|  |  |
| --- | --- |
|  | ПРОЕКТУТВЕРЖДЕНАРешением Совета депутатовБакальского городского поселенияСаткинского муниципального района Челябинской областиот «\_\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_\_2016 года №\_\_\_\_ |

ПРОГРАММА

КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

БАКАЛЬСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ САТКИНСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ

на 2017-2027 годы

1. Паспорт программы

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование программы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Бакальского городского поселения Саткинского муниципального района Челябинской области на 2017-2027 годы (далее – Программа) |
| Основания для разработки | Федеральный закон «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 29.12.2014 №456-ФЗ, Федеральный закон «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» от 06.10.2003 №131-ФЗ, Генеральный план Бакальского городского поселения. |
| Заказчик и разработчик программы | Администрация Саткинского муниципального района, адрес: 456910 Челябинская обл., Саткинский район, г. Сатка, ул. Металлургов, 2 |
| Цель программы | Комплексное развитие транспортной инфраструктуры Бакальского городского поселения  |
| Задачи программы  | - Безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей городского поселения;- Доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования городского поселения;- Эффективность функционирования действующей транс-портной инфраструктуры. |
| Сроки и этапы реализации программы | 2017-2027 годы |
| Укрупненное описание запланированных мероприятий программы | - Разработка проектно-сметной документации;- Экспертиза;- Реконструкция существующих дорог;- Ремонт и капитальный ремонт дорог;- Содержание дорог. |
| Объемы и источники финансирования программы | Средства местного бюджета на 2017-2027 годы уточняются при формировании на очередной финансовый год |
| Ожидаемые результаты реализации Программы | - повышение качества, эффективности и доступности транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности городского поселения;- обеспечение надежности и безопасности системы транспортной инфраструктуры. |

1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры Бакальского городского поселения

2.1. Анализ положения Саткинского муниципального района в структуре Челябинской области, анализ положения Бакальского городского поселения в структуре Саткинского муниципального района Челябинской области

Саткинский район расположен в северо-западной части Челябинской области. Его протяжённость 60 км, в поперечнике 45 км. Площадь района - 239 661 гектар. В северной части район граничит с Кусинским, в восточной - с городом Златоустом, в южной - с Катав-Ивановским районом Челябинской области, а на западе - с Дуванским районом республики Башкортостан.

Саткинский муниципальный район объединяет в своём составе 7 муниципальных образований:

- Айлинское сельское поселение;

- Бакальское городское поселение;

- Бердяушское городское поселение;

- Межевое городское поселение;

- Романовское сельское поселение;

- Саткинское городское поселение;

- Сулеинское городское поселение.



Бакальское городское поселение расположено в юго-западной части Саткинского муниципального района Челябинской области, на западном склоне Южного Урала, между хребтами Сулея и Большая Сука. Вблизи города протекают два ручья: Большой и Малый Бакал, река Буланка. Рядом с городом расположен живописный природный объект – скала Шихан.

Бакальское городское поселение основано в 1757 году как поселок при Бакальском железорудном месторождении в верховье реки Бакал. Статус города получен 25.10.1951 в связи с объединением нескольких горняцких поселков: Бакал, Иркускан, Рудничное, Катавка.

В состав Бакальского городского поселения входят 6 населенных пунктов:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование поселения с указание центра | Наименование населенных пунктов | Численность населения населенного пункта, чел. | Расстояние от населенного пункта до центра, км | Расстояние населенного пункта до районного центра, км |
| Бакальское городское поселениег. Бакал | г. Бакал | 17887 | 0 | 14 |
| п. Ельничный | 160 | 2,8 | 16,8 |
| п. Иркускан | 386 | 4,5 | 18,5 |
| п. Рудничное | 1194 | 8,3 | 22,3 |
| п. Катавка | 247 | 13 | 27 |
| п. Межгорный | 52 | 4,6 | 10,6 |
| Рудничное ж/д разъезд  | 16 | 10 | 4 |

Административный центр поселения - город Бакал находится в 258 км (по автодороге) от областного центра – Челябинска.

2.2. Социально – экономическая характеристика Бакальского городского поселения

Общая площадь Бакальского городского поселения составляет 32 040,0 га и включает участки, занятые преимущественно землями сельскохозяйственного назначения, землями населенных пунктов и лесного фонда.

По данным Федеральной службы государственной статистики по Челябинской области население Бакальского городского поселения по состоянию на 01.01.2016 составляет 19 942 человека.

Демографические изменения в составе населения

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | 2015 | 2016 |
| Родилось | 208 | 154 |
| Умерло | 313 | 311 |
| Прибыло | 465 | 74 |
| Убыло | 566 | 246 |
| Браков | 93 | 76 |
| Разводов | 117 | 93 |

Бакальское городское поселение – является центром крупного железорудного района. В городе ведётся добыча и обогащение железной руды (ООО «Бакальское рудоуправление»). Добыча ведётся открытым способом, происходит постепенный переход на шахтный метод добычи руды (шахта «Сидеритовая»).

Действует Бакальский завод горного оборудования по производству запасных частей для экскаваторов ЭКГ-5А, ЭКГ-4.6, ЭКГ-8И, ремонту горнообогатительного оборудования. Также функционирует швейная фабрика. Ведется производство щебня.

Через поселение проходят дороги регионального значения: Сатка – Бакал – автодорога М5 «Урал», Катавка – автодорога М5 «Урал», Катав–Ивановский муниципальный район – автодорога М5 «Урал»; в город заходит железнодорожная ветка Бердяуш – Бакал.

* 1. Характеристика деятельности в сфере транспорта, оценка транспортного спроса

Развитие транспортной системы Бакальского городского поселения является необходимым условием улучшения качества жизни населения.

Автомобильные дороги имеют стратегическое значение для поселения. Они связывают территорию поселения с соседними территориями (г. Сатка), населенные пункты поселения (п. Иркускан, п. Рудничное, п. Катавка, п. Ельничное, п. Межгорный, Рудничное ж/д разъезд) с центром (г. Бакал), обеспечивают жизнедеятельность всех населенных пунктов поселения, во многом определяют возможности развития поселения, по ним осуществляются автомобильные перевозки грузов и пассажиров.

Сеть внутригородских автомобильных дорог обеспечивает мобильность населения и доступ к материальным ресурсам, позволяет расширить производственные возможности экономики за счет снижения транспортных издержек и затрат времени на перевозки.

Наличие рабочих мест в поселении и расселение населения в периферийных районах определяют устойчивые центростремительные пассажирские потоки и на расчетный срок данная тенденция сохраняется.

Транспортно-экономические связи Бакальского городского поселения осуществляются автомобильным транспортом и общественным пассажирским транспортом. Основным видом пассажирского транспорта поселения является автобусное сообщение. На территории поселения действуют два пригородных маршрута, три междугородних и два городских маршрута.

В основе оценки транспортного спроса лежит анализ передвижения населения к объектам тяготения, а именно: к объектам промышленной сферы (трудовая деятельность) и объектам социальной сферы.

2.4. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта.

Рост парка автомобилей особенно активизировался в последние несколько лет. Этот процесс повысил мобильность населения и увеличил долю перевозок на индивидуальном транспорте, которая составляет до 60% от общего объема пассажирских перевозок.

Автомобилизация Бакальского городского поселения составляет 85 единиц/1000 человек в 2016 году оценивается как меньше средней (при среднем уровне автомобилизации в Российской Федерации 287 единиц на 1000 человек), что обусловлено наличием автобусного сообщения с районным и областным центром, имеет дальнейшую тенденцию к росту. Грузовой транспорт в основном представлен производственной техникой.

В основе формирования улично-дорожной сети поселения лежат: основные улицы, второстепенные улицы, проезды, хозяйственные проезды.

2.5. Характеристика сети дорог поселения, параметры дорожного движения, оценка качества дорог

Дорожно-транспортная сеть поселения состоит из дорог IV-V категории, предназначенных не для скоростного движения. Большинство дорог общего пользования местного значения имеют асфальтобетонное и щебеночное покрытие.

Содержание дорог автомобильных дорог осуществляется Муниципальным бюджетным учреждением «Управление городским хозяйством Бакальского городского поселения» по муниципальному заданию.

Проверка качества содержания дорог проводится по согласованному графику, в соответствии с установленными критериями.

Общая протяжённость дорожной сети составляет 153,0 км. Почти все дороги требуют ямочного и капитального ремонта.

Протяженность автомобильных дорог Бакальского городского поселения, в том числе по типам покрытий:

|  |  |
| --- | --- |
| Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, км | В том числе по типам покрытий: |
| Асфальтобе-тонное | Бетонное | Щебеночное | Грунтовое |
| 153,0 | 81,367 | 0 | 71,633 | 0 |

Развитие экономики поселения во многом определяется эффективностью функционирования автомобильного транспорта, которая зависит от уровня развития и состояния сети, автомобильных дорог общего пользования.

Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям экономики и населения поселения, является одним из наиболее существенных ограничений темпов роста социально-экономического развития поселения, поэтому совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования имеет важное значение.

 Наиболее важной проблемой развития сети автомобильных дорог поселения являются внутригородские автомобильные дороги общего пользования. В настоящее время данные дороги оставляют желать лучшего.

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог.

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

В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной сети, на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. При этом текущий ремонт в отличие от капитального, не решает задач, связанных с повышением качества дорожного покрытия - характеристик ровности, шероховатости, прочности и т.д. Проведенный анализ эффективности работ по текущему ремонту показывает, что при объеме работ, не превышающем 20% от общей площади покрытия, текущий ремонт является неэффективным.

Поэтому в Программе предпочтение отдается капитальному ремонту.

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

В связи с недостаточностью финансирования расходов на дорожное хозяйство в бюджете городского поселения эксплуатационное состояние значительной части улиц поселения по отдельным параметрам перестало соответствовать требованиям нормативных документов и технических регламентов.

Возросли материальные затраты на содержание улично-дорожной сети в связи с необходимостью проведения значительного объема работ по ямочному ремонту дорожного покрытия улиц и замене уличных осветительных приборов. Средний износ осветительных приборов составляет 60%.

2.6. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации городского поселения, обеспеченность парковками (парковочными местами)

На 01 сентября 2016года в Саткинском муниципальном районе насчитывается 25415 единиц транспортных средств на 81663 человека населения. Детальная информация видов транспорта отсутствует.

Автомобильный парк Бакальского городского поселения преимущественно состоит из легковых автомобилей, принадлежащих частным лицам. Детальная информация видов транспорта отсутствует. За период с 2013 по 2016 годы отмечается рост транспортных средств и уровня автомобилизации населения.

Хранение транспортных средств осуществляется на придомовых территориях, платных автостоянках, гаражных кооперативах. Парковочные места имеются у всех объектов социальной инфраструктуры и у административных зданий хозяйствующих организаций.

2.7. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока

Передвижение по территории населенных пунктов городского поселения осуществляется с использованием пассажирского автобусного транспорта, личного транспорта либо в пешем порядке. Городское и пригородное автобусное движение внутри и между населенными пунктами организовано в соответствии с расписанием.

Регулярные пригородные маршруты:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Номер маршрута | Маршрут (начальный и конечный пункт) | Число рейсов в день | Пассажирооборот за 1 рейс, пасс. км. |
| №399 | «Сатка – Бакал» | 88 | 196 |
| №399 Б | «Сатка (Западный) – Бакал» | 3 | 235 |
| №399 В | «Сатка – п. Катавка» | 2 | 343 |
| №401 | «Бакал – Бердяуш» | 4 | 629 |
| №430 | «Бакал – Межевой» | 4 | 672 |

Регулярные городские маршруты:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Номер маршрута | Маршрут (начальный и конечный пункт) | Число рейсов в день | Пассажирооборот за 1 рейс, пасс. км. |
| №2 | «пл. Ленина – пл. Ленина» | 14 | 53 |
| №4 | «Автостанция – п. Катавка» | 8 | 109 |

2.8. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

Для передвижения пешеходов предусмотрены тротуары. В местах пересечения с проезжей частью оборудованы нерегулируемыми пешеходными переходами.

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории поселения не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

2.9. Характеристика движения грузовых транспортных средств

Грузовые транспортные средства на территории Бакальского городского поселения перемещаются по согласованным маршрутам.

2.10. Анализ уровня безопасности дорожного движения

Безопасность дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических задач Российской Федерации.

Из всех источников опасности на автомобильном транспорте большую угрозу для населения представляют дорожно-транспортные происшествия. Основная часть происшествий происходит из-за нарушений правил дорожного движения, превышение скоростного режима и неудовлетворительного качества дорожных покрытий.

Аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб как обществу в целом, так и отдельным гражданам. Дорожно-транспортный травматизм приводит к исключению из сферы производства людей трудоспособного возраста. Гибнут и становятся инвалидами дети.

Через Бакальское городское поселение проходят дороги регионального значения: Сатка – Бакал – автодорога М5 «Урал», Катавка – автодорога М5 «Урал», Катав–Ивановский муниципальный район – автодорога М5 «Урал», по которым транспортируются легковоспламеняющиеся, химические, горючие, взрывоопасные и другие вещества. Аварии на автомобильном транспорте при перевозке опасных грузов с выбросом (выливом) опасных химических веществ, взрывом горючих жидкостей и сжиженных газов возможны на автодороге а/д М5 «Урал» Москва – Челябинск (74ОПРЗ К-198), на подъезде к городу Бакал.

В связи с чем, одним из приоритетных направлений социально-экономического развития Бакальского городского поселения является сохранение жизни и здоровья участников дорожного движения, снижение демографического и социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

2.11. Оценка уровня негативности воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека

Характерные факторы, неблагоприятно влияющие на окружающую среду и здоровье:

Загрязнение атмосферы. Выброс в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксин азота и серы, озон) приводят не только к загрязнению атмосферы, но и к вредным проявлениям для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеванием.

Воздействие шума. Приблизительно 30 процентов населения России подвергается воздействия шума от автомобильного транспорта с уровнем выше 55 дБ. Это приводит к росту сердечно-сосудистых и эндокринных заболеваний. Воздействие шума влияет на познавательные способности людей, вызывают раздражительность.

Учитывая сложившуюся планировочную структуру Бакальского городского поселения и характер дорожно-транспортной сети, отсутствие дорог с интенсивным движением в районах жилой застройки, можно сделать вывод о сравнительно благополучной экологической ситуации в части воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека.

2.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной системы поселения

Основными документами, определяющими порядок функционирования и развития транспортной инфраструктуры, являются:

1. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 №190-ФЗ;
2. Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 08.11.2007 №257-ФЗ;
3. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 №196-ФЗ;
4. Постановление Правительства РФ «О правилах дорожного движения» от 23.10.1993 №1090;
5. Постановление Правительства РФ «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов» от 25.12.2015 №1440;
6. Генеральный план Бакальского городского поселения

Нормативно – правовая база, необходимая для функционирования и развития транспортной инфраструктуры, сформирована.

1. Прогноз транспортного спроса, изменение объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения

3.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения

В период реализации программы прогнозируется тенденция незначительного снижения численности населения.

На территории Бакальского городского поселения проживает 19 942 человека.

Население Бакальского городского поселения, в основном, имеет благоприятные условия проживания по параметрам жилищной обеспеченности. Поэтому приоритетной задачей жилищного строительства на расчетный срок является создание комфортных условий с точки зрения обеспеченности современным инженерным оборудованием и замена ветхого жилого фонда на новый.

Решение этих задач возможно при увеличении объёмов строительства жилья за счёт всех источников финансирования. Всё это потребует большой работы по привлечению инвесторов к реализации этой программы.

Из большего числа нормативных критериев (обеспеченность школами, детскими дошкольными учреждениями, объектами культуры, инженерными сетями, дорогами и др.) наиболее приоритетными является обеспеченность жителей жильем, удовлетворительное состояние дорог населенных пунктов, газификация населенных пунктов.

3.2. Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории поселения

С учетом сложившейся экономической ситуации, характер и объемы передвижения населения и перевозки грузов практически не изменяются.

* 1. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

В период реализации Программы транспортная инфраструктура по видам транспорта не претерпит существенных изменений. Основным видом транспорта остается автомобильный транспорт и общественный пассажирский транспорт. Транспортная связь с районным, областным и населенными пунктами внутри Бакальского городского поселения будут осуществляться общественным транспортом (автобусное сообщение), автомобильным транспортом и пешеходным сообщением. Для целей обслуживания действующих производственных предприятий сохраняется использование грузового и железнодорожного транспорта.

* 1. Прогноз развития дорожной сети

Основными направлениями развития дорожной сети поселения в период реализации Программы будет являться увеличение протяженности, соответствующим нормативным требованиям, автомобильных дорог общего пользования за счет ремонта, капитального ремонта, реконструкции автомобильных дорог, поддержание автомобильных дорог на уровне соответствующем категории дороги, путем нормативного содержания дорог, повышения качества и безопасности дорожной сети.

3.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

При сохранившейся тенденции к увеличению уровня автомобилизации населения, с учетом прогнозируемого увеличения количества транспортных средств, без изменения пропускной способности дорог, предполагается повышение интенсивности движения по основным направлениям к объектам тяготения.

* 1. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Предполагается незначительный рост аварийности. Это связано с увеличением парка автотранспортных средств и неисполнением участниками дорожного движения.

Факторами, влияющими на снижение аварийности, станут:

- обеспечение контроля над выполнением мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения;

- развитие целевой системы воспитания и обучения детей безопасному поведению на улицах и дорогах;

- проведение разъяснительной и предупредительно-профилактической работы среди населения по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения с использованием СМИ.

3.7. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье человека

В период действия Программы не предполагается изменения центров транспортного тяготения, структуры, предполагается незначительное изменение маршрутов и объемов грузовых и пассажирских перевозок. Причиной увеличения негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения станет рост автомобилизации населения, в связи с чем, усилится загрязнение атмосферы выбросами в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ и увеличение воздействие шума на здоровье человека.

1. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры, с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог. Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполненных работ по содержанию, ремонту, капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования. В условиях, когда объем инвестиций в дорожный фонд является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной инфраструктуры на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. Поэтому в Программе выбирается вариант качественного и своевременного содержания и капитального ремонта дорог.

1. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры

5.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта, мероприятия транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов.

С учетом сложной экономической ситуацией, мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта, по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов, по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства, по развитию пешеходного и велосипедного передвижения, по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб в период реализации Программы не предусматриваются.

5.2. Мероприятия по развитию пешеходного передвижения, мероприятия по развитию сети дорог поселения, мероприятия по повышению безопасности дорожного движения

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

6. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры

Источниками финансирования Программы будут являться средства бюджета Саткинского муниципального района, субсидии из областного бюджета, а также средства дорожного фонда Бакальского городского поселения.

7. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры

При эффективном выполнении мероприятий, включенных в Программу, увеличится протяженность дорог, соответствующая нормативным требованиям, повыситься безопасность дорожного движения.

1. Предложения по инвестиционным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории поселения

В рамках реализации настоящей Программы не предполагается проведение институциональных преобразований, структуры управления и взаимосвязей при осуществлении деятельности в сфере проектирования, строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры. Нормативно-правовая база для Программы сформирована и не изменяется.

ПЕРЕЧЕНЬ

мероприятий Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Бакальского городского поселения

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п.п. | Наименование мероприятия  | Год, сумма тыс. рублей | Примечание |
| 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022-2027 |
| 1 | Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения (текущий ремонт) | 2881,0 | 2881,0 | 2881,0 | 2881,0 | 2881,0 | + | + - Планируются указанные мероприятия, объемы средств будут уточнятся |
| 2 | Асфальтирование автодороги (ул. Старобакальская) | 3144,130 |  |  |  |  | + |
|  | Капитальный ремонт автодороги (ул. Лермонтова - Партизанская) |  | 7270,657 |  |  |  |  |
| 3 | Асфальтирование автодороги (ул. Пионерская - Набережная) |  |  | 1500,608 |  |  | + |
| 4 | Капитальный ремонт автодороги (ул. Кооперативная) |  |  |  | 321,438 |  | + |
| 5 | Обустройство автомобильных дорог общего пользования местного значения в целях повышения безопасности дорожного движения | 400,0 | 350,0 | 300,0 | 250,0 | 200,0 | + |