Приложение № 1

УТВЕРЖДЕНА

Постановлением Администрации

Уйско-Чебаркульского сельского

поселения от 15.11.2016 г. № 94

\_\_\_\_\_\_

**Муниципальная программа комплексного развития транспортной инфраструктуры**

**Уйско-Чебаркульского сельского поселения Октябрьского муниципального района Челябинской области на 2016-2026 годы**

2016 год

**Оглавление**

**Введение……………………………………………………………………………….…...…….3 Паспорт программы……………………………………………………………………………4**

**Общие сведения……………………………………………………………………………..…..7**

1. **Характеристика улично-дорожной сети…..……………………………………………....9**
2. **Безопасность дорожного движения……………………….……………………..………....9**
3. **Финансовые потребности для реализации программы…………………………….…12**
4. **Оценка эффективности мероприятий ……………………………………………....…...13**

**Введение**

Одним из основополагающих условий развития поселения является комплексное развитие транспортной инфраструктуры. Этапом, предшествующим разработке основных мероприятий Программы, является проведение анализа и оценка социально-экономического и территориального развития муниципального образования.

Анализ и оценка социально-экономического и территориального развития муниципального образования, а также прогноз его развития проводится по следующим направлениям:

* демографическое развитие;
* перспективное строительство;
* состояние транспортной инфраструктуры.

Программа направлена на обеспечение надежного и устойчивого обслуживания потребителей услугами, снижение износа объектов транспортной инфраструктуры. Основными целями программы являются:

* обеспечение 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;
* обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения;
* развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории муниципального образования;
* развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в муниципальном образовании;
* обеспечение условий для управления транспортным спросом;
* создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;
* создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;
* условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;
* эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

Бюджетные средства, направляемые на реализацию программы, должны быть

предназначены для реализации проектов модернизации объектов транспортной

инфраструктуры и дорожного хозяйства, связанных с ремонтом, реконструкцией существующих объектов, а также со строительством новых объектов.

**Паспорт программы**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование | Программа | | | комплексного | | | | развития | | транспортной | | |
| программы | инфраструктуры Уйско-Чебаркульского сельского поселения Октябрьского муниципального района Челябинской области на 2016-2026 годы. | | | | | | | | | | | |
|  |  | | | | | | | | | | | |
| Основание для | Правовыми основаниями для разработки Программы | | | | | | | | | | | |
| разработки | комплексного развития являются: | | | | | | |  |  |  |  |  |
| Программы | 1. Градостроительный кодекс Российской Федерации; | | | | | | | | | | | |
|  | 2. Федеральный закон от 06 октября 2003 года №131-ФЗ | | | | | | | | | | | |
|  | «Об общих принципах организации местного самоуправления | | | | | | | | | | | |
|  | в Российской Федерации»; | | | |  | |  |  |  |  |  |  |
|  | 3. Постановление Правительства РФ от 25 декабря 2015 | | | | | | | | | | | |
|  | года №1440 **«**Об утверждении требований к программам | | | | | | | | | | | |
|  | комплексного | | развития | | транспортной | | | | инфраструктуры | | | |
|  | поселений, городских округов**».** | | | | | |  |  |  |  |  |  |
|  |  | | | | | | | | | | | |
| Заказчик Программы | Администрация Уйско-Чебаркульского сельского поселения Октябрьского муниципального района Челябинской области | | | | | | | | | | | |
|  |  | | |  |  | | | |  | | | |
| Основной разработчик | Администрация Уйско-Чебаркульского сельского поселения Октябрьского муниципального района Челябинской области | | | | | | | | | | | |
| программы |
|  |  | | | | | | | | | | | |
| Цели Программы |  развитие современной и эффективной транспортной | | | | | | | | | | | |
|  | инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения | | | | | | | | | | | |
|  | и снижение транспортных издержек в экономике; | | | | | | | | | |  |  |
|  |  повышение | | | доступности | | | | услуг | | транспортного | | |
|  | комплекса для населения; | | | |  | |  |  |  |  |  |  |
|  |  повышение | | | комплексной | | | | | безопасности | | | и |
|  | устойчивости транспортной системы. | | | | | | |  |  |  |  |  |
|  |  | | |  | | | |  | | |  |  |
|  |  повышение надежности и безопасности движения по | | | | | | | | | | | |
|  | автомобильным дорогам местного значения; | | | | | | | | |  |  |  |
|  |  обеспечение | | | | устойчивого | | | | функционирования | | | |
|  | автомобильных дорог местного значения; | | | | | | | |  |  |  |  |
|  |  |  |  | | |  | | | |  |  | |
| Целевые индикаторы |  доля |  | протяженности | | | автомобильных | | | | дорог | общего | |
|  |  |  |  |  |  |  | |  |  |  |  |  |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| и показатели | пользования | | местного | | значения, | | соответствующих | |
|  | нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным | | | | | | | |
|  | показателя; | |  |  |  |  |  |  |
|  |  доля протяженности автомобильных дорог общего | | | | | | | |
|  | пользования местного значения, не отвечающих нормативным | | | | | | | |
|  | требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог | | | | | | | |
|  | общего пользования местного значения; | | | | | |  |  |
|  |  протяженность пешеходных дорожек; | | | | | | |  |
|  |  обеспеченность постоянной круглогодичной связи с | | | | | | | |
|  | сетью | автомобильных дорог общего пользования по дорогам | | | | | | |
|  | с твердым покрытием; | | |  |  |  |  |  |
|  |  количество | | | дорожно-транспортных | | | | происшествий |
|  | из-за сопутствующих дорожных условий на сети дорог | | | | | | | |
|  | федерального, регионального и межмуниципального значения; | | | | | | | |
|  |  обеспеченность | | | | транспортного | |  | обслуживания |
|  | населения. | |  |  |  |  |  |  |
|  |  | | | | | | | |
| Сроки и этапы | Мероприятия Программы охватывают период 2016 – | | | | | | | |
| реализации | 2019 годы и на перспективу до 2026 года. Мероприятия и | | | | | | | |
| Программы | целевые | показатели | | | (индикаторы), | | предусмотренные | |
|  | программой, рассчитаны на первые 5 лет с разбивкой по годам, | | | | | | | |
|  | а на последующий период (до окончания срока действия | | | | | | | |
|  | программы) - без разбивки по годам. | | | | | |  |  |
|  |  | | | | | | | |
| Объемы и источники | Общий объем финансирования Программы составляет в | | | | | | | |
| финансового | 2016-2026 годах – 200 | | | | тыс. | рублей за | счет бюджетных | |
| обеспечения | средств разных уровней и привлечения внебюджетных | | | | | | | |
| Программы | источников. | |  |  |  |  |  |  |
|  | Бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом | | | | | | | |
|  | периоде 2016 - 2026 годов, могут быть уточнены при | | | | | | | |
|  | формировании проекта местного бюджета. | | | | | |  |  |
|  | Объемы и источники финансирования ежегодно | | | | | | | |
|  | уточняются при формировании бюджета муниципального | | | | | | | |
|  | образования на соответствующий год. Все суммы показаны в | | | | | | | |
|  | ценах соответствующего периода. | | | | | |  |  |
|  |  | | | | | | | |
| Мероприятия | Для реализации поставленных целей и решения задач | | | | | | | |
| программы | программы, достижения планируемых значений показателей и | | | | | | | |
|  | индикаторов | | предусмотрено | | | выполнение | | следующих |
|  | мероприятий: | |  |  |  |  |  |  |
|  | 1. Мероприятия по содержанию автомобильных дорог | | | | | | | |
|  | общего | пользования | | местного | | значения | и | искусственных |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |

5

сооружений на них, а также других объектов транспортной инфраструктуры.

Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.

* 1. 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 к эксплуатационным показателям автомобильных дорог.

* 1. Мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения
* 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 строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.

Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному.

5. Мероприятия по организации дорожного движения. Реализация мероприятий позволит повысить уровень

качества и безопасности транспортного обслуживания населения.

**Общие сведения**

Уйско-Чебаркульское сельское поселение расположено на востоке Челябинской области. Он прямоугольным выступом вдается в Курганскую область. Территория сельского поселения - 4356,35 км2.

До районного центра 59 км, до областного центра 200 км, до ближайшей железнодорожной станции Троицк -106 км.

Входит в состав Челябинской области (её восточную часть). Граничит с Каракульским, Подовиновским сельскими поселениями района. На юге проходит государственная граница с республикой Казахстан по р.Уй.

В пос.Березовский расположена пограничная застава.

В составе сельского поселения 3 населенных пункта. Общая численность населения сельского поселения – 1671 тыс. чел. (по состоянию на 01.01.2010г.), плотность населения – 1,75 чел/км2.

Центральная усадьба сельского поселения д.Уйско-Чебаркульская располагается практически в географическом сельского поселения, что очень удачно, т.к. административный центр равноудален от всех периферийных точек.

От населенного пункта отходят следующие дороги различного значения. В направлении З-СЗ - автомобильная дорога областного значения на г. Челябинск. Она же, проходит с восточной стороны д.Камышное. В направлении С-СВ идет дорога муниципального значения на НП Березовский. Кроме того присутствует множество лесных дорог и просек. Расположение д.Уйско-Чебаркульская в границах Октябрьского муниципального района показано на рисунке 1.1.

***Рисунок1.1****Расположение д.Уйско-Чебаркульская в границах Октябрьского муниципального района*



Транспортная инфраструктура включает в себя объекты и элементы, обеспечивающие функционирование транспортной системы: улично-дорожную сеть; внеуличную транспортную сеть (наземную, надземную и подземную).

Трубопроводных и железнодорожных магистралей на территории сельского поселения нет. Основной вид транспорта – автомобильный. В целом по сельскому поселению протяженность дорог общего пользования – 31,422км.

В свою очередь транспортная инфраструктура взаимосвязана с другими компонентами транспортной системы, которые состоят из совокупности транспортных средств, системы управления, пользователей транспортной системы и среды, в которой система функционирует.

**1. ХАРАКТЕРИСТИКА УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ**

В соответствии с ФЗ "Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации" № 257 от 8 ноября 2007 г., ст. 5, автомобильные дороги подразделяются в зависимости:

– от их **значения:**

• федерального;

• регионального или межмуниципального;

• местного;

– от **вида разрешенного использования:**

• общего пользования;

• не общего пользования.

Автомобильные дороги общего пользования в зависимости:

– от **условий проезда и доступа** на них транспортных средств подразделяются:

• на скоростные;

• на обычные (не скоростные).

Классификация и отнесение автомобильных дорог к категориям (первой, второй, третьей, четвертой, пятой) осуществляются в зависимости от транспортно-эксплуатационных

характеристик и потребительских свойств в порядке, установленном постановлением Правительства Российской Федерации от 28 сентября 2009 г. № 767 "О классификации автомобильных дорог в Российской Федерации" по результатам оценки технического состояния:

– в отношении автомобильных дорог регионального значения – исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации;

– в отношении автомобильных дорог местного значения – органом местного самоуправления.

**2. Безопасность дорожного движения**

Все сложные и опасные дорожные участки обозначены соответствующими дорожными знаками. Для безопасности пешеходов в сельском поселении их массового появления на дорогах (учебно-воспитательные учреждения и т.п.), установлены искусственные неровности (лежачие полицейские, высотой не более 10 см, обозначенные как разметкой, так и соответствующими дорожными знаками). Мероприятия по повышению безопасности движения приведены в таблице 1.

***Таблица 1.*** *Мероприятия по повышению безопасности движения*

| **Повышение уровня безопасности дорожного движения. Снижение уровня фатальных исходов при дорожно-транспортных происшествиях** |
| --- |
| Большое внимание уделяется проектированию элементов улично-дорожной сети. Должна применяться практика проектирования улиц таким образом, чтобы проектные и технологические решения позволяли минимизировать ошибки пользователей транспортной инфраструктуры. Кроме контроля соблюдения стандартов и регламентов проектирования, должны быть включены дополнительные требования к проектированию улиц, например такие технические решения, которые принуждают участников движения менять манеру движения не только в соответствии со знаками.  К таким техническим решениям могут относиться: сужение полос движения, применение препятствий, служащих для изменения траектории движения в целях снижения скорости, насечка на дорожном полотне, издающая громкий звук при превышении скорости и др. |
| Скорость движения является основным фактором в плане последствий аварий. Научные исследования доказывают, что при наезде автомобиля на пешехода со скоростью 60 км/ч вероятность того, что последний останется жив, составляет всего 15 %. Если скорость составляет 40 км/ч, вероятность благополучного исхода составляет 85 %. По этой причине в центрах и жилых территориях рекомендуется устанавливать ограничение скорости 40 км/ч. |
| Ограничение скорости не снижает пропускной способности дороги: наилучшая пропускная способность улицы достигается при скорости 40–50 км/ч. На территории населенных пунктов пропускная способность улиц полностью зависит от пропускной способности перекрестков. В этой связи генеральным планом предложено снизить предельно допустимую скорость с 60 до 50 км/ч. |

**2.1 ПЛАНИРОВАНИЕ МЕРОПРИЯТИЙ ПО СОКРАЩЕНИЮ АВАРИЙНОСТИ**

При формировании мероприятий по повышению безопасности движения и совершенствованию организации дорожного движения, на улично-дорожной сети могут быть использованы следующие группы мероприятий, которые служат обеспечению безопасности дорожного движения:

1. Организационные мероприятия.

1.1. Профессиональная информация, организация статистики ДТП.

1.2. Программы действий всех уровней полномочных органов в сфере безопасности движения.

2. Территориальное планирование и регулирование землепользования и застройки.

3. Капитальный ремонт дорог.

4. Общие налоги на транспортные средства.

5. Изменение распределения участников движения по транспортным средствам (перевод пассажирских перевозок на транспортные средства общественного пользования).

6. Правовое регулирование системы дорожного движения.

7. Правовое регулирование профессионального транспорта.

8. Доступ к медицинскому обслуживанию.

**3. Финансовые потребности для реализации Программы**

Основной целью Программы является развитие современной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей повышение доступности и безопасности услуг транспортного комплекса для населения поселения.

Для достижения основной цели подпрограммы необходимо решить следующие задачи:

* выполнение комплекса работ по поддержанию, оценке надлежащего технического состояния, а также по организации и обеспечению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и искусственных сооружений на них (содержание дорог и сооружений на них), а также других объектов транспортной инфраструктуры;
* выполнение комплекса работ по восстановлению транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог, при выполнении которых не затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности (ремонт дорог);
* выполнение комплекса работ по замене или восстановлению конструктивных элементов автомобильных дорог, дорожных сооружений и их частей, выполнение которых осуществляется в пределах установленных допустимых значений и технических характеристик класса и категории автомобильных дорог и при выполнении которых затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности (капитальный ремонт дорог и сооружений на них);
* подготовка проектной документации на строительство, реконструкцию капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них;

Поскольку мероприятия Программы, связанные с содержанием, ремонтом и капитальным ремонтом, носят постоянный, непрерывный характер, а мероприятия по реконструкции и строительству дорог имеют длительный производственный цикл, а финансирование мероприятий Программы зависит от возможности бюджетов всех уровней, то в пределах срока действия Программы этап реализации соответствует одному году. Задачей каждого этапа является 100-процентное содержание всей сети дорог и неувеличение показателя «Доля протяженности автомобильных дорог местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог местного значения».

Источниками финансирования мероприятий Программы являются средства бюджета Челябинской области и бюджета администрации Октябрьского муниципального района,

а также внебюджетные источники. Объемы финансирования мероприятий из регионального бюджета определяются после принятия областных программ и подлежат уточнению после формирования областного бюджета на соответствующий финансовый год с учетом результатов реализации мероприятий в предыдущем финансовом году.

Ресурсное обеспечение реализации муниципальной программы за счет всех источников финансирования, планируемое с учетом возможностей ее реализации, с учетом действующих расходных обязательств и необходимых дополнительных средств при эффективном взаимодействии всех участников муниципальной программы, подлежит ежегодному уточнению в рамках бюджетного цикла.

Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации.

Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий.

Таблица 2

Объем средств на реализацию программы

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование мероприятия | Финансовые потребности, тыс. рублей | | | | | | |
| всего | 2016 г. | 2017 г. | 2018 г. | 2019 г. | 2020 г. | 2021-2026 годы |
| 1.Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них, а так же других объектов транспортной инфраструктуры. |  |  |  |  |  |  |  |
| 2. Мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. | 100 | 0 | 10 | 10 | 10 | 10 | 60 |
| 3. Мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. | 100 | 0 | 10 | 10 | 10 | 10 | 60 |
| 5.Мероприятия по организации дорожного движения. | 100 | 0 | 10 | 10 | 10 | 10 | 60 |

Конкретные мероприятия Программы и объемы ее финансирования могут уточняться ежегодно при формировании проекта местного бюджета на соответствующий финансовый год.

**5. Оценка эффективности мероприятий**

Основными факторами, определяющими направления разработки Программы комплексного развития системы транспортной инфраструктуры Уйско-Чебаркульского сельского поселения Октябрьского муниципального района на 2016 - 2026 годы, являются тенденции социально-экономического развития поселения, характеризующиеся увеличением численности населения, развитием рынка жилья, сфер обслуживания.

Мероприятия разрабатывались исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры, условий ее эксплуатации и эффективности реализации программных мероприятий.

Выполнение включённых в Программу организационных мероприятий и инвестиционных проектов, при условии разработки эффективных механизмов их реализации и поддержки со стороны местных администраций, позволит достичь целевых показателей транспортной инфраструктуры муниципального образования на расчетный срок. Достижение целевых индикаторов в результате реализации программы комплексного развития характеризует будущую модель транспортной инфраструктуры поселения.

Целевые индикаторы и показатели Программы представлены в таблице 3.

Таблица 3

Целевые индикаторы и показатели Программы

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  | Един |  | Показатели по годам | | | |  |  |
| № | Наименование индикатора | | |  | ица |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | 2021- |  |
| п/п |  | измер | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |  |
|  |  |  |  | 2026 |  |
|  |  |  |  |  | ения |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 1 | Доля |  | протяженности | | % | 70\* | 70\* | 70\* | 70\* | 70\* | 0 |  |
|  | автомобильных | | дорог общего | |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | пользования |  | местного | |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | значения, | не | отвечающих | |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | нормативным требованиям, | | | в |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | общей |  | протяженности | |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | автомобильных | | дорог общего | |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | пользования местного значения | | | |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  | |  | |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 2 | Обеспеченность | | постоянной | | % | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |  |
|  | круглогодичной связи с сетью | | | |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | автомобильных | | дорог общего | |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | пользования | по дорогам | | с |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | твердым покрытием | | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 3 | Доля |  | протяженности | | % | 30\* | 30\* | 30\* | 30\* | 30\* | 100 |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | автомобильных | | дорог | общего |  |  |  |  |  |  |  |
|  | пользования |  | местного | |  |  |  |  |  |  |  |
|  | значения, | соответствующих | | |  |  |  |  |  |  |  |
|  | нормативным | | требованиям к | |  |  |  |  |  |  |  |
|  | транспортно- | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | эксплуатационным показателя | | | |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  | |  | |  |  |  |  |  |  |  |
| 4 | Протяженность | | пешеходных | | км. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
|  | дорожек |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  | |  | |  |  |  |  |  |  |  |
| 5 | Протяженность | | велосипедных | | км. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
|  | дорожек |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  | |  |  |  |  |  |  |  |
| 6 | Количество |  | дорожно- | | % | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
|  | транспортных | | происшествий | |  |  |  |  |  |  |  |
|  | из-за |  | сопутствующих | |  |  |  |  |  |  |  |
|  | дорожных | условий | | на сети |  |  |  |  |  |  |  |
|  | дорог |  | федерального, | |  |  |  |  |  |  |  |
|  | регионального | |  | и |  |  |  |  |  |  |  |
|  | межмуниципального значения | | | |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  | | | |  |  |  |  |  |  |  |
| 7 | Обеспеченность транспортного | | | | % | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 | 80 |
|  | обслуживания населения | | | |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |