 86. - Сравнительный обзор основных мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры городского округа Богданович в соответствии с выбранными сценариями

Перечень мероприятий	Варианты		
	1	2	3
Зимнее содержание дорог (протяженность, км)	354,06	35,06	354,06
Содержание искусственных сооружений (протяженность, км)	0,24	0,24	0,24
Установка дорожных знаков (количество, шт)	В соответствии с МП «Обеспечение сохранности и развития дорожного хозяйства и транспортного обслуживания населения в городском округе Богданович»		
Отдельные мероприятия по технической эксплуатации автомобильных дорог (установка барьерного ограждения, пм)			
Устройство искусственных дорожных неровностей («лежачих полицейских») (количество, шт)			
Изготовление проектно-сметной документации на ремонт дорог, строительство тротуаров и искусственных неровностей	38	69	101
Проведение экспертизы проектно-сметной документации	38	69	101
Ремонт улиц внутри населенных пунктов (протяженность (км))	38,216	55,09	135,09
Капитальный ремонт улиц внутри населенных пунктов (протяженность (км))	17	41	49
Строительство автомобильных дорог общего пользования (протяженность (км))	-	-	4,0
Протяженность приведенных в нормативное состояние автомобильных дорог общего пользования местного значения (нарастающим итогом), км	55,216	96,09	188,09

VI. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОРОДСКОГО ОКРУГА БОГДАНОВИЧ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ, ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПАРАМЕТРОВ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТА, ОЧЕРЕДНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЯ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ)

Достижение целей и решение задач Программы обеспечивается путем реализации мероприятий, которые разрабатываются исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры поселения:

- Обеспечение 100 % содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения в соответствии с нормативными требованиями (проведение возможно при выделении необходимого объема финансирования в соответствии с Нормативами денежных затрат на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог, разработанными и утвержденными Правительством Свердловской области.

- Увеличение протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения с усовершенствованным дорожным покрытием до 2 % (к общей протяженности

автомобильных дорог общего пользования местного значения) возможно при ежегодном выполнении ремонта - не менее 1,5 км дорог и капитального ремонта – не менее 1 км.

- Проведение мероприятий по зимнему и летнему содержанию дорог в соответствии с нормативными требованиями (виды и периодичность проведения работ) в отношении 100 % автомобильных дорог общего пользования местного значения.

- Сокращение числа зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий, снижение количества погибших и тяжело пострадавших в результате ДТП на территории муниципального образования возможно при выполнении ряда мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения: установка дорожных знаков, дорожных неровностей и ограждений, светофорных объектов в соответствии с дислокацией дорожного движения.

Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации.

Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий.

Источниками финансирования мероприятий Программы являются средства бюджета городского округа Богданович, в том числе субсидии, выделяемые по целевым программам из областного бюджета на конкурсной основе.

Механизм реализации Программы включает в себя систему мероприятий, проводящихся по обследованию, содержанию, ремонту, паспортизации автомобильных дорог общего пользования местного значения в муниципальном образовании, проектированию и строительству тротуаров, мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения (приобретению и установке дорожных знаков), мероприятия по организации транспортного обслуживания населения.

Перечень мероприятий по ремонту дорог, искусственных сооружений на них по реализации Программы формируется Владелец автодорог по итогам обследования состояния дорожного покрытия не реже одного раза в год, в начале осеннего или в конце весеннего периодов и с учетом решения первостепенных проблемных ситуаций, в том числе от поступивших обращений (жалоб) граждан.

Перечень и виды работ по содержанию и текущему ремонту автомобильных дорог и искусственных сооружений на них определяются муниципальным контрактом (договором) в соответствии с квалификацией, устанавливаемой федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере дорожного хозяйства, а также в случае капитального ремонта, реконструкции и строительства проектно-сметной документации, разработанной на конкретный участок дороги.

Контроль за обеспечением сохранности автомобильных дорог общего пользования местного значения возложен на администрацию городского округа Богданович.

6.1 МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры, предусмотренные генеральным планом городского округа Богданович, представлены в Приложении П-5.

Предложения по развитию транспортной инфраструктуры городского округа разработаны исходя из задач:

- обеспечения удобных внешних и внутренних связей муниципального образования;
- соответствия решениям государственной программы Свердловской области «Развитие транспорта, дорожного хозяйства, связи и информационных технологий Свердловской области до 2024 года», утвержденной постановлением Правительства Свердловской области от 29 октября 2013г. № 1331-ПП;

- соответствия приоритетам социально-экономического развития Свердловской области (Закон Свердловской области от 21 декабря 2015 года № 151-03 «Стратегия социально-экономического развития Свердловской области на 2016 - 2030 годы»);

- Стратегии социально-экономического развития муниципального образования городского округа Богданович до 2035 года, утвержденной постановлением администрации городского округа Богданович от _____ №_____);

- повышения плотности и пропускной способности автодорожной сети;
- развития системы общественного пассажирского транспорта;
- обеспечения безопасности движения транспорта и пешеходов.

На основе прогнозируемого уровня автомобилизации и интенсивности движения в Комплексной схеме организации дорожного движения городского округа Богданович возможны предложения по категорированию дорог с учетом прогнозируемой загрузки.

В качестве критерия загрузки принимается максимальная интенсивность движения на одну полосу проезжей части в часы пик, см. табл.87.

Таблица 87. - Категории загрузки улиц и дорог в зависимости от максимальной интенсивности движения на одну полосу в часы пик

№ п/п	Наименование категории улиц и дорог	Максимальная интенсивность движения на одну полосу движения, авт./час	Примечание
1.	Улицы и дороги с крайне высокой нагрузкой	Более 700	Это магистрали, на которых в перспективе могут возникать сложные заторовые ситуации
2.	Улицы и дороги с высокой нагрузкой	от 500 до 700	Это магистрали, на которых наблюдается насыщенное движение
3.	Улицы и дороги со средней нагрузкой	300-500	На данных магистралях движение ниже уровня насыщенного.
4.	Улицы и дороги с низкой нагрузкой	150-300	
	В целях конкретизации показателей транспортной нагрузки на отдельных участках улично-дорожной сети города Комплексной схемой организации дорожного движения городского округа Богданович предлагается введение следующих дополнительных категорий:		
5.	Улицы и дороги с интенсивностью	200-300	Дополнительные категории по предложению Комплексной схемой организации дорожного движения городского округа Богданович
6.	Улицы и дороги с интенсивностью	100-200	
7.	Улицы и дороги с интенсивностью	100	

На текущий момент наибольшая нагрузка формируется на следующих узлах: _____

Большая транспортная нагрузка будет наблюдаться на _____

Организация движения маршрутных транспортных средств, представляет собой комплекс мероприятий по улучшению условий движения общественного транспорта общего пользования, в том числе с выделением отдельных полос для движения. Рекомендации по проектированию улиц и дорог городов и сельских поселений (пункт 4.7) указывают, что критериями устройства обособленного полотна являются протяженность участка не менее 1000 м (не менее двух перегонов) и интенсивность движения для автобуса - 40 ед./ч и более в одном направлении.

В населенных пунктах городского округа Богданович нет улиц, отвечающих данным условиям, и устройство выделенных полос для движения маршрутных транспортных средств не требуется.

Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств должны прежде всего быть направлены на обеспечение безопасности пассажиров, в том числе и на остановочных комплексах.

6.2. МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ ЛЕГКОВОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА, ВКЛЮЧАЯ РАЗВИТИЕ ЕДИНОГО ПАРКОВОЧНОГО ПРОСТРАНСТВА

В рамках задачи, включающей меры по повышению надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения, предусмотрены мероприятия, направленные на повышение уровня обустройства автомобильных дорог, создание интеллектуальных систем организации движения, развитие надзорно-контрольной деятельности в области дорожного хозяйства и обеспечение транспортной безопасности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. В целях повышения безопасности дорожного движения и улучшения обслуживания пользователей предусмотрено обустройство автомобильных дорог местного значения объектами дорожного сервиса и другими предприятиями, оказывающими услуги участникам движения.

Мероприятия по обеспечению транспортной безопасности предусматривают меры по антитеррористической защищенности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства и внедрению современного оборудования и технологий обеспечения безопасности.

Предполагается, что ведомственные и грузовые автомобили будут находиться на хранении в коммунально-складской зоне муниципального образования.

Предполагается устройство дополнительных парковочных площадок и строительство автомобильных стоянок во вновь застраиваемых частях населенных пунктов муниципального образования.

Также по данному разделу необходимо выполнение ряда следующих мероприятий:

- создание сети автостоянок у объектов общественного назначения, проходных производственных зон, в рекреационных зонах;
- выделение территорий для размещения гаражей боксового типа для районов многоэтажной застройки с нормативным радиусом доступности до 800 м;
- организация общественных стоянок в местах наибольшего скопления автомобилей (весь период).

Рекомендованы мероприятия по обустройству дополнительных парковок (парковочных мест) при разработке проектов капитального ремонта автодорог и строительству охраняемых автостоянок. Мероприятия данного раздела планируются, как дополнительные из-за недостатка финансовых средств, и могут быть реализованы при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников.

Предлагается ряд мероприятий по формированию единого парковочного пространства, см. табл. 88.

Таблица 88. - Мероприятия по формированию единого парковочного пространства

№ п/п	Перечень мероприятий по формированию единого парковочного пространства
1.	Строительство и увеличение существующих парковочных карманов у общеобразовательных учреждений городского округа с обязательным выделением мест для автотранспорта инвалидов.
2.	Строительство и увеличение ёмкости существующих парковочных карманов у социально-значимых объектов городского округа.
3.	Устройство парковочных карманов вдоль улично-дорожной сети в тех местах, где это возможно организовать для стоянки транспортных средств под углом 45 градусов к тротуару («елочкой»).
4.	Для повышения эффективности использования парковочных карманов требуется нанесение разметки, определяющей правила расположения автомобилей, при котором количество

№ п/п	Перечень мероприятий по формированию единого парковочного пространства
	машино-мест будет максимальным.

6.3. МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПЕШЕХОДНОГО И ВЕЛОСИПЕДНОГО ПЕРЕДВИЖЕНИЯ

Повышение уровня безопасности на автомобильных дорогах местного значения предполагается достигать за счет обустройства пешеходных переходов, освещения участков автомобильных дорог, установления искусственных неровностей, дорожных знаков, светофоров, нанесения дорожной разметки и других мероприятий.

Рациональная организация движения пешеходов является решающим фактором повышения пропускной способности улиц и дорог и обеспечения более дисциплинированного поведения людей в дорожном движении.

Основные задачи и мероприятия по организации движения пешеходов представлены в табл. 89.

Таблица 89. - Основные задачи и мероприятия по организации движения пешеходов

Основные задачи и мероприятия по организации движения пешеходов
Задачи организации движения пешеходов
Обеспечение самостоятельных путей для передвижения людей вдоль улиц и дорог
Оборудование пешеходных переходов
Создание пешеходных (бестранспортных) зон
Выделение жилых зон
Комплексная организация движения на специфических постоянных пешеходных маршрутах
Меры по обеспечению пешеходного движения вдоль магистралей (отделение его от транспортного потока)
Устройство тротуаров на улицах и пешеходных дорожек вдоль автомобильных дорог. Они должны быть достаточной ширины для потока людей и содержаться в надлежащем состоянии.
Устранение всевозможных помех для движения потока пешеходов (ликвидация торговых точек на тротуарах, рациональное размещение телефонных будок, киосков и т.п.), снижающих пропускную способность тротуаров.
Применение по краю тротуара ограждений, предотвращающих внезапный для водителей выход пешеходов на проезжую часть, а также установка на разделительной полосе магистралей ограждающей сетки, препятствующей переходу людей.
Выделение и ограждение дополнительной полосы на проезжей части для движения пешеходов при недостаточной ширине тротуаров и наличии резерва на проезжей части.
Устройство пешеходных галерей (крытых проходов) за счет первых этажей зданий в местах, где невозможно иначе расширить тротуар.
Устройство ограждений (высоких бортов, колесоотбойных брусов), предотвращающих выезд автомобилей на пешеходные пути в наиболее опасных местах.
Наглядное информирование пешеходов (с помощью указателей) об имеющихся пешеходных путях.
Особенности организации пешеходных тротуаров
Пешеходные тротуары необходимо располагать с двух сторон дороги, а при односторонней застройке - с одной.
Число полос движения на тротуаре и пешеходной дорожке зависит от интенсивности пешеходного движения. Число полос движения должно быть не менее двух. При суммарной интенсивности пешеходного движения в часы пик более 1000 чел./ч число полос движения на тротуаре должно быть не менее трех.
Ширина одной полосы тротуара (пешеходной дорожки) с числом полос 2 и более должно быть не менее 0,75 м. Минимальная ширина однополосной пешеходной дорожки должна быть не менее 1 м.
Для ограничения случайного выхода пешехода на проезжую часть вдоль тротуара необходимо

устраивать пешеходные ограждения или посадки кустарника. Кустарник не должен ограничивать боковую видимость.

На дорогах I категории дополнительно устанавливают сетки по оси разделительной полосы. Высота сетки должна быть не менее 1600 мм, а нижнего края - не более 450 мм от поверхности дороги.

Примечание:

Задачи обеспечения самостоятельных путей для передвижения людей вдоль улиц и дорог решаются на стадии строительства или реконструкции автомобильных дорог и улиц. В случае несоответствий условий пешеходного движения требованиям нормативов, задача по приведению их к соответствию может быть решена на стадии капитального ремонта магистрали.

Особенности организации пешеходных переходов

При интенсивности движения по дороге более 200 авт./ч в местах сосредоточения пешеходов, пересекающих дорогу, необходимо устраивать пешеходные переходы.

В крупных населенных пунктах пешеходные переходы располагают не реже чем через 300 м.

В населенных пунктах протяженностью до 0,5 км устраивают не более 2 пешеходных переходов с интервалом 150...200 м.

Места пешеходных переходов должны быть оборудованы и хорошо просматриваться на расстоянии не менее 150 м.

Для того, чтобы пешеходы могли, не доходя до перехода, увидеть ТС на подходах к нему, должен быть обеспечен *треугольник видимости*: в заштрихованной зоне (для разрешенной скорости 60 км/ч) не должно быть парапетов, заборов, зеленых насаждений и других препятствий выше 0,5 м (см. рисунок 15).

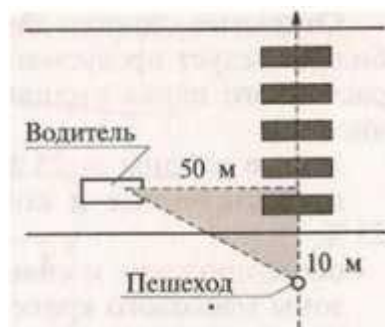


Рис. 15.- Схема пешеходного перехода с обеспечением треугольника видимости

Примечание:

При значительном увеличении интенсивности движения транспорта и пешеходов, пешеходных переход должен перейти из разряда нерегулируемых в разряд регулируемых. Порядок организации светофорного регулирования на пешеходных переходах регламентируется ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

Создание пешеходных зон, свободных от движения транспорта

При организации пешеходных зон учитываются потребности жителей соответствующих районов.

Для жителей предусмотрен подъезд автомобилей спецслужб, коммунальной техники, а коммерческие организации пользуются правом проезда для обеспечения магазинов, ресторанов и кафе.

Чаще всего въезд в пешеходные зоны обозначен разметкой и знаками, и крайне редко отделён физически различными бордюрами, столбиками и т. п.

Одними из участников пешеходного движения являются пешеходы, относящиеся к маломобильной группе граждан, а также велосипедисты.

В соответствии с нормами СП 59.13330.2012 «Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения. Актуализированная редакция СНиП 35 - 01-2001» проектировщики должны учитывать проблемы маломобильных групп при использовании пешеходных тротуаров.

Характерными представителями маломобильной группы граждан являются инвалиды-колясочники и женщины с детскими колясками, кроме того, участились случаи, когда представители старшего поколения используют сумки с колесами, для перевозки покупок. Все эти группы пешеходов объединяет наличие колес различных размеров, необходимых для перемещения.

Так как инвалидная коляска наиболее чувствительна к перепаду высот, чем велосипед, детская коляска или сумка на колесах, то за основу анализа благоустройства инвалидная коляска.

Следует отметить, что наличие бордюра высотой более 4 см делает пространство для движения инвалидов-колясочников не комфортным, так как преодолеть такой бордюр самостоятельно инвалиды-колясочники не могут.

На рис. 16 показан пешеходный переход с пандусом, позволяющий инвалидам-колясочникам самостоятельно пересекать проезжую часть улицы.



Рис. 16. - Пешеходный переход, обеспечивающий условия движения маломобильных групп граждан

Предлагается по мере проведения работ по ремонту, капитальному ремонту и реконструкции улиц и дорог учитывать проблему доступности пешеходных тротуаров для маломобильных групп граждан. Для улучшения пешеходной доступности пешеходных тротуаров и переходов предлагается устраивать пандусы в местах пересечения их с проезжими частями.

Для благоприятных условий посадки инвалидов в автобусы, подвижной состав общественного транспорта общего пользования должен иметь не только низкий пол, но выдвижные пандусы для посадки в салон автобуса. Существует два типа пандусов, выдвижные в автоматическом режиме и пандусы для использования которых необходима посторонняя помощь. Обычно механические пандусы выдвигают водители автобусов.

Предлагается в перспективе, по мере обновления подвижного состава, рекомендовать автотранспортным организациям, осуществляющим пассажирские перевозки на территории городского округа, закупать низкопольный подвижной состав с автоматическими выдвижными пандусами (см. рис. 17). Данные пандусы более удобные для инвалидов, не требуют посторонней помощи для использования, а также в значительной мере снижают время посадки высадки инвалида.

Подвижной состав общественного транспорта, должен также предусматривать площадку для инвалидных колясок в непосредственной близости к выходу из автобуса.



Рис.17 – Автоматический выдвижной пандус для инвалидов

В настоящее время доля перемещений на велосипеде на территории городского округа Богданович составляет **менее 2 %** от всех передвижений.

Исходя из того, что объем передвижений пешеходов на данный момент в разы выше, чем велосипедистов, предлагается создание не отдельной велосипедной инфраструктуры, а прогулочной, то есть велосипедно-пешеходной (см. рис. 18).



Рис.18 - Тротуар с совместным движением велосипедов и пешеходов

Прогулочная инфраструктура должна проходить по тихим улочкам достаточной ширины, через парки, скверы и леса.

Вместе с тем, при наличии велодорожек, маршруты которых будут совпадают с местами приложения труда населения, жители города смогут добираться до мест работы, используя велосипеды, что тоже необходимо учитывать при проектировании маршрутов велодорожек на перспективный период.

Велосипед требует парковочного пространства в десятки раз меньше, чем легковой автомобиль. Время парковок велосипеда можно разделить на краткосрочные, среднесрочные и долгосрочные. Для временного хранения возможно использование следующих типов велосипедных парковок: стойка, стенд и многоуровневая парковка.

Необходимо учитывать четыре фактора удобной велопарковки, представленных в табл. 90.

Таблица 90. - Четыре фактора удобной велопарковки

№	Наименование фактора удобной велопарковки	Характеристика фактора удобной велопарковки
1.	Видимость и обнаружение	Велопарковка должна быть хорошо видима на расстоянии. Чем проще будет обнаружить её, тем больше вероятность того, что она будет использоваться

№	Наименование фактора удобной велопарковки	Характеристика фактора удобной велопарковки
		спросом. Вывески и указатели о наличии такой парковки и её месторасположении могут служить дополнительными подсказками для велосипедистов.
2.	Расстояние до парковки	Наилучшее расположение - непосредственно возле входа. Продолжительность стоянки также решает, сколько велосипедисты готовы идти от парковки до места назначения (входа). Если велопарковка предназначена для кратковременного пребывания, то расстояние должно быть не больше 15 метров. Для долгосрочной парковки расстояние до 100 метров является приемлемым. Для ночной или 24-часовой стоянки важным фактором является не столько расстояние, сколько уровень безопасности на этой парковке.
3.	Доступность	Доступ к велопарковке должен быть лёгким и беспрепятственным. Подход к парковке не должен пересекаться с движением пешеходов и машин, а также не должен быть загроможден другими физическими объектами.
4.	Безопасность	Велопарковка не должна загромождать запасные выходы, перекрывать канализационные люки, пандусы, лестницы и подходы к ним. Также следует избегать размещения вблизи оконных проёмов. Не следует размещать стенды вдоль автодорог ближе 800 мм от края проезжей части. Велопарковка не должна загромождать обзор на перекрёстках и пешеходных переходах.

Рекомендуется установка на улично-дорожной сети населенных пунктов городского округа Богданович у различных мест притяжения пассажиропотока велопарковочных мест типа «Стенд» на общее размещение велосипедов.

Стенд - парковка для нескольких велосипедов. Парковка для велосипедов скрепляющая в одну конструкцию несколько стоек (рис.19). Данный тип парковки предназначен для крепления нескольких до 20 - 30 велосипедов.

Самый оптимальный вариант для велопарковки - конструкция в виде буквы П (перевернутой буквы U). Она отвечает всем вышеописанным требованиям к стендам. Она легко монтируется и вписывается в интерьер улиц. На одной стойке можно зафиксировать два велосипеда. Форма стойки позволяет заблокировать велосипед замками в двух местах.



Рис.19 – Парковка велосипеда по типу «стенд»

Данный тип парковки обойдется от 800 до 1 500 рублей за одно парковочное место. Необходимая площадь под один велосипед при таком типе парковок составляет 1,7-1,9 м² на один велосипед.

Подобный тип парковки необходимо устанавливать в местах среднего объема тяготения населения - рядом с офисами, торговыми центрами, школами, магазинами средней величины, кинотеатрами и гостиницами, для краткосрочной и среднесрочной парковки.

В настоящее время на территории населенных пунктов городского округа Богданович улично-дорожная сеть не оборудована тротуарами в достаточной мере. Кроме того, не всегда ширина имеющихся тротуаров позволяет выделить обособленную полосу движения велосипедистов, что требует дополнительного уширения ширины тротуаров. Кроме того, в малоэтажной застройке в городской и сельской местности требуется устройство тротуаров, так как преимущественно движение пешеходов осуществляется по обочинам проезжей части. Местами имеющиеся тротуары оборудованы только с одной стороны проезжей части.

Для поддержания экологически чистой среды на территории городского округа Богданович необходимо предусмотреть создание системы велосипедных дорожек и пешеходных улиц, возможно развитие велосипедного туризма (создание сети велосипедных стоянок вблизи объектов туристического притяжения, разработка серии тематических межмуниципальных маршрутов и веломаршрутов по округу, организация проката велосипедов).

Также, для создания безбарьерной среды для маломобильных групп населения при проектировании общественных зданий должны предъявляться требования по устройству пандусов с нормативными уклонами, усовершенствованных покрытий тротуаров и всех необходимых требований, отнесённых к созданию безбарьерной среды.

Мероприятия по данному разделу:

- строительство трассы велопешеходной дороги вдоль рекреационной зоны;
- формирование системы улиц с преимущественно пешеходным движением;
- устройство велодорожек в поперечном профиле главных улиц;
- обеспечение административными мерами выполнения застройщиками требований по созданию безбарьерной среды.

В начале 2019 г. был проведен конкурс среди жителей городского округа по благоустройству общественной территории г.Богданович, восстановлению единства городской территории на физическом и социальном уровнях, развитие всей городской системы за счет организации комфортного сообщения между северным и южными районами города, разделенными Транс-Сибирской магистралью.

Влияние результатов реализации проекта-победителя на развитие городской среды: Проект свяжет две части города, разделённые железной дорогой. Улучшит комфортную городскую среду. Обеспечит равномерное развитие функций в городе. Определит направление по развитию мелкого и среднего предпринимательства, что даст рост количества рабочих мест. Проявит для города аутентичность и значимость, как место со своей историей, что поспособствует развитию туризма (см.рис.20).

Выбранный общим голосованием проект предусматривает следующие этапы реализации:

- первый этап – благоустройство улицы Партизанская, скверов, расположенных в границах улицы, реконструкция пешеходного моста, благоустройство пешеходной связи от пешеходного моста до ул.Перепечина;
- второй этап – устройство рекреационной зоны на реке Кунара, создание спортивно-пешеходного маршрута от ул.Перепечина до набережной реки Кунары;
- третий этап - строительство автомобильного моста.

В рамках заявленных этапов предусмотрены следующие виды преобразований:

- По улице Партизанская планируется расширение тротуаров, устройство велосипедной дорожки, установка современных павильонов ожидания общественного транспорта. В качестве важной меры для сохранения в дальнейшем комфортной городской среды на проектируемой улице необходимо устройство ливневой канализации.

- Переустройство движения по улице Партизанская позволяет по-другому взглянуть на сквер «Кунавина». Планируется устроить амфитеатр для организации городских праздников, проводимых как летом, так и зимой. Соорудить шрифтовую композицию «БОГДАНОВИЧ» из материалов, выпускаемых огнеупорным заводом, которая станет знаковым игровым и достопримечательным местом.

- Благоустройство сквера «Маргелова» и сквера у ТЦ «Спутник». В сквере «Маргелова» планируется устройство «пешеходного» фонтана и установка малых архитектурных форм. Остановочный павильон оборудуется общественным туалетом. В сквере у ТЦ «Спутник» предусмотрено сооружение навеса в виде пергол, в части которых размещаются торговые ряды. Так же предусмотрено оборудование детской игровой площадки.

- В Парке «Дружбы» сооружается многофункциональный навес со встроенным туалетом, беседками и сооружением для проведения небольших концертов и театральных постановок. Обустраиваются детские игровые площадки.

- Выполнить благоустройство привокзальной площади. Перед входом в здание вокзала возвести монумент, посвящённый истории образования города в виде карты России на которой будет выделен Богданович, как человек и город.

- Для налаживания связей между севером и югом города необходимо реконструировать существующий пешеходный мост через железнодорожные пути, оснастив его рампами для передвижения на велосипедах как непрерывный участок велосипедного маршрута через весь город. Устроить навес и высокое безопасное ограждение в виде ламелей, который придаст обновлённый, индивидуальный, яркий вид.

- Благоустройство пешеходной связи от пешеходного моста до улицы Перепечена. Создание удобной пешеходной связи, обустройство тротуаров, велодорожки.

- Создание единого дизайн-кода оформления витрин и рекламы, для придания городскому пространству целостности, качественных визуальных характеристик и повышения привлекательности бизнеса.

- Строительство гостиницы на улице Гагарина с размещением на первом этаже торговой функции.

Планируемая оценка стоимости проекта и источники финансирования:

Стоимость 1 этапа проекта составила 213 млн. руб., из них:

Субсидия победителям - 80 млн. руб.

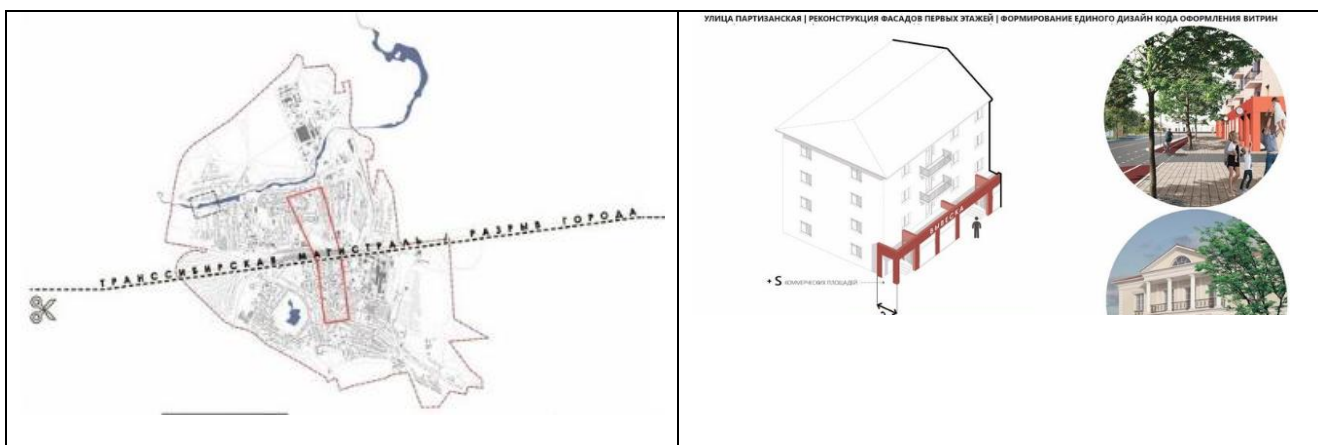
Внебюджетные источники - 45 млн. руб.

Местный бюджет - 88 млн. руб.

БЮДЖЕТНАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ПРОЕКТА 25.4 МЛН. РУБ.

в том числе:

- НДС НА СТРОИТЕЛЬСТВО	РАЗОВО	20	МЛН.	РУБ.
- ЕЖЕГОДНЫЙ ДОХОД ОТ СДАЧИ В АРЕНДУ		2,7	МЛН.	РУБ.
- ГОДОВОЙ	НДФЛ	1.2	МЛН.	РУБ.
- НАЛОГ НА ПРИБЫЛЬ		1.5	МЛН.	РУБ.



6.4. МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА, ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ КОММУНАЛЬНЫХ И ДОРОЖНЫХ СЛУЖБ

В целях упорядочения организации дорожного движения, внедрение комплекса сбора и обработки информации о транспортных средствах, осуществляющих грузовые перевозки по автомобильным дорогам местного значения, позволит обеспечить учет и анализ грузопотоков, повысить обоснованность принятия решений по развитию дорожной сети, а также применять меры административного воздействия к перевозчикам, нарушающим установленные правила перевозки грузов. Также требуется строительство стоянок для крупногабаритного и тяжеловесного транспорта на окраинах населенных пунктов городского округа Богданович.

Транзитный транспорт не только увеличивает интенсивность уличного движения и снижает скорость сообщения, но и повышает загазованность воздушного бассейна городов, ухудшает условия безопасности движения, влияет на повышение транспортного шума. Основную часть транзитного транспорта составляют грузовые автомобили. Поэтому во всех странах мира принимаются меры по выводу транзитного транспорта за пределы населенных пунктов путем строительства обходных магистралей или выделения его из общих городских потоков.

Важнейшим звеном транспортной системы является **грузовой транспорт**, который играет ведущую роль в перевозках грузов внутри населенных пунктов.

В настоящее время актуальной проблемой организации движения грузовых автомобилей в населенных пунктах стало несоответствие веса-габаритных характеристик грузовых автомобилей дорожным условиям: узкие улицы населенных пунктов отрицательно влияют на условия движения автопоездов; грузовые автомобили плохо вписываются в повороты, создают помехи другим участникам движения; грузовые автомобили полной массы зачастую составляют 50 и более тонн; конструкция дорожной одежды улиц и дорог зачастую не соответствует такой нагрузке, производимой автомобилями, что приводит к интенсивному разрушению покрытия дорожной одежды.

Главные направления грузового движения - магистрали, предназначенные для грузового движения через территорию населенных пунктов, а также для подъезда к районам основного грузотяготения. Вдоль главных маршрутов расположена большая часть точек грузополучения и грузоотправления.

Фактически грузовые автомобили (особенно автопоезда) должны въезжать на территорию населенных пунктов по данным направлениям, а также следовать через населенные пункты транзитом. Грузовые автомобили должны от грузоотправителя или грузополучателя по кратчайшей траектории выезжать на магистрали главного грузового движения. Это позволит минимизировать нагрузку на улицы, не предназначенные для грузового движения. Конструкция дорожной одежды на данных магистралях должна быть более прочной и соответствовать необходимой транспортной нагрузке от грузовых автомобилей.

Второстепенные направления грузового движения - направления, предназначенные для движения грузового транспорта по территории населенных пунктов. На эти улицы грузовые автомобили должны попадать через главные направления по кратчайшему расстоянию, а затем выезжать непосредственно к месту получения груза.

Крупногабаритным (негабаритным) грузом или негабаритом считается такой вид груза, который имеет весогабаритные параметры, превышающие нормы, установленные в Правилах дорожного движения. Другими словами, это груз, для транспортировки которого требуется специальное автотранспортное средство. Следует иметь в виду то, что если груз вместе с автотранспортным средством имеет ширину до 255 см (260 см для рефрижераторов),

высоту от поверхности дорожного полотна до 4 метров и длину до 20 метров (для одиночного транспортного средства 12 метров), его можно перевозить без специального разрешения.

В случае, если транспортное средство с грузом превышает весогабаритные характеристики, указанные выше, на него необходимо получение специального разрешения на перевозку.

Правила **перевозки опасных грузов** утверждены Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 08.08.1995 №73. В соответствии с данным приказом, к опасным грузам относятся грузы, требующие особые меры предосторожности при перевозке, например, вещества и материалы с физико-химическими свойствами высокой степени опасности по ГОСТ 19433-88 «Грузы опасные. Классификация и маркировка».

Данным документом предлагается осуществлять перевозку крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов, по главным направлениям грузового движения. В случае если грузоотправитель или грузополучатель, находится на удалении от главных направлений движения, необходимо разрабатывать маршрут так, чтобы попадать на главное направление движения по кратчайшему расстоянию по второстепенным направлениям. Для перевозки крупногабаритных грузов, а также негабаритных, в соответствии с Законом по организации дорожного движения, необходима разработка проекта организации движения на маршрут движения транспортного средства по территории населенного пункта. Данный проект разрабатывается отдельно на каждый маршрут следования крупногабаритного транспортного средства.

6.5. МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ СЕТИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ ГОРОДСКОГО ОКРУГА БОГДАНОВИЧ

Стратегией социально-экономического развития городского округа Богданович до 2035 года системно представлены сведения о транспортной доступности населенных пунктов муниципального образования, транспортно-эксплуатационное состояние дорог и подъездов местного значения, предложен перечень работ, который необходимо выполнить для приведения автомобильных дорог в нормативное состояние, определены сроки выполнения этих работ и источники финансирования.

Строительство, реконструкция и ремонт улиц и дорог являются основными мероприятиями по развитию улично-дорожной сети и приведению в нормативное их транспортно-эксплуатационное состояние. Строительство новых магистралей в населенных пунктах позволяет создавать новые транспортные направления, связывающие различные районы, а также создавать дублирующие направления движения для существующих улиц и дорог. Реконструкция улиц и дорог предназначена для улучшения существующих транспортно-эксплуатационных параметров, для изменения условий движения и повышения безопасности дорожного движения. Обычно при реконструкции улиц и дорог увеличивается число полос движения транспорта и увеличивается их ширина.

К новому строительству и реконструкции улиц и дорог приступают в условиях, когда организационно-технические мероприятия исчерпали свои возможности, а реконструкция отдельных перекрестков не дает нужного эффекта.

Разработка мероприятий по сохранности улично-дорожной сети является не менее важной, чем новое строительство или реконструкция, поскольку уровень безопасности и провозная способность всей сети улиц и дорог определяются требуемыми транспортно-эксплуатационными показателями дорожного полотна, которые обеспечиваются плановыми ремонтными работами.

В рамках задачи, предусматривающей меры по обеспечению устойчивого функционирования автомобильных дорог общего пользования местного значения, намечены мероприятия по организационной и правовой поддержке реализации задач Программы, направленные на проведение работ в целях государственной регистрации прав на объекты недвижимости дорожного хозяйства муниципальной собственности, установление придорожных полос автомобильных дорог местного значения и обозначение их на местности, информационное обеспечение дорожного хозяйства, выполнение работ и оказание услуг, направленных на обеспечение сохранности автомобильных дорог общего пользования местного значения, выполнение работ и оказание услуг, направленных на правовое обеспечение реализации Программы.

Основными приоритетами развития транспортного комплекса городского округа Богданович должны стать:

- расширение основных существующих главных и основных улиц с целью доведения их до проектных поперечных профилей;
- ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
- строительство тротуаров и пешеходных пространств (скверы, бульвары) для организации системы пешеходного движения в городском округе;
- дальнейшая интеграция в транспортный комплекс Свердловской области;
- упорядочение улично-дорожной сети в отдельных населенных пунктах муниципального образования, решаемое в комплексе с архитектурно-планировочными мероприятиями;
- строительство новых главных и основных автомобильных дорог;
- строительство улично-дорожной сети на территории нового жилищного строительства в муниципальном образовании.

Развитие транспорта на территории муниципального образования должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных.

Основные направления развития транспортной инфраструктуры на федеральном уровне определены транспортной стратегией Российской Федерации, утверждённой распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 №1734-р.

Изменение целевых показателей за период 2019-2035 годы показано в таблице 92.

Таблица 92. - Целевые показатели развития дорожной инфраструктуры

Наименование целевого показателя	2019 г.	2035 г.
Протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения с усовершенствованным дорожным покрытием в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, %	354,06	354,06
Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения, км	8,09	96,09
Доля автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, %;	2,3	27,1
Доля муниципальных автомобильных дорог, в отношении которых проводились мероприятия по зимнему и летнему содержанию дорог, %	100	100

Перечень запланированных мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры городского округа Богданович на период 2019-2035 годы с разбивкой по годам представлен далее в Программе.

6.6. КОМПЛЕКСНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, В ТОМ ЧИСЛЕ ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОГО ДВИЖЕНИЯ, СНИЖЕНИЯ ПЕРЕГРУЖЕННОСТИ ДОРОГ ИЛИ ИХ УЧАСТКОВ

Комплекс мероприятий по организации дорожного движения сформирован, исходя из цели и задач Программы по повышению безопасности дорожного движения, и включает следующие мероприятия:

- проведение анализа по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер, направленных на их устранение;
- информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения безопасности дорожного движения посредством приобретения и установки/замены знаков дорожного движения;
- обеспечение образовательных учреждений муниципального образования учебно-методическими наглядными материалами по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;
- замена и установка технических средств организации дорожного движения, в том числе проектные работы;
- установка и обновление информационных панно с указанием телефонов спасательных служб и экстренной медицинской помощи.

Из всего вышеперечисленного следует, что на расчетный срок основными мероприятиями развития транспортной инфраструктуры городского округа Богданович должны стать:

- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме;
- текущий ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению муниципального образования;
- повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования за счет установки средств организации дорожного движения на дорогах (дорожных знаков).

На сегодняшний момент светофорное регулирование на территории городского округа Богданович осуществляется на [] узлах улично-дорожной сети городского округа, на [] узлах установлены предупреждающие светофоры желтые мигающие типа Т.7, регулируемые пешеходные объекты, оборудованные светофорным объектом отсутствуют.

Существующий уровень интенсивности движения транспорта в данных транспортных узлах обеспечивает нормативные условия движения транспорта.

Однако с учетом роста уровня интенсивности на расчетный срок до 2035 года в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52289-2004 по условию 1 (значения интенсивности движения транспортных потоков пересекающихся направлений) будет требоваться введение светофорного регулирования с устройством уширений.

Сводный перечень транспортных узлов, на которых предлагается организовать светофорное регулирование на улично-дорожной сети городского округа Богданович представлен в таблице 93.

Таблица 93. - Перечень транспортных узлов, на которых предлагается организовать светофорное регулирование

№	Адрес объекта	Причины организации светофорно регулирования
Светофорное регулирование с помощью светофоров полного цикла		
1.		Выполнение условия №1 согласно ГОСТ Р 52289-2004
2.		

№	Адрес объекта	Причины организации светофорно регулирования
	Светофорное регулирование с помощью светофоров типа Т.7	
1.		Выполнение условия №1 согласно ГОСТ Р 52289-2004
2.		
Примечание: Согласно новой версии ГОСТ Р52289-2004, нерегулируемые пешеходные переходы должны стать более заметными для водителей транспортных средств. Для повышения информативности водителей, о наличии нерегулируемого пешеходного перехода, рекомендуется использовать светофоры типа Т.7.		

Типовая схема пофазного разъезда на новых светофорных объектах с расчетными данными по длительности разрешающих тактов и циклов представлена на рис.21.

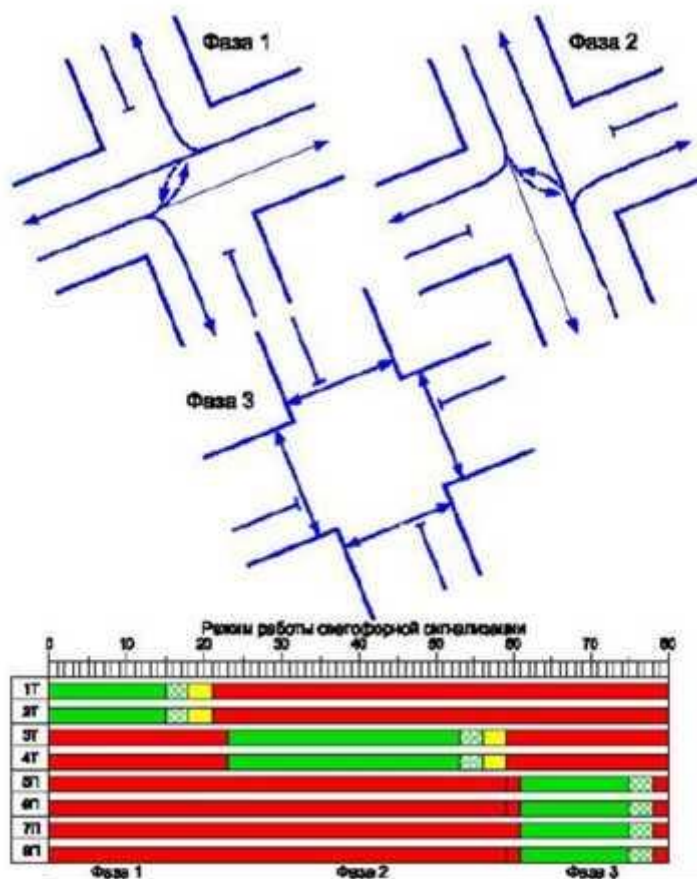


Рис.21 - Типовая схема пофазного разъезда на новых светофорных объектах с расчетными данными по длительности разрешающих тактов и циклов

Предложения по устранению помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями представлены в таблице 94.

Таблица 94. - Предложения по устранению помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями

№ п/п	Помехи и факторы опасности (конфликтные ситуации), создаваемые существующими дорожными условиями	Предложения по устранению помех и факторов опасности (конфликтных ситуаций)
1.	В результате существующих планировочных особенностей пересечений, в вечерний и утренний часы пик в результате интенсивного транспортного движения.	Предусмотрена установка светофорного объекта полного цикла.

№ п/п	Помехи и факторы опасности (конфликтные ситуации), создаваемые существующими дорожными условиями	Предложения по устранению помех и факторов опасности (конфликтных ситуаций)
2.	Для участков улично-дорожной сети городского округа Богданович (особенно в сельской местности), не имеющих тротуаров, характерно передвижение пешеходов по проезжей части автодорог, проходящих по улицам, что создает потенциальную угрозу жизни и здоровью участников движения и транспортным средствам.	Рекомендуется устройство тротуаров по крайней мере на одной стороне улиц.

Ограничение скоростного режима для движения транспортных средств - одно из мероприятий по повышению безопасности дорожного движения и снижению уровня аварийности на улично-дорожной сети населенных пунктов, см. таблицу 95.

Таблица 95. - Ограничение скоростного режима для движения транспортных средств

№ п/п	Место ограничения скоростного движения транспортных средств	Значение скоростного режима, км/ч
1.	На автомобильных дорогах общего пользования вне населенных пунктов.	90
2.	На территории населенных пунктов.	60
3.	На улично-дорожной сети в населенных пунктах на улицах, где движение транспорта и пешеходов разделено, путем устройства тротуаров.	60
4.	На улично-дорожной сети в населенных пунктах на улицах и дорогах, где расположено большое количество нерегулируемых пешеходных переходов и где проезжая часть ограничена частным сектором.	40

В целях контроля фактического скоростного режима предлагается установка систем фото-видеофиксации нарушений скоростного режима на ключевых транспортных узлах улично-дорожной сети городского округа Богданович.

Для обеспечения маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям, в соответствии с действующим законодательством каждое образовательное учреждение должно разработать «Паспорт дорожной безопасности образовательного учреждения». Данный паспорт предназначен для отображения информации об образовательном учреждении с точки зрения безопасности детей на этапах их перемещений «дом - образовательное учреждение - дом». Паспорт используется преподавательским составом и сотрудниками ГИБДД в работе по разъяснению безопасного передвижения и поведения детей на улично-дорожной сети вблизи образовательного учреждения и на маршруте: школа - дом. Кроме того, паспорт необходим для предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма.

В соответствии с нормативными требованиями паспорт ведется ответственным сотрудником образовательного учреждения совместно с сотрудниками ГИБДД, которые оказывают помощь в разработке Паспорта.

Предлагается проводить анализ каждого случая детского дорожно-транспортного травматизма. Полученные в результате анализа причины травматизма, а также предложения по их предотвращению, должны вноситься в паспорта всех общеобразовательных учреждений городского округа Богданович. Это позволит исключить повторений типовых нарушений правил дорожного движения и снизить общий уровень детского травматизма.

Также для обеспечения безопасного движения детей к образовательным учреждениям необходима организация движения на пешеходных переходах, предусмотренная нормативными требованиями.

Рекомендуется у подходов к школам оборудовать пешеходные переходы с установкой светофорных объектов типа Т.7 желтых мигающих.

Установка камер автоматической фиксации нарушений приобретает все большую популярность в населенных пунктах России. В первую очередь камеры фиксации нарушений устанавливают для регистрации следующих видов нарушений правил дорожного движения: превышение скорости, проезд на запрещающий сигнал светофора, выезд за стоп-линию, выезд на встречную полосу движения.

В настоящее время в населенных пунктах городского округа Богданович **нет действующих систем видеофиксации и видеонаблюдения за транспортной обстановкой.**

Предлагается установить систему видеофиксации и видеонаблюдения на ключевых транспортных узлах улично-дорожной сети населенных пунктов городского округа Богданович.

В существующих условиях роста автомобилизации, увеличения количества автомобилей и их технических возможностей организация дорожного движения требует особого внимания со стороны администрации городского округа Богданович. Задачи организации дорожного движения предполагают комплексный учет градостроительной политики и условий движения транспорта.

6.7. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ВНЕДРЕНИЮ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ

Интеллектуальная транспортная система предназначена для эффективного управления транспортными потоками, увеличения пропускной способности улично-дорожной сети, предотвращения автомобильных заторов, уменьшения задержек в движении транспорта, повышения безопасности дорожного движения, информирования участников движения о складывающейся дорожно-транспортной ситуации и вариантах оптимального маршрута движения.

В состав интеллектуальной транспортной системы входят:

- система мониторинга параметров транспортных потоков;
- система информирования участников дорожного движения о заторах;
- система управления техническими средствами регулирования и организации дорожного движения;
- система телеобзора;
- система управления парковочным пространством;
- система фотовидеофиксации нарушений Правил дорожного движения;
- система навигационно-информационного обеспечения на основе системы ГЛОНАСС.

Автоматизированной системой управления дорожным движением (АСУДД) называют комплекс технических, программных и организационных мер, обеспечивающих сбор и обработку информации о параметрах транспортных потоков и на основе этого оптимизирующих управление движением.

Для установления автоматизированной системы управления дорожным движением на узлах, где осуществляется и планируется реализовать светофорное регулирование, необходима разработка планов координации для различных условий движения.

Рекомендуется использование четырех программ управления:

1. Программа координации для утра буднего дня (ПК 1) используется для периода с 7.00 до 10.00 в рабочие дни.

2. Программа координации для межпикового периода (ПК 2) используется в период с 6.00 до 7.00, с 10.00 до 16.00, с 19.00 до 23.00 в будние дни, а также с 7.00 до 23.00 в выходные дни.

3. Программа координации для вечера буднего дня (ПК 3) используется в период с 16.00 до 19.00 в рабочие дни.

4. Программа координации для ночных часов (ПК 4) - программа с коротким циклом регулирования - используется в период с 23.00 до 6.00 в рабочие и выходные дни.

Предлагаемая схема работы автоматизированной системы управления представлена в таблице 96.

Таблица 96. - Схема работы автоматизированной системы управления дорожным движением

Время	Номер программы управления	Примечание
Рабочие дни		
23.00 - 6.00	ПК 4 Короткая программа управления	Короткая программа управления для минимизации времени ожидания разрешающего сигнала светофора
6.00 - 7.00	ПК 2 Программа межпикового периода	Программа, настроенная на интенсивность движения межпикового периода, которая составляет 60-70 % от пиковой интенсивности движения
7.00 - 10.00	ПК 1 Программа для утреннего часа пик	Программа, настроенная под интенсивность движения утреннего часа пик и минимизирующая количество перегруженных перекрестков на улично-дорожной сети города
10.00 - 6.00	ПК 2 Программа межпикового периода	Программа, настроенная на интенсивность движения межпикового периода, которая составляет 60-70 % от пиковой интенсивности движения
16.00 - 19.00	ПК 3 Программа для вечернего часа пик	Программа, настроенная под интенсивность движения вечернего часа пик и минимизирующая количество перегруженных перекрестков на улично-дорожной сети города
19.00 - 23.00	ПК 2 Программа межпикового периода	Программа, настроенная на интенсивность движения межпикового периода, которая составляет 60-70 % от пиковой интенсивности движения
Выходные дни и праздники		
23.00 - 6.00	ПК 4 Короткая программа управления	Короткая программа управления для минимизации времени ожидания разрешающего сигнала светофора
6.00 - 23.00	ПК 2 Программа межпикового периода	Программа, настроенная на интенсивность движения межпикового периода, которая составляет 60-70 % от пиковой интенсивности движения

Оперативная работа с системой АСУДД позволит использовать следующие алгоритмы управления: Жесткая сетевая координация и Жесткая магистральная координация.

Следующая ступень развития АСУДД потребует внедрения в систему детекторов транспорта, которые будут учитывать интенсивности движения транспорта в автоматическом режиме. На этой стадии автоматизированная система может использовать следующие методы управления движением: локальные адаптивные алгоритмы регулирования, метод поиска разрывов, метод разъезда очереди, метод расчетного определения длительностей цикла и фаз, метод прогноза прибытий, сетевые адаптивные методы управления.

В таблице 97 показана пошаговая схема модернизации работы автоматизированной системы управления дорожным движением.

Таблица 97. - Схема модернизации автоматизированной системы управления дорожным движением

Этап	Характеристика АСУДД
1 этап. Запуск работы светофорного регулирования	Однопрограммное управление светофорными объектами.
2 этап.	Четыре программы управления дорожным движением,

Этап	Характеристика АСУДД
Введение в систему АСУДД данных по 4 программам управления движения	координация работы светофоров. Организация движения по алгоритму Зеленой волны.
3 этап. Модернизация АСУДД путем подключения детекторов транспорта	Управление движением в режиме адаптивного управления, с функциями изменения работы объектов под реальную дорожную ситуацию.

Предлагается использовать электронную базу данных, размещаемую на сервере администрации городского округа Богданович с организацией к ней доступа структур и сотрудников, участвующих в процессе организации дорожного движения. Данная электронная база предназначена для проведения работ по инвентаризации технических средств организации дорожного движения, разработки проектов организации дорожного движения, технических паспортов на автомобильные дороги, схем размещения рекламных и других конструкций, а также для других видов документации.

Автоматизированная информационная система позволит вносить объекты в базу данных, визуализировать их на карте и фотопанорамах, проводить основные статистические операции с ними, генерировать табличные отчеты и план-схемы.

В соответствии с Федеральным законом №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», а также с проектом Федерального закона «Об организации дорожного движения», в утвержденный проект организации дорожного движения на период эксплуатации дорог или их участков, его повторное утверждение должны осуществляться не реже чем один раз в три года, в связи с чем, рекомендуется 1 раз в 3 года проводить повторную полную инвентаризацию технических средств организации дорожного движения. Предложения по периодичности актуализации базы данных представлены в таблице 98.

Таблица 98. - Предлагаемая периодичность актуализации базы данных организации дорожного движения городского округа Богданович

№ п/п	Виды актуализации данных	Периодичность актуализации	Примечание
1.	Полная инвентаризация технических средств организации дорожного движения (ОДД).	1 раз в 5 лет.	Выполняется проектной организацией.
2.	Внесение изменений в базу данных по отдельным перекресткам и узлам. Мероприятий по изменению технических средств организации дорожного движения (ТСОДД) без изменения планировочной структуры сети.	Постоянно, после выполнения комплекса работ по изменению схемы организации дорожного движения.	Выполняется заказчиком или проектной организацией по отдельному договору подряда.
3.	Внесение изменений в базу данных по улицам и дорогам, после проведения их реконструкции или строительства. Планировочное изменение структуры сети.	Постоянно, после выполнения комплекса работ по строительству или реконструкции объекта.	Выполняется заказчиком или проектной организацией по отдельному договору подряда.

В процессе дорожного движения его участники нуждаются в информации, позволяющей свободно ориентироваться на улично-дорожной сети при следовании по выбранному маршруту. Данная информация снижает напряженность труда водителей и уменьшает вероятность дорожно-транспортных происшествий, а также увеличивает пропускную способность дорог.

Системы информационного обеспечения участников дорожного движения в городском округе Богданович должны включить в себя несколько подсистем.

Предлагается подразделять информацию по дорожному движению на три подсистемы: дорожную, внедорожную и обеспечиваемую на рабочем месте водителя, см. таблицу 99.

Таблица 99. - Подсистемы информации дорожного движения

№ п/п	Наименование подсистемы информирования	Краткая характеристика подсистемы информирования	Возможность влияния администрации муниципального образования на подсистему информирования	Направления совершенствования подсистемы информирования
1.	Дорожная информация	К дорожной информации относится все, что доводится до сведения водителей (а также пешеходов) с помощью технических средств организации дорожного движения.	имеется	В качестве дорожной информации для водителей, особенно осуществляющих транзитное движение через городской округ Богданович используются знаки индивидуального проектирования. Данная информация позволит минимизировать общие потери, возникающие при движении транспортных средств по улично-дорожной сети населенных пунктов. На улично-дорожной сети городского округа Богданович установлено необходимое количество информационных знаков, исходя из целесообразности их установки.
2.	Внедорожная информация	Во внедорожную информацию входят периодические печатные издания (газеты, журналы), специальные карты-схемы и путеводители, информация по радио и телевидению, обращенная к участникам дорожного движения о типичных маршрутах следования, метеоусловиях, состоянии дорог, оперативных изменениях в схемах организации движения и т.д.	имеется	Внедорожная информация может указывать на текущее состояние автомобильных дорог, а также существующие и прогнозируемые метеоусловия. Вместе с этим предлагается использовать средства массовой информации и печатные издания, для информирования участников движения о введении временного ограничения или прекращения движения по участкам улично-дорожной сети городского округа Богданович. Информацию о введении временного ограничения, прекращении движения, а также изменения схемы движения на улично-дорожной сети городского округа Богданович, предлагается доводить до всех участников движения не позднее чем за 30 дней до их введения.
3.	Информация на рабочем месте	Информация на рабочем месте водителя может складываться из визуальной и звуковой, которые обес-	отсутствует	Администрация городского округа Богданович в процессе своей работы не имеет возможности влиять на совершенствование подсистемы «Информация на

№ п/п	Наименование подсистемы информирования	Краткая характеристика подсистемы информирования	Возможность влияния администрации муниципального образования на подсистему информирования	Направления совершенствования подсистемы информирования
		печиваются автоматически различными датчиками, контролирующими показатели режима движения: например, скорость движения, соответствие дистанции до впереди движущегося в потоке транспортного средства. Особое место занимают получившие развитие навигационные системы, использующие бортовые ЭВМ и спутниковую связь.		рабочем месте».

6.8. МЕРОПРИЯТИЯ ПО СНИЖЕНИЮ НЕГАТИВНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ ТРАНСПОРТА НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ И ЗДОРОВЬЕ НАСЕЛЕНИЯ ГОРОДСКОГО ОКРУГА БОГДАНОВИЧ

Для уменьшения количества выхлопных газов в населенных пунктах муниципального образования, многие муниципалитеты ограничивают въезд для транспортных средств, не соответствующих определённым экостандартам. Также вводятся ограничения для движения автомобилей в центральных районах. Ведётся политика по ограничению парковочного пространства. Повышаются налоги на владение транспортным средством. Вводятся дополнительные маршруты общественного транспорта, продумываются варианты объезда, вводится одностороннее движение и просчитывается трафик.

Для снижения негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения Программой предусмотрена реализация следующих мероприятий:

- установка информационных знаков, запрещающих мойку автотранспортных средств вблизи водоемов, расположенных в черте населенных пунктов;
- использование в качестве противогололедных материалов песка и гранитной крошки при содержании муниципальных автодорог общего пользования местного значения в целях предотвращения загрязнения придорожных полос и прилегающих водных объектов;
- ведение разъяснительной информационной работы по расширению использования альтернативного вида топлива – сжатого и сжиженного газа;
- содержание автомобильных дорог в соответствии с требованиями действующего законодательства;
- осуществление проверки нормативов содержания загрязняющих веществ в выхлопных газах при работе двигателей автотранспорта в порядке, установленном законодательством;
- при строительстве автомобильных дорог предусматривать средства защиты окружающей среды от вредных воздействий, включая применение искусственных и

растительных барьеров вдоль автодорог для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий.

6.9. МЕРОПРИЯТИЯ ПО МОНИТОРИНГУ И КОНТРОЛЮ ЗА РАБОТОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И КАЧЕСТВОМ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И СУБЪЕКТОВ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Мониторинг и контроль за работой транспортной инфраструктуры, качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности, движением большегрузного и автомобильного транспорта, определение ущерба автомобильным дорогам общего пользования местного значения, нанесенного тяжеловесными автотранспортными средствами, осуществляет администрация городского округа Богданович.

При возникающих проблемах, авариях, дорожно-транспортных происшествиях или чрезвычайных ситуациях на улично-дорожной сети, иных объектах транспортной инфраструктуры мониторинг ситуации и оповещение участников дорожного движения, надзорных органов, оперативных служб (скорая помощь, полиция и др.) и ответственных лиц осуществляется Единой дежурно-диспетчерской службой городского округа Богданович.

Предлагается организовать систему мониторинга дорожного движения на территории городского округа Богданович, см. таблицу 100.

Таблица 100. - Предлагаемая периодичность и виды мониторинга дорожного движения в городском округе Богданович

№	Виды мониторинга	Периодичность мониторинга
1.	Обследование интенсивности движения транспорта на отдельных узлах	Мониторинг на улицах и перекрестках, в отношении которых разрабатывается проектная документация. Обследование проводится в период проектирования объекта.
2.	Обследование интенсивности движения пешеходов на отдельных узлах	Мониторинг на улицах и перекрестках, в отношении которых разрабатывается проектная документация. Обследование проводится в период проектирования объекта.
3.	Сплошные обследования транспортных потоков на основных узлах населенных пунктов муниципального образования	Мониторинг проводится 1 раз в 5 лет на стадии разработки Комплексной схемы организации дорожного движения и на стадии ее корректировки.
4.	Сплошные обследования пешеходов потоков на основных узлах населенных пунктов муниципального образования	Мониторинг проводится 1 раз в 5 лет на стадии разработки Комплексной схемы организации дорожного движения и на стадии ее корректировки.
5.	Суточные обследования интенсивности движения на основных узлах	Мониторинг проводится 1 раз в 5 лет на стадии разработки Комплексной схемы организации дорожного движения и на стадии ее корректировки.
6.	Опросные обследования участников движения	Мониторинг проводится 1 раз в 5 лет на стадии разработки Комплексной схемы организации дорожного движения и на стадии ее корректировки.
7.	Обследование скорости движения транспортных потоков	Мониторинг проводится 1 раз в 5 лет на стадии разработки Комплексной схемы организации дорожного движения и на стадии ее корректировки.
8.	Обследование пассажиропотоков на сети	Мониторинг проводится 1 раз в 5 лет на стадии разработки Комплексной схемы организации дорожного движения и на

№	Виды мониторинга	Периодичность мониторинга
	массового транспорта	стадии ее корректировки. Мониторинг может проводиться в рамках разработки новой схемы маршрутной сети населенных пунктов муниципального образования
9.	Обследование транзитного движения транспортного средства через населенные пункты муниципального образования	Мониторинг проводится 1 раз в 5 лет на стадии разработки Комплексной схемы организации дорожного движения и на стадии ее корректировки.
Примечание: Мониторинги выполняются проектной организацией. Срок актуальности обследований 5 лет.		

Подобная система позволит своевременно выявлять проблемы на улично-дорожной сети городского округа Богданович, а также качественно и эффективно разрабатывать проектную документацию в отношении проблемных объектов. Сбор исходных данных может производиться как в ручном виде, так и в автоматическом режиме. Ручной режим требует участия учетчика в процессе мониторинга. Автоматический режим обследований требует установки датчиков, учитывающих интенсивность движения транспорта и пешеходов, а также пассажиропотоков. Подобные датчики требуют установки на основные перекрестки в населенных пунктах муниципального образования, а также на все двери автобусов работающих в режиме маршрутных транспортных средств.

VII. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Финансирование Программы осуществляется за счет средств бюджета городского округа Богданович. Ежегодные объемы финансирования программы определяются в соответствии с утвержденным бюджетом городского округа Богданович на соответствующий финансовый год и с учетом дополнительных источников финансирования.

Потребность в бюджетных ассигнованиях на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог местного значения определяется администрацией городского округа Богданович на основе Постановления Правительства Свердловской области от 14.11.2007 №1102-ПП «О нормативах денежных затрат на содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог регионального значения и правилах их расчета» (в ред. Постановлений Правительства Свердловской области от 17.06.2008 №590-ПП, от 19.11.2008 №1229-ПП, от 22.12.2010 №1880-ПП).

Муниципальный заказчик разрабатывает сметные расчеты, в которых определяет виды работ, обязательные к выполнению при содержании муниципальных автомобильных дорог и периодичность их выполнения, применительно к фактическим объемам финансирования.

При разработке сметных расчетов на содержание автомобильных дорог должны учитываться следующие приоритеты:

- проведение работ, влияющих на безопасность дорожного движения, в том числе по восстановлению и замене удерживающих ограждений, дорожных знаков, уборке посторонних

предметов с проезжей части, уборке снега и борьбе с зимней скользкостью, ямочному ремонту покрытий;

▪ проведение работ, влияющих на срок службы элементов автомобильной дороги и входящих в ее состав дорожных сооружений, в том числе по восстановлению обочин, откосов земляного полотна, элементов водоотвода, приведению полосы отвода автомобильной дороги в нормативное состояние.

Финансирование содержания, ремонта и капитального ремонта дорог местного значения по нормативам, установленным Постановлением Правительства Свердловской области от 14.11.2007 №1102-ПП «О нормативах денежных затрат на содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог регионального значения и правилах их расчета» (в ред. Постановлений Правительства Свердловской области от 17.06.2008 №590-ПП, от 19.11.2008 №1229-ПП, от 22.12.2010 №1880-ПП), на очередной финансовый год производится в пределах размеров бюджетных ассигнований, предусматриваемых решением о бюджете городского округа Богданович на соответствующий год за счет средств дорожного фонда городского округа Богданович.

1. Нормативы денежных затрат применяются для определения размера ассигнований из бюджета городского округа Богданович, предусматриваемых на содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог местного значения городского округа Богданович (далее по тексту автомобильные дороги местного значения).

2. В зависимости от категории автомобильной дороги местного значения и индекса-дефлятора на соответствующий год применительно к каждой автомобильной дороге местного значения определяются приведенные нормативы ($N_{\text{прив. кап. рем.}}$, $N_{\text{прив. рем.}}$, $N_{\text{прив. код.}}$), рассчитываемые по формуле 1:

$$N_{\text{прив.}} = N \times K_{\text{деф.}} \times K_{\text{кат.}}, \text{ где: } (1)$$

N - установленный норматив денежных затрат на содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог местного значения V категории;

$K_{\text{деф.}}$ - индекс-дефлятор инвестиций в основной капитал за счет всех источников финансирования в части капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог местного значения ил индекс-дефлятор потребительских цен в части содержания автомобильных дорог местного значения на год планирования (при расчете на период более одного года – произведение индексов-дефляторов на соответствующие годы), установленные Министерством экономики и труда Свердловской области для прогноза социально-экономического развития и учитываемые при формировании местного бюджета на соответствующий финансовый год;

$K_{\text{кат.}}$ - коэффициент, учитывающий дифференциацию стоимости работ по содержанию и ремонту автомобильных дорог местного значения по соответствующим категориям, согласно таблице 101.

Таблица 101.- Коэффициенты, учитывающие дифференциацию стоимости работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог по соответствующим категориям

Наименование работ	Категория автомобильных дорог				
	I	II	III	IV	V
Содержание	2,03	1,28	1,14	1,05	1
Ремонт	2,91	1,52	1,46	1,37	1
Капитальный ремонт	3,67	1,82	1,66	1,46	1

3. Определение размера ассигнований из бюджета городского округа Богданович на капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог местного значения осуществляется по формулам 2-3:

$$A_{\text{кап. рем.}} = N_{\text{прив. кап. рем.}} \times L_{\text{кап. рем.}}, \text{ где: } (2)$$

$A_{\text{кап.рем.}}$ - размер ассигнований из бюджета городского округа Богданович на выполнение работ по капитальному ремонту автомобильных дорог местного значения каждой категории;

$N_{\text{прив.кап.рем.}}$ - приведенный норматив денежных затрат на работы по капитальному ремонту автомобильных дорог местного значения каждой категории;

$L_{\text{кап.рем.}}$ – расчетная протяженность автомобильных дорог местного значения каждой категории, подлежащих капитальному ремонту на год планирования.

$$A_{\text{рем.}} = N_{\text{прив.рем.}} \times L_{\text{рем.}}, \text{ где: (3)}$$

$A_{\text{рем.}}$ - размер ассигнований из бюджета городского округа Богданович на выполнение работ по ремонту автомобильных дорог местного значения каждой категории;

$N_{\text{прив.рем.}}$ - приведенный норматив денежных затрат на работы по ремонту автомобильных дорог местного значения каждой категории;

$L_{\text{рем.}}$ - расчетная протяженность автомобильных дорог местного значения каждой категории, подлежащих ремонту на год планирования.

Общая потребность в ассигнованиях из бюджета городского округа Богданович на выполнение работ по капитальному ремонту и ремонту автомобильных дорог местного значения определяется как сумма ассигнований на выполнение работ по всем категориям автомобильных дорог местного значения.

4. Расчет размера ассигнований из бюджета городского округа Богданович на выполнение работ по содержанию автомобильных дорог местного значения осуществляется по формуле 4:

$$A_{\text{сод.}} = N_{\text{прив.сод.}} \times L_{\text{сод.}}, \text{ где: (4)}$$

$A_{\text{сод.}}$ - размер ассигнований из бюджета городского округа Богданович на выполнение работ по содержанию автомобильных дорог местного значения каждой категории;

$N_{\text{прив.сод.}}$ - приведенный норматив денежных затрат на работы по содержанию автомобильных дорог местного значения каждой категории;

$L_{\text{сод.}}$ - протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения каждой категории на 01 января года, предшествующего планируемому периоду, с учетом ввода объектов строительства и реконструкции, предусмотренного в течении года, предшествующего планируемому.

Общая потребность в ассигнованиях из бюджета городского округа Богданович на выполнение работ по содержанию автомобильных дорог местного значения определяется как сумма ассигнований из бюджета городского округа Богданович на выполнение работ по содержанию автомобильных дорог местного значения по всем категориям автомобильных дорог местного значения.

5. Суммарная годовая потребность в ассигнованиях из бюджета городского округа Богданович для выполнения комплекса дорожных работ на автомобильных дорогах местного значения определяется как сумма годовой потребности в финансировании всех видов работ по всем категориям автомобильных дорог местного значения.

6. Протяженность автомобильных дорог местного значения каждой категории принимается по данным государственного статистического наблюдения по состоянию на 01 января года, предшествующего планируемому периоду, с учетом передачи автодорог в муниципальную собственность и планируемого ввода в эксплуатацию автомобильных дорог по результатам их реконструкции и строительства в течение года, предшествующего планируемому периоду (расчетные протяженности округляются до километров).

7. Расчетная протяженность автомобильных дорог местного значения каждой категории, подлежащих капитальному ремонту, на год планирования ($L_{\text{кап.рем.}}$) определяется по формуле 5:

$$L_{\text{кап.рем.}} = L / T_{\text{кап.рем.}} - L_{\text{рек.}}, \text{ где: (5)}$$

$T_{\text{кап.рем.}}$ - нормативный межремонтный срок работ по капитальному ремонту для автомобильных дорог каждой категории согласно таблице 2;

$L_{\text{рек.}}$ - протяженность автомобильных дорог местного значения соответствующей категории, намеченных к реконструкции на год планирования.

L - протяженность автомобильных дорог местного значения каждой категории на 01 января года, предшествующего планируемому периоду, с учетом планируемого ввода в эксплуатацию автомобильных дорог по результатам их реконструкции и строительства в течение года, предшествующего планируемому периоду.

8. Расчетная протяженность автомобильных дорог местного значения соответствующей категории, подлежащих ремонту на год планирования ($L_{\text{рем.}}$), определяется по формуле 6:

$$L_{\text{рем.}} = L / T_{\text{рем.}} - (L_{\text{рек.}} + L_{\text{кап.рем.}}), \text{ где: (6)}$$

$T_{\text{рем.}}$ – нормативный межремонтный срок работ по ремонту для дорог каждой категории согласно таблице 102:

Таблица 102. - Нормативные межремонтные сроки работ (лет)

Наименование работ	Категории автомобильных дорог				
	I	II	III	IV	V
Капитальный ремонт	12	12	12	12	10
Ремонт	4	4	6	6	5

Нормативы денежных затрат на и содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог местного значения V категории приведены в таблице 103.

Таблица 103.- Нормативы финансовых затрат на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог V категории (в ценах 2007 года)

Норматив по виду работ	Ед. изм.	V категория
на содержание автомобильных дорог	тыс.руб/км	325,26
на ремонт автомобильных дорог	тыс.руб/км	1817,69
на капитальный ремонт автомобильных дорог	тыс.руб/км	5744,31

Результаты объемов необходимого финансирования для описанных выше вариантов сценарного развития транспортной инфраструктуры городского округа Богданович в текущих ценах 2019 года с учетом индекса-дефлятора отражены в таблице 104.

Таблица 104. - Объемы необходимого финансирования для всех сценариев развития транспортной инфраструктуры муниципального образования с учетом индекса-дефлятора

Год реализации Программы	Сценарии развития транспортной инфраструктуры		
	Вариант 1	Вариант 2	Вариант 3
	базовый	экономически обоснованный	умеренно-оптимистический
2019	75 024,90	75 024,90	75 024,90
2020	67 362,00	89 309,50	94 549,00
2021	67 786,00	262 375,50	267 809,54
2022	40 500,00	267 866,40	269 489,86
2023	75 500,00	284 224,10	290 040,12

2024 — 2035	708 243,00	3 770 595,40	4 147 898,40
ИТОГО за 2019-2035 годы	1 034 415,90	4 749 395,80	5 144 811,82

Значения индекса-дефлятора инвестиций в основной капитал за счет всех источников финансирования в части капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог или индекс потребительских цен в части содержания автомобильных дорог на год планирования (при расчете на период более одного года – произведение индексов-дефляторов на соответствующие годы), разработанные Министерством экономического развития Российской Федерации для прогноза социально-экономического развития представлены в таблице 105.

Согласно данным сравнительного анализа, с учетом имеющихся финансовых возможностей бюджета муниципального образования, предлагается к реализации вариант 2 – экономически-обоснованный.

Общий объем финансирования, необходимый для реализации мероприятий Программы по экономически-обоснованному варианту представлен в таблице 106.

Таблица 106. - Общий объем финансирования, необходимый для реализации мероприятий Программы по экономически-обоснованному варианту

Срок реализации	Объем финансирования, руб.
2019 г.	75 024,90
2020 г.	89 309,50
2021 г.	262 375,50
2022 г.	267 866,40
2023 г.	284 224,10
2024 – 2035 гг.	3 770 595,40
ИТОГО за 2019-2035 годы	4 749 395,80

Структура ресурсного обеспечения мероприятий Программы с указанием источников финансирования представлена в таблице 107.

Расчеты по всем вариантам развития выполнены по нормативам денежных затрат на содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог в соответствии с Постановлением Правительства Свердловской области от 14.11.2007 №1102-ПП «О нормативах денежных затрат на содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог регионального значения и правилах их расчета» (в ред. Постановлений Правительства Свердловской области от 17.06.2008 №590-ПП, от 19.11.2008 №1229-ПП, от 22.12.2010 №1880-ПП), с учетом значений индексов-дефляторов на год планирования. Нормативы финансовых затрат включают в себя стоимость выполнения необходимых видов работ по нормативному содержанию и ремонту автомобильных дорог местного значения, а также учитывают периодичность их выполнения. Необходимо отметить, что в расчетах по нормативам отдельно не выделены работы по нанесению дорожной разметки и установке дорожных знаков, так как эти работы входят в расчет затрат по нормативному содержанию дорог.

Для достижения целей и задач настоящей Программы администрации городского округа Богданович рекомендуется принять расчет финансирования, рассчитанный по нормативам денежных затрат на содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог в соответствии с Постановлением Правительства Свердловской области от 14.11.2007 №1102-ПП «О нормативах денежных затрат на содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог регионального значения и правилах их расчета» (в ред. Постановлений Правительства Свердловской области от 17.06.2008 №590-ПП, от 19.11.2008 №1229-ПП, от 22.12.2010 №1880-ПП).

Перечень индикаторов, применяемых для мониторинга программ комплексного развития транспортной инфраструктуры (далее – ПКРТИ) на территории Свердловской области представлен в таблице 108.

Таблица 105. - Значения индекса-дефлятора инвестиций в основной капитал (по данным Министерства экономического развития Российской Федерации)

Прогноз показателей инфляции и системы цен до 2017 г.															
вариант 1	2011/ 2010	2012/ 2011	2013/ 2012	2014/ 2013	2015 / 2014	2016/ 2015	2017/ 2016	Дек.11/ дек.10	Дек.12/ дек.11	Дек.13/ дек.12	Дек.14/ дек.13	Дек.15/ дек.14	Дек.16/ дек.15	Дек.17/ дек.16	
				оценка	прогноз						оценка	прогноз			
Инвестиции в основной капитал (капитальные вложения)	108,8	106,8	105,5	104,3	105,1	105,3	104,8								
строительство	114,3	108,6	105,6	102,7	103,9	103,9	103,7	109,9	108,6	105,6	103,1	104,5	105,0	104,7	
Оборот розничной торговли	108,0	105,4	106,5	106,3	104,8	104,3	104,0								
Платные услуги населению	108,5	105,3	107,6	107,3	105,7	105,6	105,4								
ИНДЕКСЫ ПОТРЕБИТЕЛЬСКИХ ЦЕН															
в т.ч. : на товары								108,4	105,0	106,3	106,5	104,9	104,3	104,0	
на платные услуги населению								108,4	105,4	108,1	107,5	105,8	106,0	105,0	

Прогноз индексов-дефляторов и инфляции до 2030 г. по варианту Inn (в %, за год к предыдущему году)															
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Грузовой транспорт	107,4	107,2	107,0	106,0	105,7	105,6	105,3	104,4	104,0	103,3	103,0	103,0	102,9	102,8	102,7
Инвестиции в основной капитал (капитальные вложения)	106,5	106,7	106,9	105,5	105,1	104,8	105,2	104,9	104,2	103,6	103,3	103,8	103,4	103,2	103,2
Оборот розничной торговли	104,7	104,7	104,9	103,9	103,5	103,7	103,6	103,3	103,2	102,7	102,4	102,4	102,3	102,2	101,7
Платные услуги населению	106,7	106,7	106,9	106,2	105,6	105,7	105,5	105,2	104,7	104,2	103,9	103,7	103,4	103,4	102,9
Инфляция (ИПЦ) среднегодовая	104,9	104,8	104,7	104,4	104,2	104,1	104,0	103,6	103,3	103,0	103,1	103,2	103,2	103,1	103,0

Таблица 107. - Объемы и источники финансирования мероприятий Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа Богданович на 2019 - 2035 гг. (экономически обоснованный)

№ п/п	Цели, задачи мероприятия	Ед. изм.	Объем	Объемы и источники финансирования (тыс.руб.)						Ожидаемые конечные результаты, целевые показатели (индикаторы)
				Годы реализации	Всего	МБ	ОБ	ФБ	ВБС	
	Цель Программы: Обеспечение развития транспортной инфраструктуры городского округа Богданович, повышение уровня безопасности движения, повышение доступности и качества пассажирских перевозок									
1	Задача 1. Повышение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее – субъекты экономической деятельности) на территории муниципального образования.									
1.1.	Зимнее и летнее содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них (в т.ч. нанесение дорожной разметки , замена и установка дорожных знаков)	км	354,06	Всего	3 813 736,80	3 813 736,80	0,00	0,00	0,00	Обеспечение содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения в соответствии с нормативными требованиями до 100 %
				2019	28 389,90	28 389,90	0	0	0	
				2020	27 000,00	27 000,00	0	0	0	
				2021	197 919,50	197 919,50	0	0	0	
				2022	205 708,90	205 708,90	0	0	0	
				2023	213 144,10	213 144,10	0	0	0	
				2024-2035	3 141 574,40	3 141 574,40	0	0	0	
1.2.	Содержание и эксплуатация гидротехнических сооружений	км	0,24	Всего	25 274,00	25 274,00	0,00	0,00	0,00	
				2019	1 410,00	1 410,00	0	0	0	
				2020	1 419,00	1 419,00	0	0	0	
				2021	1 445,00	1 445,00	0	0	0	
				2022	1 500,00	1 500,00	0	0	0	
				2023	1 500,00	1 500,00	0	0	0	
				2024-2035	18 000,00	18 000,00	0	0	0	
	ИТОГО по задаче1:			Всего	3 839 010,80	3 839 010,80	0,00	0,00	0,00	
				2019	29 799,90	29 799,90	0	0	0	
				2020	28 419,00	28 419,00	0	0	0	
				2021	199 364,50	199 364,50	0	0	0	
				2022	207 208,90	207 208,90	0	0	0	
				2023	214 644,10	214 644,10	0	0	0	
				2024-2035	3 159 574,40	3 159 574,40	0	0	0	
2	Задача 2. Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированной с градостроительной деятельностью в муниципальном образовании									
2.1.	Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного	км	55,09	Всего	319 680,00	31 968,00	287 712,00	0	0	Увеличение количества
				2019	35 475,00	3 547,50	31 927,50	0	0	

№ п/п	Цели, задачи мероприятия	Ед. изм.	Объем	Объемы и источники финансирования (тыс.руб.)						Ожидаемые конечные результаты, целевые показатели (индикаторы)
				Годы реализации	Всего	МБ	ОБ	ФБ	ВБС	
	значения и искусственных сооружений на них			2020	33 193,00	3 319,30	29 873,70	0	0	автомобильных дорог общего пользования местного значения, в отношении которых выполнен ремонт
		2021	34 341,00	3 434,10	30 906,90	0	0			
		2022	30 000,00	3 000,00	27 000,00	0	0			
		2023	38 000,00	3 800,00	34 200,00	0	0			
		2024-2035	148 671,00	14 867,10	133 803,90	0	0			
2.2.	Капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них	км	41	Всего	492 955,00	24 647,75	468 307,25	0	0	Увеличение коли- чества автомобиль- ных дорог общего пользования местного значения, в отноше- нии которых выпол- нен капитальный ремонт
				2019	1 000,00	50,00	950,00	0	0	
				2020	23 697,50	1 184,88	22 512,62	0	0	
				2021	24 670,00	1 233,50	23 436,50	0	0	
				2022	25 657,50	1 282,88	24 374,62	0	0	
				2023	26 580,00	1 329,00	25 251,00	0	0	
				2024-2035	391 350,00	19 567,50	371 782,50	0	0	
2.3.	Разработка ПСД, получение положительного заключения госэкспертизы ПСД автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них	проект	69	Всего	17 250,00	17 250,00	0	0	0	Обеспечение ремонта и капитального ремонта автодорог
				2019	1 250,00	1 250,00	0	0	0	
				2020	1 000,00	1 000,00	0	0	0	
				2021	1 000,00	1 000,00	0	0	0	
				2022	1 000,00	1 000,00	0	0	0	
				2023	1 000,00	1 000,00	0	0	0	
				2024-2035	12 000,00	12 000,00	0	0	0	
	ИТОГО по задаче 2:			Всего	829 885,00	73 865,75	756 019,25	0,00	0	
		2019	37 725,00	4 847,50	32 877,50	0,00	0			
		2020	57 890,50	5 504,18	52 386,32	0,00	0			
		2021	60 011,00	5 667,60	54 343,40	0,00	0			
		2022	56 657,50	5 282,88	51 374,62	0,00	0			
		2023	65 580,00	6 129,00	59 451,00	0,00	0			
		2024-2035	552 021,00	46 434,60	505 586,40	0,00	0			
3	Задача 3. Создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к результатам хозяйственной деятельности.									
3.1.	Обустройство автомобильных дорог тротуарами, пешеходными ограждениями, автобусными остановками			Всего	80 500,00	80 500,00	0	0	0	Сокращение числа зарегистрированных дорожно-транспорт- ных происшествий с детьми у образова-
			2019	7 500,00	7 500,00	0	0	0		
			2020	3 000,00	3 000,00	0	0	0		
			2021	3 000,00	3 000,00	0	0	0		
			2022	4 000,00	4 000,00	0	0	0		

№ п/п	Цели, задачи мероприятия	Ед. изм.	Объем	Объемы и источники финансирования (тыс.руб.)						Ожидаемые конечные результаты, целевые показатели (индикаторы)
				Годы реализации	Всего	МБ	ОБ	ФБ	ВБС	
				2023	4000,00	4 000,00	0	0	0	тельных учреждений
				2024-2035	59000,00	59 000,00	0	0	0	
	Итого по задаче 3:			Всего	80 500,00	80 500,00	0	0	0	
				2019	7 500,00	7 500,00	0	0	0	
				2020	3 000,00	3 000,00	0	0	0	
				2021	3 000,00	3 000,00	0	0	0	
				2022	4 000,00	4 000,00	0	0	0	
				2023	4 000,00	4 000,00	0	0	0	
				2024-2035	59 000,00	59 000,00	0	0	0	
	ВСЕГО по Программе:			Всего	4 749 395,80	3993 376,55	756019,25	0,00	0,00	
				2019	75 024,90	42 147,40	32 877,50	0,00	0,00	
				2020	89 309,50	36 923,18	52 386,32	0,00	0,00	
				2021	262 375,50	208 032,10	54 343,40	0,00	0,00	
				2022	267 866,40	216 491,78	51 374,62	0,00	0,00	
				2023	284 224,10	224 773,10	59 451,00	0,00	0,00	
				2024-2035	3 770 595,40	3265 009,00	505586,40	0,00	0,00	

Таблица 108. - Перечень индикаторов, применяемых для мониторинга программ комплексного развития транспортной инфраструктуры (далее – ПКР ТИ) на территории Свердловской области

№	Индикатор (целевой показатель)	Данные для установки целевого показателя	Единица измерения	Показатели в соответствии с ПКРТИ	Фактические показатели
1	2	3	4	5	6
1	Качество транспортной инфраструктуры	Общая протяженность дорог - всего	км	354,06	
		Протяженность дорог с твердым покрытием и грунтовых дорог, не отвечающих нормативным требованиям	км	138,16	
2	Доступность транспортной инфраструктуры	Доля обеспеченности населения МО маршрутами общественного транспорта	%		
		Доля общественного транспорта, доступного для маломобильных групп населения	%		
3	Затраты на мероприятия по ремонту объектов транспортной инфраструктуры	Бюджетное финансирование	млн. руб.	812,635	
		Привлечение частных инвестиций	млн. руб.		
4	Затраты на мероприятия по строительству объектов транспортной инфраструктуры	Бюджетное финансирование	млн. руб.	-	
		Привлечение частных инвестиций	млн. руб.	-	

VIII. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Комплексная оценка эффективности реализации мероприятий Программы осуществляется ежегодно в течение всего срока ее реализации и по окончании ее реализации и включает в себя оценку степени выполнения мероприятий и оценку эффективности реализации мероприятий Программы.

Критериями оценки эффективности реализации Программы являются степень достижения целевых индикаторов и показателей, установленных Программой, а также степень достижения показателей эффективности, установленных Методикой.

8.1. Оценка эффективности реализации мероприятий Программы осуществляется ежегодно по итогам ее исполнения за отчетный финансовый год и в целом после завершения ее реализации координатором совместно с ответственным исполнителем и соисполнителями.

8.2. Оценка эффективности осуществляется с использованием следующих критериев: полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию мероприятий Программы; степень достижения планируемых значений показателей (индикаторов).

8.3. Расчет итоговой оценки эффективности Программы за отчетный финансовый год осуществляется в три этапа, по каждому из критериев:

1 этап – расчет P_1 – оценки эффективности Программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию Программы»;

2 этап – расчет P_2 – оценки эффективности Программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей Программы»;

3 этап – расчет $P_{\text{итог}}$ – итоговой оценки эффективности Программы.

8.4. Итоговая оценка эффективности Программы ($P_{\text{итог}}$) не является абсолютным и однозначным показателем эффективности. Каждый критерий при оценке эффективности подлежит самостоятельному анализу причин его выполнения (или невыполнения).

8.5. Расчет P_1 – оценки эффективности Программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджета на реализацию Программы» осуществляется по следующей формуле 5:

$$P_1 = (V_{\text{факт}} + u) / V_{\text{пл}} * 100\% \quad (5)$$

где:

$V_{\text{факт}}$ - фактический объем бюджетных средств, направленных на реализацию Программы за отчетный год;

$V_{\text{пл}}$ – плановый объем бюджетных средств на реализацию Программы в отчетном году;

u - сумма «положительной экономии».

К «положительной экономии» относятся: экономия средств бюджетов в результате осуществления закупок товаров, работ, услуг для муниципальных нужд.

8.6. Интерпретация оценки эффективности Программы по критерию «полнота и эффективность использования средств бюджетов на реализацию Программы» осуществляется по следующим критериям:

- Программа выполнена в полном объеме, если $P_1 = 100\%$;

- Программа в целом выполнена, если $80\% < P_1 < 100\%$;
- Программа не выполнена, если $P_1 < 80\%$.

8.7. Расчет P_2 – оценки эффективности Программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей Программы» осуществляется по формуле 6:

$$P_2 = \text{SUM } K_i / N, i=1 \quad (6), \text{ где:}$$

K_i - исполнение i планируемого значения показателя Программы за отчетный год в процентах;

N – число планируемых значений показателей Программы.

Исполнение по каждому показателю Программы за отчетный год осуществляется по формуле 7:

$$K_i = \Pi_{i \text{ факт}} / \Pi_{i \text{ пл}} * 100 \% \quad (7), \text{ где:}$$

$\Pi_{i \text{ факт}}$ - фактическое значение i показателя за отчетный год;

$\Pi_{i \text{ пл}}$ - плановое значение i показателя за отчетный год.

В случае, если фактическое значение показателя превышает плановое больше чем в 2 раза, то расчет исполнения по каждому показателю Программы на отчетный год осуществляется по формуле 8:

$$K_i = 100\% \quad (8)$$

В случае, если планом установлено значение показателя равно нулю, то при превышении фактического значения показателя плана расчет выполнения по каждому показателю осуществляется по формуле 9:

$$K_i = 0\% \quad (9)$$

8.8. Интерпретация оценки эффективности Программы по критерию «степень достижения планируемых значений показателей Программы» осуществляется по следующим критериям:

- Программа перевыполнена, если $P_2 > 100\%$;
- Программа выполнена в полном объеме, если $90\% < P_2 < 100\%$;
- Программа в целом выполнена, если $75\% < P_2 < 95\%$
- Программа не выполнена, если $P_2 < 75\%$.

8.9. Итоговая оценка эффективности Программы осуществляется по формуле 10:

$$P_{\text{итог}} = (P_1 + P_2) / 2 \quad (10), \text{ где:}$$

$P_{\text{итог}}$ - итоговая оценка эффективности Программы за отчетный год.

8.10. Интерпретация итоговой оценки эффективности Программы осуществляется по следующим критериям:

- $P_{\text{итог}} > 100\%$ высокoeffективная;
- $90\% < P_{\text{итог}} < 100\%$ эффективная;
- $75\% < P_{\text{итог}} < 90\%$ умеренно эффективная;
- $P_{\text{итог}} < 75\%$ неэффективная.

8.11. Результаты итоговой оценки эффективности Программы и вывод о ее эффективности (интерпретация оценки) представляются в виде отчета в администрацию городского округа Богданович в срок до 25 февраля года, следующего за отчетным.

IX. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ ГОРОДСКОГО ОКРУГА БОГДАНОВИЧ

В современных условиях для эффективного управления развитием территории городского округа недостаточно утвердить документ территориального планирования, отвечающий актуальным требованиям законодательства и имеющий обоснование основных решений с точки зрения удовлетворения потребностей населения в услугах объектов различных видов инфраструктуры.

Ограниченность финансовых ресурсов местного бюджета создает препятствия для эффективной реализации градостроительной политики при содержании и строительстве объектов местного значения.

Для более успешной реализации документов территориального планирования в ноябре 2014 года в план мероприятий («дорожную карту») «Совершенствование правового регулирования градостроительной деятельности и улучшение предпринимательского климата в сфере строительства», утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации от 29.07.2013 №1336-р, было включено мероприятие по установлению обязанности органов местного самоуправления утверждать программу развития транспортной инфраструктуры.

В соответствии со статьей 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации, к полномочиям органов местного самоуправления городских округов и поселений в области градостроительной деятельности относятся разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов и поселений (соответственно).

В соответствии со статьей 26 Градостроительного кодекса Российской Федерации, реализация генерального плана городского округа или поселения осуществляется путем выполнения мероприятий, которые предусмотрены в том числе - программами комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципальных образований.

Следует отметить, что разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов должна обеспечиваться органами местного самоуправления соответствующих муниципальных образований в соответствии с частью 4 статьи 14 Федерального закона от 06.10.2003 №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», требованиями к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 №1440.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа – документ, устанавливающий перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры городского округа, которые предусмотрены государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования планом и программой комплексного социально-экономического развития городского округа, инвестиционными программами субъектов естественных монополий, договорами о развитии застроенных территорий, договорами о

комплексном освоении территорий, иными инвестиционными программами и договорами, предусматривающими обязательства застройщиков по завершению в установленные сроки мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

Положения Градостроительного кодекса Российской Федерации и существование отдельных Требований указывает на то, что программа комплексного развития транспортной инфраструктуры по своему статусу не идентична программе, предусматривающей мероприятия по созданию объектов местного значения в сфере транспортной инфраструктуры.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры – это документ планирования, обеспечивающий систематизацию всех мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры различных видов.

Программы имеют высокое значение для планирования реализации документов территориального планирования. Следует отметить, что сроки разработки и утверждения Программ связаны со сроками утверждения генерального плана.

Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов подлежат утверждению в шестимесячный срок с даты утверждения генеральных планов соответствующих муниципальных образований. В связи с этим, представляется целесообразным организовывать разработку проекта Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры в составе единого комплексного проекта управления развитием территории городского округа, в который также входит и разработка генерального плана.

Функциональный механизм реализации Программы включает следующие элементы:

- стратегическое планирование и прогнозирование (определение стратегических направлений, темпов, пропорций структурной политики развития хозяйственного комплекса городского округа в целом, его важнейших отраслевых и межотраслевых комплексов), трансформированное в систему программных мероприятий (проектов) и плановых показателей их результативности;

- переход к программно-целевому бюджетированию с выстраиванием процессов планирования бюджета Программы от стратегических целей через долгосрочные региональные и муниципальные программы (далее — функциональные программы) до конкретных мероприятий, исполнения бюджета Программы в разрезе муниципальных функциональных программ, а также региональных функциональных программ, содержащих мероприятия, реализуемые на территории муниципального образования городской округ Богданович; мониторинга достижения поставленных в рамках каждой функциональной программы целей и реального влияния их на поставленные стратегические цели развития;

- экономические рычаги воздействия, включающие финансово-кредитный механизм Программы, её материально-техническое обеспечение и стимулирование выполнения программных мероприятий;

- правовые рычаги влияния на экономическое развитие (совершенствование нормативной правовой базы и механизмов правоприменения на федеральном, региональном и муниципальном уровне, включая в том числе предложения по мерам совершенствования налогового и технического регулирования, совокупность нормативных правовых документов федерального, областного и муниципального уровня, способствующих деловой и инвестиционной активности, а также регулирующих отношения федеральных, областных и муниципальных органов, заказчиков и исполнителей в процессе реализации мероприятий и проектов Программы);

- организационная структура управления Программой (определение состава, функций и согласованности звеньев административно-хозяйственного управления), в том числе распределение полномочий и ответственности между участниками реализации Программы, необходимых и достаточных для достижения целей Программы;

- регулярная оценка результативности и эффективности реализации Программы с возможностью корректировки действий участников реализации.

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

- применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;
- координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;
- координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти Свердловской области, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);
- запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры муниципального образования в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;
- разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов.

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы 3 основные составляющие:

- конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
- высокопроизводительные безопасные транспортная инфраструктура и транспортные средства, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
- создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом.

Развитие транспорта на территории муниципального образования должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных.

Транспортная система городского округа Богданович является элементом транспортной системы региона, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального образования.

Данные в Программе предложения по развитию транспортной инфраструктуры целесообразно реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по развитию транспортной инфраструктуры.