

Государственное казенное учреждение Московской области
«Управление автомобильных дорог Московской области
«Мосавтодор»

Дополнение к ДНД МО – 016/2011

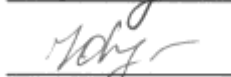
«Методика оценки технического состояния и разработки предложений по планированию на ближайшую и среднесрочную перспективу работ по реконструкции, капитальному ремонту и ремонту с оценкой стоимости необходимых ремонтно-строительных работ для сети автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Московской области»

«Разработано»

 Славуцкий М.А.

 Михайлов Н.С.

 Кочин Ю.М.

 Сибирякова Ю.М.

ГУП МО «Лабораторно-исследовательский центр»
Пушкино 2013 г.

1.1. Весенний осмотр 2013 года проводят по методике, изложенной в данном дополнении с учетом основных положений нормативных документов ДНД МО – 016/2011 «Методика оценки технического состояния и разработки предложений по планированию на ближайшую и среднесрочную перспективу работ по реконструкции, капитальному ремонту и ремонту с оценкой стоимости необходимых ремонтно-строительных работ для сети автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Московской области» и ДНД МО – 025/2011 «Методика проведения экспертной оценки фактического состояния дорожной сети Московской области и необходимых мер по увеличению пропускной способности сети в рамках взаимодействия правительства Москвы и Правительства Московской области по транспорту и дорожному строительству».

Весенний осмотр 2013 года проводят для автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения Московской области с усовершенствованным типом покрытия.

1.2. В условиях недостаточного финансирования сети автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения Московской области распределение финансовых средств на проведение дорожных работ по конкретным адресам (объектам) является комплексной задачей, учитывающей интенсивность движения, степень разрушений дорожной одежды и фактический уровень загрузки движением.

Для этого сеть автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения Московской области разделяется на однородные группы дорог, внутри которых происходит ранжирование по степени потребности в дорожных работах.

Ранжирование – это последовательное выстраивание участков автомобильных дорог в списке по степени потребности в проведении дорожных работ. Первым в списке располагается участок, имеющий наибольшую оценку потребности в проведении дорожных работ, последним в списке располагается участок, имеющий наименьшую оценку потребности в проведении дорожных работ.

Распределение финансовых средств, выделяемых на группу, внутри каждой группы по объектам, осуществляется с учетом ранжирования объектов по степени потребности в дорожных работах. Ранжирование объектов по степени потребности в дорожных работах производится на основании результатов весеннего осмотра по методике, изложенной в настоящем Дополнении.

Автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения Московской области делятся на две группы: опорная сеть и участки автомобильных дорог, не включенные в опорную сеть.

К опорной сети автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Московской области относятся автомобильные дороги, обеспечивающие, в первую очередь, транзитные связи между муниципальными образованиями Московской области и сопредельными регионами, связи сети автомобильных дорог Московской области с федеральными автомобильными дорогами, а также автомобильные дороги Московской области имеющие устойчивое региональное значение. Участки автомобильных дорог, отнесенные к опорной сети автомобильных дорог Московской области, должны образовывать взаимосвязанную сеть.

Перечень автомобильных дорог опорной сети формируется экспертным образом на основании данных, предоставленных работниками РУАД и их оценки сотрудниками Управления «Мосавтодор»

2. По результатам весеннего осмотра автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения Московской области в 2013 году осмотренные участки автомобильных дорог относят к следующим группам по техническому состоянию:

- Участки автомобильных дорог, соответствующие нормативным требованиям по данным весеннего осмотра 2013 года, и нуждающиеся только в работах по содержанию и (или) в работах по обеспечению безопасности дорожного движения;
- Участки автомобильных дорог, не соответствующие нормативным требованиям по данным весеннего осмотра 2013 года, и нуждающихся в работах по ремонту;
- Участки автомобильных дорог, не соответствующие нормативным требованиям по данным весеннего осмотра 2013 года, и нуждающиеся в работах по капитальному ремонту;
- Участки автомобильных дорог, не соответствующие нормативным требованиям по данным весеннего осмотра 2013 года, и нуждающиеся в работах по реконструкции.

Объекты, попавшие в списки автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям по данным весеннего осмотра 2013 года, в другие списки не включаются.

Списки автомобильных дорог, не соответствующих нормативным требованиям по данным весеннего осмотра 2013 года и нуждающихся в дорожных работах, должны быть ранжированы по степени потребности в дорожных работах на основании результатов весеннего осмотра в соответствии с настоящим Дополнением.

3. В целях выявления автомобильных дорог, не соответствующих нормативным требованиям и нуждающихся в работах по капитальному ремонту или реконструкции, по результатам весеннего осмотра 2013 г. применяют обобщённую оценку потребности участков автомобильных дорог в работах по капитальному ремонту или реконструкции.

В целях выявления автомобильных дорог, не соответствующих нормативным требованиям и нуждающихся в работах по ремонту, по результатам весеннего осмотра 2013 г. применяют обобщённую оценку потребности участков автомобильных дорог в работах по ремонту.

Обобщенные оценки потребности участка автомобильной дороги в работах по реконструкции, капитальному ремонту или ремонту учитывают:

- фактическую интенсивность движения транспортных средств, так как интенсивность движения автотранспортных средств – это интенсивность движения налогоплательщиков. Чем интенсивность движения налогоплательщиков для элемента сети выше, тем большее количество средств должно тратиться на содержание и ремонт этого элемента сети, и, соответственно, тем более высокий уровень требований должен предъявляться к технико-эксплуатационному состоянию этого элемента сети;
- фактическую степень разрушения покрытия, так как чем выше степень разрушения покрытия, тем выше затраты налогоплательщиков на перевозку грузов и на ремонт

автотранспортных средств. Соответственно, тем большее количество средств должно быть затрачено на приведение участка автомобильной дороги в состояние, соответствующее нормативным требованиям;

- фактический уровень загрузки участка дорог движением, так как чем выше уровень загрузки движением, тем выше аварийность движения и выше потери налогоплательщиков от ДТП. Также, чем выше уровень загрузки движением, тем большее время автотранспортные средства проводят в заторах и тем выше затраты налогоплательщиков на перевозку грузов, соответственно, тем большее количество средств должно быть вложено в развитие и реконструкцию участка автомобильной дороги.

4.1. Обобщенная оценка потребности участков автомобильных дорог в работах по капитальному ремонту или реконструкции определяется по формуле 1:

$$Q_{кр} = Q_N * Q_{сн} * Q_{пр} \quad (1)$$

- где:
- $Q_{кр}$ - оценка потребности участков автомобильных дорог в работах по капитальному ремонту или реконструкции;
 - Q_N - оценка влияния интенсивности движения;
 - $Q_{сн}$ - оценка влияния состояния потока автомобилей при движении по участку;
 - $Q_{пр}$ - оценка влияния разрушений и деформаций, связанных с потерей прочности.

4.2. Обобщенная оценка потребности участков автомобильных дорог в работах по ремонту определяется по формуле 2:

$$Q_p = Q_N * Q_{сн} * Q_{ор} \quad (2)$$

- где:
- Q_p - оценка потребности участков автомобильных дорог в работах по ремонту;
 - Q_N - оценка влияния интенсивности движения;
 - $Q_{сн}$ - оценка влияния состояния потока автомобилей при движении по участку;
 - $Q_{ор}$ - оценка влияния общих разрушений и деформаций

4.3. Оценка влияния интенсивности движения Q_N определяется по таблице 1:

Таблица 1

Группа по содержанию автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения Московской области	Фактическая среднегодовая суточная интенсивность движения, авт./сут.	Оценка влияния интенсивности движения, Q_N
3, 3А, 3Н	Менее 500	1,00
2, 2Н	Менее 3 000 Более 500	1,35
1, 1Н	Менее 10 000 Более 3 000	1,60
1С, 1СН	Менее 20 000 Более 10 000	1,75
	Менее 30 000 Более 20 000	1,85
	Менее 40 000 Более 30 000	1,90
	Менее 50 000 Более 40 000	1,95
	Более 50 000	2,00

4.4. Оценка влияния состояния потока автомобилей при движении по участку $Q_{сн}$ определяется по таблице 2:

Таблица 2

Состояние потока автомобилей	Характеристика потока автомобилей для периода пиковой нагрузки	Оценка влияния состояния потока, $Q_{сн}$
Ненасыщенное движение	Автомобили движутся в свободных условиях или группами, существуют большие интервалы между автотранспортными средствами	1,0
Насыщенное движение	Автомобили движутся в сплошном потоке с малой скоростью (т.е. скоростью меньше разрешенной, но больше 15-20 км/ч), существуют небольшие интервалы между автотранспортными средствами	1,2

Нерегулярные заторы	Заторы на автомобильных дорогах или участках автомобильных дорог могут возникать вследствие случайных факторов несколько раз в год	
Сезонные заторы	Заторы на автомобильных дорогах или участках автомобильных дорог возникают сезонно, в осенне-зимний или весенне-летний сезоны	
Плотное насыщенное движение, еженедельные заторы, ежедневные заторы	Заторы на автомобильных дорогах или участках автомобильных дорог возникают ежедневно или несколько раз в неделю	1,5

Дорожный затор – скопление транспортных средств на дороге, существенно снижающие её пропускную способность. Транспортный поток уплотняется, интервалы между транспортными средствами минимальны, резко снижается скорость движения автомобилей (менее 15-20 км/час), транспортные средства движутся с частыми остановками.

При проведении экспертной оценки состояния потока автомобильного транспорта учитываются следующие периоды пиковой нагрузки:

Периоды пиковой нагрузки, характеризующиеся временем года:

Осенне-зимний сезон. Для этого сезона характерно преобладание отрицательных температур и выпадение осадков в виде снега, что приводит к сокращению используемой для движения ширины проезжей части, уменьшению сцепных качеств покрытия и, соответственно, понижению скорости движения автомобиля по дороге. Пиковый уровень нагрузки на маршруте в осенне-зимний сезон возникает в нескольких случаях (или совокупности случаев):

- во время снегопада или метели в случае достаточно большой интенсивности движения и несвоевременной очистки проезжей части от снега и льда;
- вследствие дорожно-транспортных происшествий, случившихся при недостаточной пропускной способности и невозможности объезда из-за необеспеченных сцепных качеств покрытия или недостаточной подготовки водителя для управления автотранспортным средством в зимних условиях.

Весенне-летний сезон. Этот период характерен именуется «дачным сезоном» и характерен увеличением автотранспортных средств на дороге и популярностью маршрутов, позволяющих выехать из Москвы в Московскую область. Вследствие этого пиковый уровень нагрузки в весенне-летний период возникает в следующих случаях (или совокупности случаев):

- во время массового исхода жителей Москвы на дачи, находящиеся в Московской области;
- во время массового возвращения жителей Москвы с дач;

- в результате дорожно-транспортных происшествий, случившихся при недостаточной пропускной способности и невозможности объезда по вине неопытных водителей, использующих транспортное средство только в дачный сезон.

Периоды пиковой нагрузки, характеризующиеся днями недели:

- Рабочие дни. В основном, пиковая нагрузка возникает в весенне-летний сезон в начале рабочей недели (понедельник) и в конце рабочей недели (пятницу), когда большинство водителей направляются из Московской области в Москву и обратно.

- Выходные дни. Самыми загруженными направлениями (в весенне-летний сезон) являются основные автодороги, соединяющие Москву и Московскую область. Пиковые нагрузки в основном возникают в субботу (утренние часы) и воскресенье (вечерние часы).

Периоды пиковой нагрузки, характеризующиеся временем суток в рабочие дни:

- Утренние часы, когда большое количество работающих в Москве жителей Подмосковья направляется на работу.

- Вечерние часы, когда жители Московской области, работающие в Москве, возвращаются домой.

4.5. Оценка влияния разрушений и деформаций, связанных с потерей прочности, Q_{np} , применяемая для оценки потребности участков автомобильных дорог в работах по капитальному ремонту или реконструкции, определяется по формуле 3:

$$Q_{np} = \frac{P_{np\Phi} - P_{npGP}}{\overline{P_{np\Phi}}} \quad (3)$$

где: Q_{np} - оценка влияния разрушений и деформаций, связанных с потерей прочности;

$P_{np\Phi}$ - фактический процент разрушений и деформаций, связанных с потерей прочности (определяется по результатам весеннего осмотра 2013 г.);

P_{npGP} - граничный процент (отделяющий разрушенные участки от неразрушенных) разрушений и деформаций, связанных с потерей прочности (определяется по таблице 3);

$\overline{P_{np\Phi}}$ - средний процент разрушений и деформаций, связанных с потерей прочности (средний процент для каждого РУАД, определённый по результатам весеннего осмотра).

Таблица 3

Показатель, применяемый при оценке потребности участков автомобильных дорог в работах по капитальному ремонту	Для автомобильных дорог группы по содержанию			
	1С, 1СН	1, 1Н	2, 2Н, 3А, 3Н	3
Граничный процент разрушений и деформаций, связанных с потерей прочности, %	5	10	15	20

В том случае, если фактический процент разрушений и деформаций, связанных с потерей прочности, меньше граничного процента разрушений и деформаций, связанных с

потерей прочности, то на участке автомобильной дороги проведения работ по капитальному ремонту не требуется.

4.6. Оценка влияния общих разрушений и деформаций Q_{op} , применяемая для оценки потребности участков автомобильных дорог в работах по ремонту, определяется по формуле 4:

$$Q_{op} = \frac{P_{op\Phi} - P_{opГР}}{P_{op\Phi}} \quad (4)$$

где: Q_{op} - оценка влияния общих разрушений и деформаций;
 $P_{op\Phi}$ - фактический процент общих разрушений и деформаций (определяется по результатам весеннего осмотра 2013 г.);
 $P_{opГР}$ - граничный процент общих разрушений и деформаций (определяется по таблице 4);
 $\overline{P_{op\Phi}}$ - средний процент общих разрушений и деформаций (средний процент для каждого РУАД, определённый по результатам весеннего осмотра).

Таблица 4

Показатель, применяемый при оценке потребности участков автомобильных дорог в работах по ремонту	Для автомобильных дорог группы по содержанию			
	1С, 1СН	1, 1Н	2, 2Н, 3А, 3Н	3
Граничный процент общих разрушений и деформаций, %	30	40	50	70

В том случае, если фактический процент общих разрушений и деформаций меньше граничного процента общих разрушений и деформаций, то на участке автомобильной дороги проведения работ по ремонту не требуется.

4.7. Анализ результатов весеннего осмотра 2012 г.

В таблице 5 приведены результаты весеннего осмотра сети автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения Московской области, проведённого в 2012 году. Средний процент общих разрушений и деформаций и средний процент разрушений и деформаций, связанных с потерей прочности, приведены отдельно по каждому РДУ (с 01.01.2013 г. – РУАД).

Таблица 5

Региональное дорожное управление	Средний процент общих разрушений и деформаций, %	Средний процент разрушений и деформаций, связанных с потерей прочности, %
№ 1	66	28
№ 2	41	23

№ 3	42	25
№ 4	38	15
№ 5	42	17
№ 6	45	16
№ 7	41	23
№ 8	35	11
№ 9	49	24
Среднее значение по всем РДУ, %	44	20

Из таблицы 5 видно, что наибольшее значение среднего процента общих разрушений и деформаций составляет 66%, а наименьшее – 38%. Наибольшее значение среднего процента разрушений и деформаций, связанных с потерей прочности, составляет 28%, а наименьшее – 11%.

Как видно, разброс между максимальными и минимальными результатами велик – в 1,7 раза при определении среднего по РДУ процента общих разрушений и деформаций и в 2,5 раза при определении среднего по РДУ процента разрушений и деформаций, связанных с потерей прочности.

Работы по ремонту и капитальному ремонту на сети автомобильных дорог межмуниципального или регионального значения Московской области в необходимом объёме не проводятся с 2005 года. Накопленный за 8 лет недоремонт привёл к значительному ухудшению технического состояния всей сети автомобильных дорог межмуниципального или регионального значения Московской области.

Поэтому такой большой разброс результатов весеннего осмотра 2012 года обусловлен не отличиями в техническом состоянии автомобильных дорог в разных районах Московской области, а индивидуальными особенностями специалистов РДУ (с 01.01.2013 г. – РУАД), проводящих оценку технического состояния автомобильных дорог.

Для того чтобы сгладить различия, обусловленные человеческим фактором, при определении оценки влияния общих разрушений и деформаций Q_{op} , средний процент общих разрушений и деформаций принимается как средний для каждого РУАД процент общих разрушений и деформаций. При определении оценки влияния разрушений и деформаций, связанных с потерей прочности Q_{np} , средний процент разрушений и деформаций, связанных с потерей прочности, принимается как средний для каждого РУАД процент разрушений и деформаций, связанных с потерей прочности.

5. Процедура формирования документов по результатам весеннего осмотра сети автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения Московской области 2013 года отражена в таблице 6.

Таблица 6

№ п/п	Наименование документа оценки технического состояния по результатам весеннего осмотра 2013 года	Роль в формировании документа		
		РУАД	ГУП МО ЛИЦ	Центральный аппарат Управления «Мосавтодор»
1	2	3	4	5
1	Ведомость результатов весеннего осмотра сети автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения 2013 года	Формирование ведомостей по отделениям (ведомости формируются в программе Microsoft Excel)	Экспертная проверка результатов осмотра по отделениям, фор- мирование сводных ведомостей	Обеспечение взаимодействия РУАД и ГУП МО ЛИЦ, хранение результатов
2	Списки автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям по данным весеннего осмотра 2013 года, и нуждающихся только в работах по содержанию и (или) в работах по обеспечению безопасности дорожного движения	-	Формирование сводных списков: <ul style="list-style-type: none"> • для опорной сети, • для автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения Московской области, не включенных в опорную сеть • в целом для сети автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения Московской области 	Занесение результатов в базу данных, формирование списков работ по содержанию и безопасности движения на 2014 год и среднесрочную перспективу

3	Списки автомобильных дорог, не соответствующих нормативным требованиям по данным весеннего осмотра 2013 года, и нуждающихся в работах по ремонту и капитальному ремонту	-	<p>Формирование сводных списков, с ранжированием по степени потребности в работах по ремонту:</p> <ul style="list-style-type: none"> • для опорной сети, • для автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения Московской области, не включенных в опорную сеть • в целом для сети автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения Московской области 	Занесение результатов в базу данных, формирование списков работ по ремонту, капитальному ремонту и реконструкции на 2014 год и среднесрочную перспективу
4	Списки автомобильных дорог, не соответствующих нормативным требованиям по данным весеннего осмотра 2013 года, и нуждающихся в работах по ремонту, капитальному ремонту и реконструкции	-	<p>Формирование сводных списков, с ранжированием по степени потребности в работах по капитальному ремонту или реконструкции:</p> <ul style="list-style-type: none"> • для опорной сети, • для автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения Московской области, не включенных в опорную сеть • в целом для сети автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения Московской области 	Занесение результатов в базу данных, формирование списков работ по ремонту, капитальному ремонту или реконструкции на 2014 год и среднесрочную перспективу

6. Документы, формируемые по результатам весеннего осмотра сети автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения Московской области 2013 года, оформляются следующим образом:

- 6.1 Ведомость результатов весеннего осмотра сети автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения 2013 года по Форме 1;
- 6.2 Списки автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям по данным весеннего осмотра 2013 года, и нуждающихся только в работах по содержанию и (или) в работах по обеспечению безопасности дорожного движения по Форме 2:
 - для опорной сети,
 - для автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения Московской области, не включенных в опорную сеть
 - для сети автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения Московской области в целом.
- 6.3 Списки автомобильных дорог, не соответствующих нормативным требованиям по данным весеннего осмотра 2013 года, и нуждающихся в работах по ремонту и капитальному ремонту по Форме 3:
 - для опорной сети,
 - для автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения Московской области, не включенных в опорную сеть
 - для сети автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения Московской области в целом.
- 6.4 Списки автомобильных дорог, не соответствующих нормативным требованиям по данным весеннего осмотра 2013 года, и нуждающихся в работах по ремонту, капитальному ремонту и реконструкции по Форме 4:
 - для опорной сети,
 - для автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения Московской области, не включенных в опорную сеть
 - для сети автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения Московской области в целом.

**Ведомость результатов весеннего осмотра сети автомобильных дорог
регионального или межмуниципального значения 2013 года**

№ п/п	Код дороги, титул дороги	Относится ли участок к опорной сети	Наименование муниципального образования		Координаты прохождения по муниципальному образованию, км, ПК	Протяженность участка, км	Группа дороги по содержанию	Интенсивность движения, авт./сут.	Процент разрушения, %		Характеристика плотности потока и наличия заторов	Оценка специалистами РУАД технического состояния участка (соответствует нормативным требованиям, нуждается в работах по ремонту, капитальному ремонту, реконструкции)	Расчетная обобщенная оценка потребности участка в дорожных работах
			район	городской округ					общий	связанный с потерей прочности			
Итого осматриваемых автомобильных дорог,													

Дата составления _____

Подписи специалистов _____

Ф.И.О., организация

Ф.И.О., организация

Ф.И.О., организация

**Список автомобильных дорог
регионального или межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям по данным весеннего осмотра 2013
года, и нуждающихся только в работах по содержанию и (или) в работах по безопасности движения**

(для опорной сети автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения; для автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения Московской области, не включенных в опорную сеть; в целом для сети автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения Московской области)

№ п/п	Код дороги, титул дороги	Наименование муниципального образования		Координаты прохождения по муниципальному образованию, км, ПК	Протяженность участка, км	Группа дороги по содержанию
		район	городской округ			
Итого автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям и нуждающихся только в работах по содержанию и (или) безопасности движения						

Дата составления _____

Подписи специалистов _____

Ф.И.О., организация

Ф.И.О., организация

Ф.И.О., организация

**Список автомобильных дорог
регионального или межмуниципального значения, не соответствующих нормативным требованиям по данным весеннего осмотра
2013 года, и нуждающихся в работах по ремонту и капитальному ремонту**

(для опорной сети автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения; для автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения Московской области, не включенных в опорную сеть; в целом для сети автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения Московской области)

№ участка в ранжированном ряду по степени несоответствия нормативным требованиям	Расчетная обобщенная оценка потребности участка в работах по ремонту и капитальному ремонту	Необходимый вид дорожных работ (ремонт, капитальный ремонт)	Код дороги, титул дороги	Наименование муниципального образования		Координаты прохождения по муниципальному образованию, км, ПК	Протяженность участка, км	Группа дороги по содержанию
				район	городской округ			
Итого автомобильных дорог, не соответствующих нормативным требованиям и нуждающихся в работах по капитальному ремонту и ремонту.								

Дата составления _____

Подписи специалистов _____

Ф.И.О., организация

Ф.И.О., организация

Ф.И.О., организация

**Список автомобильных дорог
регионального или межмуниципального значения, не соответствующих нормативным требованиям по данным весеннего осмотра
2013 года, и нуждающихся в работах по ремонту, капитальному ремонту и реконструкции**

(для опорной сети автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения; для автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения Московской области, не включенных в опорную сеть; в целом для сети автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения Московской области)

№ участка в ранжированном ряду по степени несоответствия нормативным требованиям	Расчетная обобщенная оценка потребности участка в работах по ремонту и капитальному ремонту	Необходимый вид дорожных работ (ремонт, капитальный ремонт, реконструкция)	Код дороги, титул дороги	Наименование муниципального образования		Координаты прохождения по муниципальному образованию, км, ПК	Протяженность участка, км	Группа дороги по содержанию
				район	городской округ			
Итого автомобильных дорог, не соответствующих нормативным требованиям и нуждающихся в работах по ремонту, капитальному ремонту и реконструкции								

Дата составления _____

Подписи специалистов _____

Ф.И.О., организация

Ф.И.О., организация

Ф.И.О., организация