

ПРАВИТЕЛЬСТВО ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ
от 14 ноября 2013 г. N 397

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ ЛЕНИНГРАДСКОЙ
ОБЛАСТИ "РАЗВИТИЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ"

(в ред. Постановлений Правительства Ленинградской области
от 11.03.2014 [N 60](#), от 30.05.2014 [N 220](#),
от 31.10.2014 [N 506](#))

В целях реализации государственной социально-экономической политики Ленинградской области в сфере сохранности и развития автомобильных дорог общего пользования, находящихся на балансе Ленинградской области, Правительство Ленинградской области постановляет:

1. Утвердить прилагаемую государственную [программу](#) Ленинградской области "Развитие автомобильных дорог Ленинградской области".
2. Контроль за исполнением постановления возложить на вице-губернатора Ленинградской области по строительству Богачева Г.И.

Губернатор
Ленинградской области
А.Дрозденко

УТВЕРЖДЕНА
постановлением Правительства
Ленинградской области
от 14.11.2013 N 397
(приложение)

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПРОГРАММА ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ
"РАЗВИТИЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ"

(в ред. Постановлений Правительства Ленинградской области
от 11.03.2014 [N 60](#), от 30.05.2014 [N 220](#),
от 31.10.2014 [N 506](#))

Паспорт
государственной программы
"Развитие автомобильных дорог Ленинградской области"

Полное наименование	Государственная программа "Развитие автомобильных дорог Ленинградской области"
Ответственный исполнитель государственной программы	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области
Соисполнители государственной программы	-
Участники государственной программы	Администрации муниципальных образований Ленинградской области
Подпрограммы государственной программы	Государственная программа состоит из трех подпрограмм: Подпрограмма 1 "Развитие автомобильных дорог Ленинградской области" (далее - Подпрограмма 1); Подпрограмма 2 "Поддержание существующей сети автомобильных дорог общего пользования" (далее - Подпрограмма 2); Подпрограмма 3 "Содержание и управление дорожным хозяйством" (далее - Подпрограмма 3)
Цели государственной программы	Обеспечение устойчивого функционирования и развития автомобильных дорог для увеличения мобильности и улучшения качества жизни населения, стабильного экономического роста экономики, снижения транспортной составляющей в себестоимости конечной продукции, повышения инвестиционной привлекательности и транспортной доступности населенных пунктов Ленинградской области

<p>Задачи государственной программы</p>	<p>сохранение существующей дорожной сети Ленинградской области, повышение ее транспортно-эксплуатационного состояния за счет проведения полного комплекса работ по содержанию и ремонту автомобильных дорог;</p> <p>совершенствование и развитие сети автомобильных дорог для реализации потенциала социально-экономического развития муниципальных образований, освоения новых территорий, обеспечения автодорожных подходов к зонам приоритетного развития;</p> <p>ликвидация разрывов и "узких мест" на дорожной сети, в том числе за счет строительства и реконструкции мостовых переходов, путепроводов, устранения мест повышенной концентрации дорожно-транспортных происшествий;</p> <p>обеспечение связи населенных пунктов, имеющих перспективы развития, по автомобильным дорогам с твердым покрытием для обеспечения их транспортной доступности и улучшения условий жизни сельского населения;</p> <p>совершенствование управления дорожным хозяйством Ленинградской области</p>
<p>Целевые индикаторы и показатели государственной программы</p>	<p>доля автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям (%);</p> <p>доля сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием (%);</p> <p>уменьшение количества ДТП с пострадавшими на 1 тыс. автотранспортных средств (к уровню 2013 года) с сопутствующими дорожными условиями (%);</p>

ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения (и искусственных сооружений на них) после строительства и реконструкции (км), всего, в том числе по видам работ;

разработка стратегических и программных документов по развитию дорожного хозяйства Ленинградской области, предпроектной и проектной документации (шт.);

ввод в эксплуатацию самоходного парома в целях обеспечения функционирования паромной переправы (ед.);

уровень обеспечения норматива по содержанию автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения (по отношению к объемам, необходимым по нормативам, утвержденным [постановлением](#) Правительства Ленинградской области от 09.11.2012 N 343, %);

прирост протяженности автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, введенных в эксплуатацию после работ по капитальному ремонту и ремонту (км);

ежегодный прирост численности парка дорожной техники и другого имущества, необходимого для содержания автодорог и обеспечения контроля качества выполненных дорожных работ (ед.);

доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, имеющих оформленные документы по регистрации права собственности (%);

протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, на которых при реализации проектов строительства, реконструкции, капитального ремонта и ремонта предусмотрено применение инновационных технологий, материалов,

	конструкций, машин и механизмов (км)
Этапы и сроки реализации государственной программы	Государственная программа реализуется в один этап. Сроки реализации государственной программы - 2014-2017 годы
(в ред. Постановления Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)	
Финансовое обеспечение государственной программы - всего, в том числе по источникам финансирования	<p>Общий объем финансирования государственной программы за период 2014-2017 годов в ценах соответствующих лет составит 37616790,6 тыс. рублей (федеральный бюджет - 8791375,6 тыс. рублей, бюджетные ассигнования дорожного фонда Ленинградской области - 28412163,8 тыс. рублей, местные бюджеты - 53301,9 тыс. рублей, прочие источники - 359949,3 тыс. рублей),</p> <p>в том числе по годам реализации:</p> <p>2014 год - 9846803,2 тыс. рублей (федеральный бюджет - 1393375,6 тыс. рублей, бюджетные ассигнования дорожного фонда Ленинградской области - 8108097,9 тыс. рублей, местные бюджеты - 2319,8 тыс. рублей, прочие источники - 343009,9 тыс. рублей);</p> <p>2015 год - 8841837,8 тыс. рублей (федеральный бюджет - 2674000,0 тыс. рублей, бюджетные ассигнования дорожного фонда Ленинградской области - 6161645,2 тыс. рублей, местные бюджеты - 6192,6 тыс. рублей);</p> <p>2016 год - 11622125,6 тыс. рублей (федеральный бюджет - 4672000,0 тыс. рублей, бюджетные ассигнования дорожного фонда Ленинградской области - 6920617,2 тыс. рублей, местные бюджеты - 12569,0 тыс. рублей, прочие источники - 16939,4 тыс. рублей);</p> <p>2017 год - 7306024,1 тыс. рублей (федеральный бюджет - 52000,0 тыс. рублей, бюджетные ассигнования дорожного фонда Ленинградской области - 7221803,6 тыс. рублей, местные бюджеты - 32220,5 тыс. рублей)</p>

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

Ожидаемые
результаты реализации
государственной
программы

Доля автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составит 32,5%;

доля сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием, достигнет 72,8%;

количество ДТП с сопутствующими дорожными условиями с пострадавшими на 1 тыс. автотранспортных средств уменьшится на 8% по сравнению с уровнем 2013 года;

будет введен в эксплуатацию самоходный паром в целях обеспечения функционирования паромной переправы;

уровень обеспечения норматива по содержанию автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения (по отношению к объемам, необходимым по нормативам, утвержденным [постановлением](#) Правительства Ленинградской области от 9 ноября 2012 года N 343) достигнет 52,3%;

доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, имеющих оформленные документы по регистрации права собственности, достигнет 100%.

Всего за период 2014-2017 годов в результате реализации комплекса мероприятий, предусмотренных в государственной программе, планируется:

выполнение 24 научно-исследовательских и проектно-изыскательских работ (в том числе разработка 1 стратегии, 1 государственной программы, 22 проектно-изыскательских работ по объектам строительства и

реконструкции автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения);

обеспечение ввода в эксплуатацию 19,147 км автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения и 1677,2 пог. м искусственных сооружений на них;

прирост протяженности автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, введенных в эксплуатацию после работ по капитальному ремонту, составит 60,99 км и 47,3 пог. м искусственных сооружений на них, по ремонту - 753,04 км / 73,69 пог. м;

прирост численности парка дорожной техники и другого имущества, необходимого для содержания автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения и обеспечения контроля качества выполненных дорожных работ, составит 107 ед., лабораторного оборудования - 39 ед.;

протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, на которых при реализации проектов строительства, реконструкции, капитального ремонта и ремонта предусмотрено применение инновационных технологий, материалов, конструкций, машин и механизмов, составит 740,04 км

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

1. Общая характеристика, основные проблемы и прогноз развития сферы реализации государственной программы

Автомобильные дороги имеют важное значение для социально-экономического развития Ленинградской области. Они связывают обширную территорию области с зарубежными странами и соседними субъектами Российской Федерации, обеспечивают жизнедеятельность всех городов и населенных пунктов, в которых проживает свыше 1,7 млн чел., определяют возможности развития муниципальных образований, по ним осуществляются самые массовые автомобильные перевозки грузов и пассажиров. Сеть автомобильных дорог обеспечивает доступ к ресурсам, снижая транспортные издержки для многих отраслей и расширяя производственные возможности экономики региона в целом.

Благодаря уникальному географическому положению на побережье Балтийского моря в непосредственной близости к странам Европейского Союза и крупнейшим портам Европы Ленинградская область стала воротами в Россию, через которые проходит существенная доля международных грузов страны, включающих экспорт продукции российских предприятий и поставки в Россию импортных товаров, машин и оборудования. Общий объем переработки грузов в морских портах Ленинградской области (Приморска, Усть-Луги, Высоцка и Выборга) достиг в 2012 г. 136 млн тонн, что составило около четверти от объема перевалки грузов в морских портах России.

На территории Ленинградской области расположены наиболее загруженные сухопутные пограничные переходы через государственную границу Российской Федерации, обслуживающие международные автомобильные перевозки.

В общем объеме транспортной работы в Ленинградской области удельный вес автомобильных перевозок постоянно увеличивается, что свидетельствует о повышении конкурентоспособности автомобильного транспорта и переориентации ряда отраслей экономики на автотранспортные перевозки. В условиях роста конкуренции предприятия для сокращения издержек минимизируют складские запасы, поэтому возникает потребность в транспортировке грузов небольшими партиями, но в более жесткие сроки, обеспечить которые может только автотранспорт.

В настоящее время большинство предприятий всех отраслей экономики Ленинградской области, а также значительная часть населенных пунктов не имеют других подъездных путей, кроме автомобильных дорог, что предопределяет безальтернативное использование автомобильного транспорта.

За последние годы значение автомобильных дорог существенно возросло. Это связано как со значительным повышением спроса на автомобильные перевозки в условиях роста промышленного и сельскохозяйственного производства, увеличения объемов строительства, расширения международной торговли и развития сферы услуг, так и с изменением образа жизни людей, для которых автомобиль стал необходимым средством передвижения.

Ленинградская область является лидером в России по темпам роста грузооборота морских портов, развития сетевой торговли и сборочных производств международных концернов. В регионе активно развиваются как традиционные отрасли промышленности, лесопереработки, агропромышленного комплекса, строительства, туризма и торговли, так и высокотехнологичные производства, такие как автомобилестроение, судостроение, приборостроение, нефтехимия, целлюлозно-бумажная и электронная промышленность, которые во многом ориентированы на обслуживание автотранспортом.

В современных условиях от состояния автомобильных дорог зависит себестоимость товаров и услуг, производительность труда, конкурентоспособность и эффективность работы многих отраслей экономики Ленинградской области. В свою очередь, развитие дорожной сети определяет скорость и интенсивность обмена товарами и услугами, возможности освоения новых территорий и ресурсов, способствует повышению инвестиционного потенциала региона и росту качества жизни населения.

Ленинградская область по сравнению с другими регионами Российской Федерации имеет достаточно развитую сеть автомобильных дорог общего пользования, которая в основном

соответствует сложившейся системе расселения и размещению производительных сил. По состоянию на 01.01.2013 протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального и межмуниципального значения в Ленинградской области составила 11269,5 км, из которых протяженность дорог федерального значения - 1496,8 км (13,3%), регионального и межмуниципального значения - 9772,7 км (86,7%).

Из общей протяженности автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения 6233,2 км имеют усовершенствованное покрытие, 3108,0 км автодорог имеют покрытие переходного типа и 436,8 км - грунтовое покрытие.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, относящихся к I и II техническим категориям, составила на 01.01.2013 409,1 км (4,2%). Около 70% от общей протяженности автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения в Ленинградской области приходится на дороги низких категорий - IV, V и бескатегорийные.

Протяженность автомобильных дорог, проходящих в границах населенных пунктов Ленинградской области, составляет 2154,9 км, в том числе на автодорогах федерального значения - 260,9 км, на дорожной сети регионального и межмуниципального значения - 1894,0 км.

На автомобильных дорогах общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области эксплуатируется 574 моста и путепровода общей протяженностью 22206,7 пог. м. Большая часть мостовых сооружений являются железобетонными и каменными (469 шт., 17775,6 пог. м). Оставшиеся мосты являются металлическими (77 шт., 3288,5 пог. м) и деревянными (15 шт., 157,1 пог. м). Общая протяженность 13 путепроводов на пересечениях автодорог с железными дорогами составляет 985,5 пог. м (4,4% от общей протяженности всех эксплуатируемых мостов и путепроводов на сети автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области).

В Ленинградской области имеется одна паромная переправа на км 138 автомобильной дороги Петрозаводск - Ошта.

В настоящее время одним из наиболее существенных инфраструктурных ограничений является несоответствие уровня развития автомобильных дорог темпам социально-экономического развития Ленинградской области. Высокие темпы роста спроса на автомобильные перевозки, численности автотранспортных средств и уровня автомобилизации не сопровождаются соответствующими темпами развития дорожной сети.

Уровень развития автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения не в полной мере отвечает потребностям населения и экономики Ленинградской области. Это связано со следующими причинами:

1) низкий технический уровень автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения - около 70% от общей протяженности этих дорог имеют низкие технические категории (IV, V и бескатегорийные), 36,2% от общей протяженности этих дорог имеют покрытия переходного типа и грунтовые покрытия;

2) исчерпание пропускной способности ряда автомобильных дорог на подходах к Санкт-Петербургу;

3) доля автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составляет 42,1%, остальные дороги нуждаются в неотложном проведении работ по реконструкции или ремонту;

4) на территории Ленинградской области зарегистрировано более 200 железнодорожных переездов, находящихся в одном уровне с автодорогами, что вызывает риски дорожно-транспортных происшествий, потери времени и ухудшение условий движения автотранспорта и пешеходов;

5) низкий уровень инженерного оборудования и обустройства автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения (пешеходными переходами, тротуарами, техническими средствами организации движения, элементами системы освещения и т.д.);

6) на автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения около 40% мостов нуждаются в реконструкции и капитальном ремонте;

7) 803 сельских населенных пункта Ленинградской области (28% от их общего количества) не

обеспечены постоянной круглогодичной связью с дорожной сетью общего пользования по автомобильным дорогам с твердым покрытием, из них 13 населенных пунктов имеют население более 100 человек. Из-за отсутствия дорог с твердым покрытием около 15 тыс. жителей Ленинградской области в весенний и осенний периоды не имеют доступа к социальным объектам и услугам;

8) около 20% от общей протяженности автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения проходит по территории городов и других населенных пунктов Ленинградской области, что приводит к снижению скорости движения транспортных потоков и росту числа и тяжести дорожно-транспортных происшествий;

9) высокий уровень аварийности на дорогах Ленинградской области, в том числе с сопутствующими дорожными условиями. По числу дорожно-транспортных происшествий - 204,2 ДТП на 100 тыс. чел. населения - Ленинградская область занимает 7 место в Российской Федерации, а по числу погибших в ДТП - третье место. В 2012 году в Ленинградской области произошло 3576 дорожно-транспортных происшествий (2011 г. - 3508), в которых погибли 627 человек (2011 г. - 605) и пострадали 5464 чел. (2011 г. - 5073 чел.). Наибольшее количество ДТП совершается на федеральных автомагистралях, на участках автомобильных дорог в границах населенных пунктов и на одноуровневых пересечениях автомобильных дорог и железных дорог.

Несмотря на увеличение объемов финансирования автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения в последние годы имеющихся средств недостаточно для ликвидации недоремонта, проведения реконструкции и нового строительства, выполнения полного комплекса работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог в соответствии с нормативами.

В дорожном хозяйстве Ленинградской области еще не нашли применения механизмы государственно-частного партнерства, позволяющие привлечь частные инвестиции в строительство и реконструкцию автомобильных дорог.

Несоответствие автомобильных дорог потребностям населения и отраслей экономики является сдерживающим фактором для социально-экономического развития Ленинградской области.

Низкие показатели транспортно-эксплуатационного состояния дорожной сети накладывают серьезные ограничения на развитие всех отраслей экономики Ленинградской области, поскольку на транспортные издержки приходится от 10% до 30% в себестоимости многих видов товаров и услуг (в промышленности доля автотранспортных издержек составляет около 10-15%, в строительстве - до 20%, в сельском хозяйстве и торговле - до 30%).

Недостаток автомобильных дорог в сельской местности сдерживает рост сельскохозяйственного производства, снижает доступность для сельского населения образовательных, медицинских, культурных и торгово-бытовых услуг, не позволяет ликвидировать отставание сельских поселений от городских по уровню и условиям жизнедеятельности.

Отсутствие или низкое качество дорожной сети приводит к сворачиванию сельскохозяйственного производства, оттоку населения из сельской местности. Затраты на перевозки по грунтовым дорогам увеличиваются в 3-4 раза по сравнению с перевозками по дорогам с усовершенствованным покрытием.

Общие потери экономики из-за отставания в развитии дорожной сети и низкого транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения составляют около 8% ВРП Ленинградской области.

На перспективу прогнозируется повышение роли Ленинградской области в транспортной системе России. Это связано с несколькими факторами:

1) существенным ростом объемов международных перевозок, проходящих через морские порты Балтийского моря и сухопутные пограничные переходы, в связи с увеличением товарообмена между странами;

2) развитием новых направлений транспортных коридоров, проходящих по территории Ленинградской области: "Европа - Западный Китай" по маршруту Санкт-Петербург - граница Казахстана, "Северо-Запад - Сибирь" по маршруту Санкт-Петербург - Котлас - Сыктывкар - Пермь - Ханты-Мансийск - Томск;

3) ростом спроса на услуги транспортно-дорожного комплекса Ленинградской области за счет развития отраслей экономики.

Перечисленные процессы будут сопровождаться существенным изменением структуры грузоперевозок, связанным с развитием логистических принципов организации производства и распределения, с расширением дистрибутивных сетей, оптимизацией сетевых систем регулярной доставки товаров небольшими партиями, что приведет к повышению спроса на автомобильные перевозки грузов.

На перспективу в структуре грузооборота морских портов Ленинградской области значительно возрастет объем генеральных грузов, что повлечет за собой увеличение объемов перевозок портовых грузов на автотранспорте. Наиболее существенную роль автотранспорт играет в перевозках лесных, контейнерных, накатных и рефрижераторных грузов. Увеличение объемов перевозки портовых грузов на автотранспорте приведет к существенному росту интенсивности движения на автодорожных подходах к портам и дорожной сети, обеспечивающей выход на федеральные автодороги.

Повышение доходов населения Ленинградской области будет способствовать росту уровня автомобилизации. Прогнозируется, что численность легковых автомобилей на 1 тыс. чел. населения Ленинградской области возрастет с 275 авт. в 2012 г. до 600 авт. в 2030 г., то есть в 2,2 раза.

На протяжении последних лет наблюдается тенденция роста пассажиропотоков между Россией, Финляндией и Эстонией. Активизируются экономические и культурные связи, граждане России приобретают недвижимость в этих странах, поэтому значительно увеличивается поток автомобилей, следующих в Финляндию и Эстонию. Учитывая предстоящую отмену визового режима между Россией и Европейским Союзом, на перспективу к 2030 г. прогнозируется увеличение пассажиропотоков в 2,5-2,7 раза через международные автомобильные пункты пропуска, расположенные на территории Ленинградской области.

Для удовлетворения растущего спроса на автомобильные перевозки необходимо обеспечить развитие дорожной сети, направленное на повышение пропускной способности и улучшение транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог, снижение аварийности и сокращение удельных расходов автотранспорта.

В связи с этим возникла необходимость разработки государственной программы "Развитие автомобильных дорог Ленинградской области".

2. Приоритеты государственной политики в сфере реализации государственной программы, установленные в Концепции социально-экономического развития Ленинградской области

Приоритеты государственной политики в сфере реализации государственной программы, установленные в [Концепции](#) социально-экономического развития Ленинградской области, включают в себя следующие задачи и направления действий Правительства Ленинградской области по вопросам развития транспортной инфраструктуры (табл. 2.1).

Таблица 2.1

Приоритетные задачи и направления действий
в сфере развития транспортной инфраструктуры

Приоритетные задачи	Направления действий
Устранение дисбалансов в развитии транспортной инфраструктуры	<ul style="list-style-type: none"> - строительство новых дорог на территории Ленинградской области (дорога Великий Новгород - Усть-Луга; строительство автомобильного маршрута Ермилово - Рябово - Поляны - федеральная автомобильная дорога М-10 "Скандинавия"); - строительство и реконструкция автомобильных дорог к индустриальным паркам Ленинградской области; - строительство участка автодороги "Европа - Западный Китай"; - реконструкция автомобильных дорог общего пользования; - привлечение инвестиций в ремонт и развитие дорожной сети инициаторов крупных инвестиционных (в т.ч. инфраструктурных) строек, в том числе восстановление дорог после завершения строительства; - вынесение законодательной инициативы в Федеральное Собрание РФ на пересмотр нормативов строительства дорог с целью использования местных материалов и улучшения качества дорожного покрытия с использованием инновационных технологий
Расширение транспортно-логистической инфраструктуры государственной границы	<ul style="list-style-type: none"> - строительство нового автомобильного подхода от федеральной автомобильной дороги М-10 "Скандинавия" к МАПП "Брусничное"; - строительство автодорожного обхода г. Светогорска от МАПП "Светогорск" до региональной автомобильной дороги "Выборг - Светогорск"
Развитие портовой инфраструктуры Ленинградской области	<ul style="list-style-type: none"> - развитие внешних и внутренних транспортных коммуникаций порта Усть-Луга (в том числе строительство автомобильных трасс федерального и регионального значения)
Создание инфраструктуры	<ul style="list-style-type: none"> - совершенствование системы безопасности дорожного движения, в том

обеспечения безопасности на транспорте	числе освещение ключевых магистралей, устройство интеллектуальных транспортных систем, искусственного освещения участков дорог, проходящих в населенных пунктах, на автодорожных мостах, перекрестках, устройство тротуаров в населенных пунктах, строительство разделительных полос и др.
--	--

Инфраструктурное развитие Ленинградской области, включающее развитие региональной дорожной сети, является одним из ключевых направлений пространственного развития, указанных в [Концепции](#) социально-экономического развития Ленинградской области на период до 2025 года.

Приоритеты государственной политики в сфере реализации государственной программы, установленные в [Концепции](#) социально-экономического развития Ленинградской области, включают в себя следующие задачи и направления действий Правительства Ленинградской области по вопросам развития дорожного хозяйства и обеспечения транспортной доступности населенных пунктов (табл. 2.2).

Таблица 2.2

Приоритетные задачи и направления действий в сфере развития дорожного хозяйства и обеспечения транспортной доступности населенных пунктов

Приоритетные задачи	Направления действий
Повышение качества строительства и ремонта автомобильных дорог	<ul style="list-style-type: none"> - ограничение участия в конкурсах на строительство автомобильных дорог для компаний-подрядчиков, не соответствующих квалификационным требованиям; - усиление контроля за соблюдением технологических процессов на всех этапах строительства; - облегчение доступа иностранных подрядчиков к участию в конкурсах, участие иностранных подрядчиков в совместных проектах; - внедрение новых технологий, а также материалов при строительстве и ремонте дорог
Строительство новых дорог с	- повышение качества дорожных путей внутри отдельных поселений,

целью увеличения скорости потока транспорта, ликвидации проблемы перегрузки дорог	<p>строительство обходов и объездных трасс вокруг городов области;</p> <ul style="list-style-type: none">- совершенствование покрытия существующих внутрирайонных дорог;- обеспечение круглогодичной доступности населенных пунктов Ленинградской области автодорожными связями с сетью региональных автомобильных дорог;- разработка плана строительства и восстановления муниципальных дорог (дорог местного значения) Ленинградской области
Совершенствование инфраструктуры дорог	<ul style="list-style-type: none">- строительство и реконструкция существующих мостов под увеличившуюся нагрузку;- строительство пересечений в разных уровнях автомобильных дорог и железнодорожных линий;- строительство автодорожных обходов населенных пунктов;- строительство новых и реконструкция существующих автомобильных дорог;- строительство объектов придорожного сервиса, в том числе стоянок, заправочных станций, мест отдыха (кемпингов, отелей), автосервисных мастерских, мест общественного питания и т.д.

Перечисленные приоритеты государственной политики, установленные в [Концепции](#) социально-экономического развития Ленинградской области, нашли отражение в сфере реализации государственной программы.

3. Цели, задачи, показатели (индикаторы), конечные результаты, сроки и этапы реализации государственной программы

Цель государственной программы - обеспечение устойчивого функционирования и развития автомобильных дорог для увеличения мобильности и улучшения качества жизни населения, стабильного экономического роста экономики, снижения транспортной составляющей в себестоимости конечной продукции, повышения инвестиционной привлекательности и транспортной доступности населенных пунктов Ленинградской области.

Задачи государственной программы предусматривают:

- сохранение существующей дорожной сети Ленинградской области, повышение ее транспортно-эксплуатационного состояния за счет проведения полного комплекса работ по содержанию и ремонту автомобильных дорог;

- совершенствование и развитие сети автомобильных дорог для реализации потенциала социально-экономического развития муниципальных образований, освоения новых территорий, обеспечения автодорожных подходов к зонам приоритетного развития;

- ликвидация разрывов и "узких мест" (понятия "разрыв" и "узкое место" впервые применены в Транспортной [стратегии](#) РФ до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 N 1734-р, под термином "узкое место" следует понимать участок автомобильной дороги или искусственное сооружение на ней, имеющие меньшую пропускную способность относительно остальных участков этой же дороги) на дорожной сети, в том числе за счет строительства и реконструкции мостовых переходов, путепроводов, устранения мест повышенной концентрации дорожно-транспортных происшествий;

- обеспечение связи населенных пунктов, имеющих перспективы развития, по автомобильным дорогам с твердым покрытием для обеспечения их транспортной доступности и улучшения условий жизни сельского населения;

- совершенствование управления дорожным хозяйством Ленинградской области.

Целевые индикаторы и показатели государственной программы включают следующие:

- доля автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям;

- доля сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием;

- уменьшение количества ДТП с пострадавшими на 1 тыс. автотранспортных средств (к уровню 2013 года) с сопутствующими дорожными условиями;

- ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения (и искусственных сооружений на них) после строительства и реконструкции, всего, в том числе по видам работ;

- разработка стратегических и программных документов по развитию дорожного хозяйства Ленинградской области, предпроектной и проектной документации;

- ввод в эксплуатацию самоходного парома в целях обеспечения функционирования паромной переправы;

- уровень обеспечения норматива по содержанию автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения (по отношению к объемам, необходимым по нормативам, утвержденным [постановлением](#) Правительства Ленинградской области от 09.11.2012 N 343);

- прирост протяженности автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, введенных в эксплуатацию после работ по капитальному ремонту и ремонту;

- ежегодный прирост численности парка дорожной техники и другого имущества,

необходимого для содержания автодорог и обеспечения контроля качества выполненных дорожных работ;

- доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, имеющих оформленные документы по регистрации права собственности;

- протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, на которых при реализации проектов строительства, реконструкции, капитального ремонта и ремонта предусмотрено применение инновационных технологий, материалов, конструкций, машин и механизмов.

Значения целевых индикаторов и показателей государственной программы приведены в табл. 2 Приложения 1.

Сведения о порядке сбора информации и методике расчета показателей (индикаторов) государственной программы приведены в табл. 3 Приложения 1.

Государственная программа реализуется в один этап.

Сроки реализации государственной программы - 2014-2017 годы.

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

Реализация комплекса мероприятий, предусмотренных в государственной программе, к концу 2017 года позволит достичь следующих конечных результатов:

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

доля автомобильных дорог общего пользования регионального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составит 32,5% (оценочное значение на 2013 год - 42,5%);

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

доля сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием, достигнет 72,8% (значение на 2013 год - 72,1%);

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

количество ДТП с сопутствующими дорожными условиями с пострадавшими на 1 тыс. автотранспортных средств уменьшится на 8% по сравнению с уровнем 2013 года;

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

будет введен в эксплуатацию самоходный паром в целях обеспечения функционирования паромной переправы;

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

уровень обеспечения норматива по содержанию автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения (по отношению к объемам, необходимым по нормативам, утвержденным [постановлением](#) Правительства Ленинградской области от 9 ноября 2012 года N 343) достигнет 52,3% (оценочное значение на 2013 год - 22,5%);

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, имеющих оформленные документы по регистрации права собственности, составит 100% (оценочное значение на 2013 год - 1,1%).

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

Всего за период 2014-2017 годов в результате реализации комплекса мероприятий, предусмотренных в государственной программе, планируется:

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

выполнение 24 научно-исследовательских и проектно-изыскательских работ (в том числе разработка 1 стратегии, 1 государственной программы, 22 проектно-изыскательских работ по объектам строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения);

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

обеспечение ввода в эксплуатацию после строительства и реконструкции 19,147 км автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения и 1677,2 пог. м искусственных сооружений на них;

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

прирост протяженности автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, введенных в эксплуатацию после работ по капитальному ремонту, составит 60,99 км и 47,3 пог. м искусственных сооружений на них, по ремонту - 753,04 км / 73,69 пог. м;
(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

прирост парка дорожной техники и другого имущества, необходимого для содержания автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения и обеспечения контроля качества выполненных работ, за период реализации государственной программы составит 107 ед.;

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, на которых при реализации проектов строительства, реконструкции, капитального ремонта и ремонта предусмотрено применение инновационных технологий, материалов, конструкций, машин и механизмов, составит 740,04 км.

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

4. Расшифровка плановых значений показателей (индикаторов) государственной программы по годам реализации, а также сведения об их взаимосвязи с мероприятиями

Плановые значения показателей (индикаторов) по годам реализации государственной программы приведены в [табл. 2](#) Приложения 1.

Государственная программа состоит из трех подпрограмм:

- [Подпрограмма 1](#) "Развитие автомобильных дорог общего пользования" (далее - Подпрограмма 1);

- [Подпрограмма 2](#) "Поддержание существующей сети автомобильных дорог общего пользования" (далее - Подпрограмма 2);

- [Подпрограмма 3](#) "Содержание и управление дорожным хозяйством" (далее - Подпрограмма 3).

1) К показателям (индикаторам) государственной программы "Развитие автомобильных дорог Ленинградской области" относятся следующие:

- доля автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям (на значение данного показателя влияют объемы реконструкции, капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог);

- доля сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием (на значение данного показателя влияют объемы строительства автодорожных подходов с твердым покрытием к сельским населенным пунктам);

- уменьшение количества ДТП с пострадавшими на 1 тыс. автотранспортных средств (к уровню 2013 года) с сопутствующими дорожными условиями (на значение данного показателя влияют объемы работ по снижению аварийности).

2) К показателям (индикаторам) [подпрограммы](#) "Развитие сети автомобильных дорог общего пользования" относятся следующие:

- ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения (и искусственных сооружений на них) после строительства и реконструкции (на значение данного показателя влияют объемы строительства и реконструкции автомобильных дорог);

- разработка стратегических и программных документов по развитию дорожного хозяйства Ленинградской области, предпроектной и проектной документации (на значение данного показателя влияют объемы завершенных научно-исследовательских и предпроектных работ, а также проектных работ, прошедших государственную экспертизу);

- ввод в эксплуатацию самоходного парома в целях обеспечения функционирования паромной переправы (на значение данного показателя влияет своевременная закупка парома и

запуск его в эксплуатацию).

3) К показателям (индикаторам) **подпрограммы** "Поддержание существующей сети автомобильных дорог общего пользования" относятся следующие:

- уровень обеспечения норматива по содержанию автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения (по отношению к объемам, необходимым по нормативам, утвержденным **постановлением** Правительства Ленинградской области от 09.11.2012 N 343) (на значение данного показателя влияют объемы финансирования работ по содержанию дорожной сети);

- прирост протяженности автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, введенных в эксплуатацию после работ по капитальному ремонту и ремонту (на значение данного показателя влияют объемы финансирования работ по капитальному ремонту и ремонту дорожной сети);

- ежегодный прирост численности парка дорожной техники и другого имущества, необходимого для содержания автомобильных дорог и обеспечения контроля качества выполненных дорожных работ (на значение данного показателя влияют объемы финансирования закупок дорожной техники и другого имущества).

4) К показателям (индикаторам) **подпрограммы** "Содержание и управление дорожным хозяйством" относятся следующие:

- доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, имеющих оформленные документы по регистрации права собственности (на значение данного показателя влияют объемы финансирования работ по регистрации права собственности);

- протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, на которых при реализации проектов строительства, реконструкции, капитального ремонта и ремонта предусмотрено применение инновационных технологий, материалов, конструкций, машин и механизмов (на значение данного показателя влияет содержание контрактов подрядчиков, в которых должно быть предусмотрено применение инновационных технологий, материалов, конструкций, машин и механизмов, а также последующий контроль исполнения обязательств, принятых подрядчиками).

5. Характеристика основных мероприятий государственной программы с указанием сроков их реализации и ожидаемых результатов

Перечень программных мероприятий государственной программы сформирован с учетом предложений государственного заказчика и исполнительных органов государственной власти Ленинградской области в соответствии с утвержденной **Концепцией** социально-экономического развития Ленинградской области на период до 2025 года, с соблюдением требований законодательства Российской Федерации и нормативов экономической эффективности объектов, строительство которых осуществляется за счет государственных капитальных вложений.

Основные мероприятия государственной программы в разрезе подпрограмм приведены в **табл. 1** Приложения 1.

В состав **Подпрограммы 1** "Развитие автомобильных дорог общего пользования" вошли следующие мероприятия:

- мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения (распределение средств на мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения осуществляется в соответствии с постановлением Правительства Ленинградской области "О государственной программе Ленинградской области "Развитие автомобильных дорог Ленинградской области"; распределение средств на мероприятия по проектно-изыскательским работам и отводу земель, а также по авторскому и техническому надзору объектов строительства и реконструкции осуществляется в соответствии распоряжением комитета по дорожному хозяйству Ленинградской области);

- проектирование и строительство самоходного парома в целях обеспечения функционирования паромной переправы (распределение средств осуществляется в соответствии с распоряжением комитета по дорожному хозяйству Ленинградской области);

- проектирование и строительство (реконструкция) автомобильных дорог общего пользования местного значения (распределение средств осуществляется в соответствии с постановлением Правительства Ленинградской области);

- создание интеллектуальных транспортных систем (далее - ИТС) на сети автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения (распределение средств осуществляется в соответствии с распоряжением комитета по дорожному хозяйству Ленинградской области);

- строительство и реконструкция подъездов к сельским населенным пунктам (распределение средств осуществляется в соответствии с постановлением Правительства Ленинградской области);

- разработка стратегии и государственной программы развития автомобильных дорог Ленинградской области на период до 2025 года (распределение средств осуществляется в соответствии с распоряжением комитета по дорожному хозяйству Ленинградской области);

- разработка бизнес-планов строительства платных дорожных объектов (распределение средств осуществляется в соответствии с распоряжением комитета по дорожному хозяйству Ленинградской области).

Предусматривается строительство и реконструкция следующих автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения и дорожных объектов:

1) за счет средств федерального бюджета и бюджета Ленинградской области:

- строительство путепровода в месте пересечения железнодорожных путей и автомобильной дороги общего пользования "Подъезд к г. Гатчина-2" (2014-2016 гг.);

- строительство путепровода на железнодорожной станции Любань на автомобильной дороге "Павлово - Мга - Шапки - Любань - Оредеж - Луга" (начало работ - 2015 г.);

- строительство путепровода в промзоне Лазаревка через железную дорогу Санкт-Петербург - Бусловская в городе Выборге Ленинградской области (начало работ - 2015 г.);

- строительство путепровода на ст. Гаврилово железнодорожного участка Санкт-Петербург - Бусловская на автомобильной дороге "Моховое - Ключевое" (начало работ - 2015 г.);

- строительство мостового перехода через реку Свирь у города Подпорожье Подпорожского района Ленинградской области (начало работ - 2016 г.);

- реконструкция мостового перехода через реку Мойка на км 47+300 автомобильной дороги "Санкт-Петербург - Кировск" в Кировском районе Ленинградской области (начало работ - 2015 г.);

- строительство мостового перехода через реку Волхов на подъезде к г. Кириши в Киришском районе Ленинградской области (начало работ - 2014 г.);

- строительство автодорожного путепровода на станции Возрождение участка Выборг - Каменногорск взамен закрываемого переезда на ПК 229+44.20 (2014-2015 гг.);

- строительство автодорожного путепровода на перегоне Таммисуо - Гвардейское участка Выборг - Каменногорск взамен закрываемых переездов на ПК 105+00.00, ПК 106+38.30 (2014-2016 гг.);

- строительство автодорожного путепровода на перегоне Выборг - Таммисуо участка Выборг - Каменногорск взамен закрываемых переездов на ПК 26+30.92, ПК 1276+10.80 и ПК 15+89.60 (2014-2016 гг.);

- строительство транспортной развязки на пересечении автомобильной дороги "Санкт-Петербург - завод им. Свердлова - Всеволожск" (км 39) с железной дорогой на перегоне Всеволожск - Мельничный Ручей во Всеволожском районе Ленинградской области (2014-2016 гг.);

- реконструкция автомобильной дороги общего пользования регионального значения "Подъезд к г. Гатчина-1" (2014-2017 гг.);

- реконструкция автомобильной дороги "Красное Село - Гатчина - Павловск" на участке км 14+600 - км 18+000 (2014-2017 гг.);

(п. 1 в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

2) за счет средств бюджета Ленинградской области:

- строительство подъезда к г. Всеволожску (начало работ - 2016 г.);

реконструкция мостового перехода через реку Сторожевая на км 24 автодорожного маршрута Выборг - Комсомольское - Светогорск (2014-2015 гг.);

реконструкция автомобильной дороги "Петродворец - Кейкино", км 5 - км 26 (начало работ - 2016 г.). За временными рамками государственной программы для реализации проекта также планируется привлечение средств федерального бюджета;

реконструкция мостового перехода через реку Чаженка на км 79+518 автомобильной дороги "Зуево - Новая Ладога" (2014 г.);

реконструкция участка автомобильной дороги "Орехово - Сосново - Кривко - ж.-д. ст. Петяярви", км 0+750 - км 1+800 (начало работ - 2014 г.);

реконструкция моста через реку Петлянка на км 23+769 автомобильной дороги "Молодежное - Верхнее Черкасово" в Выборгском районе Ленинградской области.

(п. 2 в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

Привлечение средств федерального бюджета для финансирования строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения и дорожных объектов на них в Ленинградской области связано с необходимостью реализации инвестиционных проектов, имеющих федеральное значение.

Мероприятия по строительству и реконструкции подъездов к сельским населенным пунктам Ленинградской области включают:

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

реконструкцию автомобильных дорог "Подъезд к дер. Игокиничи" и "Подъезд к пос. Мехбаза" в Лодейнопольском районе (2014 г.);

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

строительство автомобильной дороги "Подъезд к пос. Яшино" в Выборгском районе (2015 г.);

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

реконструкцию автомобильной дороги "Подъезд к пос. Мехбаза" в Тихвинском районе (2015 г.);

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

реконструкцию автомобильной дороги "Подъезд к дер. Силино" в Приозерском районе (2015-2016 гг.);

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

строительство автомобильных дорог "Подъезд к пос. Кравцово", "Подъезд к пос. Сопки" в Выборгском районе (2016 г.);

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

реконструкцию автомобильной дороги "Подъезд к пос. Клеверное" в Выборгском районе (2016 г.);

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

реконструкцию автомобильной дороги "Подъезд к пос. Маслово" в Выборгском районе (2016-2017 гг.);

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

реконструкцию автомобильной дороги "Подъезд к пос. Луговое" в Приозерском районе (2016 г.);

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

строительство автомобильной дороги "Подъезд к дер. Козарево" в Волховском районе (2016-2017 гг.).

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

Мероприятия по созданию ИТС на сети автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения предусматривают:

- разработку портала информирования пользователей ИТС Ленинградской области о текущих и прогнозируемых погодных условиях и о состоянии дорожного покрытия на сети автомобильных дорог для улучшения качества содержания автодорог, повышения безопасности дорожного движения и сокращения времени в пути за счет более точного планирования поездок и оптимизации маршрутов движения;

- разработку автоматизированной системы фото- и видеоконтроля соблюдения технологии

функционирования постов весового контроля на сети автомобильных дорог Ленинградской области;

- разработку программного обеспечения центра дистанционной диагностики состояния и работоспособности технических средств организации дорожного движения, метеостанций и оборудования фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения, установленных на стационарных опорах на сети автомобильных дорог Ленинградской области. В результате разработки программного обеспечения будет создана система оповещения оперативных служб о попытках вандализма или хищениях оборудования, установленного на стационарных опорах.

Портал информирования предназначен для сбора и консолидации данных от автоматических дорожных метеостанций (АДМС), установленных на автомобильных дорогах Ленинградской области, с целью обеспечения дорожных служб и участников дорожного движения следующей информацией:

- температура воздуха, направление и сила ветра, влажность, визуальная видимость (наличие тумана, задымления), наличие и тип осадков (снег, дождь);

- текущее состояние дорожного покрытия для определения ситуаций "гололед", "скользящая дорога" и т.д.;

- краткосрочный и среднесрочный прогноз метеорологической ситуации и состояния дорожного покрытия.

Абзацы пятьдесят второй - пятьдесят пятый исключены. - [Постановление](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506.

Для финансирования мероприятий [Подпрограммы 1](#) за период 2014-2017 годов потребуется 14357221,5 тыс. рублей в ценах соответствующих лет, в том числе:

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

- федеральный бюджет - 8791375,6 тыс. рублей;

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

- бюджетные ассигнования дорожного фонда Ленинградской области - 5152594,7 тыс. рублей;

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

- бюджеты муниципальных образований - 53301,9 тыс. рублей;

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

- прочие источники (средства ОАО "РЖД", частные инвестиции и т.д.) - 359949,3 тыс. рублей.

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

Ожидаемые результаты реализации [Подпрограммы 1](#) "Развитие сети автомобильных дорог общего пользования" связаны со строительством и реконструкцией участков автомобильных дорог, мостовых переходов через реки Ленинградской области, путепроводов через железные дороги, обходов городов, автодорожных подходов с твердым покрытием к сельским населенным пунктам. Реализация перечисленных мероприятий позволит обеспечить экономический рост, снижение транспортных издержек, социальное развитие и укрепление связей между районами Ленинградской области, вовлечение в хозяйственный оборот новых территорий за счет развития дорожной сети, рост предпринимательской активности и улучшение качества жизни населения.

В состав [Подпрограммы 2](#) "Поддержание существующей сети автомобильных дорог общего пользования" вошли следующие мероприятия:

- мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения (распределение средств осуществляется в соответствии с распоряжением комитета по дорожному хозяйству Ленинградской области);

- мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения (распределение средств осуществляется в соответствии с распоряжением комитета по дорожному хозяйству Ленинградской области);

- мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения (распределение средств осуществляется в соответствии с распоряжением комитета по дорожному хозяйству Ленинградской области);

- прочие расходы на приведение в нормативное состояние отдельных участков региональных автомобильных дорог (распределение средств осуществляется в соответствии с распоряжением Губернатора Ленинградской области);

- мероприятия по снижению аварийности на сети автомобильных дорог общего пользования

регионального и межмуниципального значения Ленинградской области, включая обустройство наружным освещением автодорог общего пользования регионального значения (распределение средств осуществляется в соответствии с распоряжением комитета по дорожному хозяйству Ленинградской области);

- мероприятия по устройству опор для размещения элементов обустройства и оборудования, предназначенного для автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения (распределение средств осуществляется в соответствии с распоряжением комитета по дорожному хозяйству Ленинградской области);

- капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения (распределение средств осуществляется в соответствии с постановлением Правительства Ленинградской области);

- мероприятия по приобретению дорожной техники и другого имущества, необходимого для функционирования и содержания автодорог и обеспечения контроля качества выполненных дорожных работ (распределение средств осуществляется в соответствии с распоряжением комитета по дорожному хозяйству Ленинградской области).

Приоритетная задача реализации [Подпрограммы 2](#) "Поддержание существующей сети автомобильных дорог общего пользования" - сохранение существующей сети автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения. Для решения этой задачи предусматривается:

- поэтапный переход к нормативам затрат на содержание автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, предусмотренным [постановлением](#) Правительства Ленинградской области от 9 ноября 2012 года N 343 "Об утверждении норматива финансовых затрат на содержание автомобильных дорог общего пользования регионального значения Ленинградской области и правил расчета размера ассигнований из областного бюджета Ленинградской области на содержание автомобильных дорог общего пользования регионального значения Ленинградской области". Указанным [постановлением](#) Комитету финансов Ленинградской области и Комитету по дорожному хозяйству Ленинградской области поручено обеспечить поэтапный переход к финансированию содержания автомобильных дорог общего пользования регионального значения по установленному нормативу к 2018 году. В период действия государственной программы предусматривается достижение 52,3% от уровня норматива затрат по содержанию автомобильных дорог к 2017 году с последующим поэтапным переходом к выполнению полного комплекса работ;

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

- выполнение работ по капитальному ремонту и ремонту в объемах, необходимых для замедления деградации технического состояния автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения. Следует отметить, что планирование работ по капитальному ремонту и ремонту автомобильных дорог осуществлялось с учетом финансовых ограничений и не отражает действительную потребность в объемах работ, необходимых для поддержания сети автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения даже в существующем состоянии.

Распределение бюджетных средств на мероприятия по содержанию автомобильных дорог следует осуществлять в соответствии с [правилами](#) расчета размера ассигнований из областного бюджета, утвержденными постановлением Правительства Ленинградской области от 09.11.2012 N 343 "Об утверждении норматива финансовых затрат на содержание автомобильных дорог общего пользования регионального значения Ленинградской области и правил расчета размера ассигнований из областного бюджета Ленинградской области на содержание автомобильных дорог общего пользования регионального значения Ленинградской области". Мероприятия по содержанию выполняются на всей сети автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения с учетом технического состояния дорожной сети и фактических погодных условий.

Распределение бюджетных средств на мероприятия по капитальному ремонту и ремонту автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения ввиду отсутствия регионального нормативного документа следует осуществлять в соответствии с [правилами](#) расчета денежных затрат, утвержденными постановлением Правительства Российской

Федерации от 23.08.2007 N 539 "О нормативах денежных затрат на содержание и ремонт автомобильных дорог федерального значения и правилах их расчета".

Выбор автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, на которых осуществляются мероприятия по капитальному ремонту и ремонту, осуществляется ежегодно на основе данных, полученных в результате оценки технического состояния автомобильных дорог (Согласно п. 4 Порядка проведения оценки технического состояния автомобильных дорог, утвержденного приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 27 августа 2009 года N 150, оценка технического состояния автомобильных дорог должна проводиться не реже одного раза в год). Комплексная оценка технического состояния дорожной сети осуществляется на основе правил диагностики и оценки состояния автомобильных дорог (ОДН 218.0.006-2002, принятые и введенные в действие распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 03.10.2002 N ИС-840-р).

Реализация подпрограммы 2 предусматривает поэтапное внедрение системы долгосрочных контрактов, ориентированных на достижение нормативных показателей транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог.

В настоящее время организация строительства (реконструкции) и эксплуатации автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения в Ленинградской области осуществляется по традиционной схеме размещения отдельных государственных заказов на выполнение подрядных работ по содержанию (как правило, на срок не более года), по ремонту, по капитальному ремонту, строительству и реконструкции отдельных участков автомобильных дорог.

Данная схема имеет недостатки, связанные с заложенным в ней затратным механизмом управления, не способствующим инновациям и повышению эффективности работы дорожной отрасли. Кроме того, традиционная схема подрядных государственных контрактов не позволяет привлекать частный капитал для финансирования развития и содержания автомобильных дорог, не предполагающих платную эксплуатацию.

Внедрение в практику комплексных долгосрочных контрактов, в которых предусмотрена оценка работы подрядчика по показателям транспортно-эксплуатационного состояния автомобильной дороги, будет создавать условия для инновационного развития и модернизации дорожной отрасли, в результате чего улучшится качественное состояние автомобильных дорог, будет снижаться суммарная стоимость работ за срок действия долгосрочного контракта и нагрузка на бюджет. Данная модель, предусматривающая выполнение строительных и ремонтных работ за счет подрядчика с последующей компенсацией заказчиком вложенных подрядчиком средств постепенно в течение предусмотренного периода работ по содержанию дорожного объекта, является формой государственно-частного партнерства.

Для внедрения долгосрочных контрактов потребуется разработка механизмов оценки работы подрядчиков по показателям транспортно-эксплуатационного состояния автомобильной дороги, рекомендаций по условиям комплексного долгосрочного государственного контракта, по порядку подготовки, заключения и исполнения таких контрактов.

Для финансирования мероприятий Подпрограммы 2 за период 2014-2017 годов потребуется 22780140,2 тыс. рублей в ценах соответствующих лет за счет бюджетных ассигнований дорожного фонда Ленинградской области.

(в ред. Постановления Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

Ожидаемые результаты реализации Подпрограммы 2 "Поддержание существующей сети автомобильных дорог общего пользования" связаны с обеспечением нормативного уровня содержания автомобильных дорог и искусственных сооружений, проведением капитального ремонта и ремонта участков дорожной сети, снижением уровня аварийности, повышением производительности труда за счет приобретения новой дорожной техники.

В состав Подпрограммы 3 "Содержание и управление дорожным хозяйством" вошли следующие мероприятия:

- мероприятия в области дорожного хозяйства в целях государственной регистрации прав на объекты недвижимости дорожного хозяйства (распределение средств осуществляется в соответствии с распоряжением комитета по дорожному хозяйству Ленинградской области);
- обеспечение деятельности государственных казенных учреждений (распределение средств

осуществляется в соответствии с бюджетной сметой);

- применение инновационных технологий, материалов, конструкций, машин и механизмов при реализации проектов строительства, реконструкции, капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения.

В соответствии с Федеральным [законом](#) от 21.07.1997 N 122-ФЗ "О государственной регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним" необходимо провести значительную работу по регистрации права собственности Ленинградской области на автомобильные дороги общего пользования регионального и межмуниципального значения и оформить правоустанавливающую документацию на дорожные объекты.

Для финансирования мероприятий [Подпрограммы 3](#) за период 2014-2017 годов потребуется 479429,1 тыс. рублей в ценах соответствующих лет за счет бюджетных ассигнований дорожного фонда Ленинградской области.

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

Ожидаемые результаты реализации [Подпрограммы 3](#) "Содержание и управление дорожным хозяйством" связаны с повышением качества управления в дорожной отрасли, ростом производительности труда, снижением себестоимости и улучшением качества дорожных работ за счет применения инновационных технологий, материалов, конструкций, машин и механизмов при реализации проектов строительства, реконструкции, капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения.

6. Сравнительный анализ социально-экономической эффективности альтернативных способов достижения целей и решения задач государственной программы

В современных условиях отставание в развитии дорожной сети стало серьезным ограничением экономического роста в Ленинградской области. Ориентация экономики региона на развитие высокотехнологичных отраслей, расширение торговых связей с другими субъектами Российской Федерации и зарубежными государствами, внедрение логистических принципов поставок товаров, рост уровня автомобилизации и подвижности населения - эти тенденции развития Ленинградской области требуют построения оптимальной дорожной сети, позволяющей удовлетворить требования пользователей в перевозках с минимальными затратами времени и ресурсов при обеспечении высокого качества и безопасности поездок.

При сохранении существующих тенденций развития дорожного хозяйства Ленинградской области с учетом износа автомобильных дорог в условиях быстрого роста интенсивности движения и грузоподъемности автомобилей, задачи сохранения и развития дорожной сети не могут быть решены. Это связано с недостаточными объемами финансирования дорожного хозяйства, накопившимся недоремонтом дорожной сети, низкими показателями ввода дорог после строительства, реконструкции и ремонта.

По прогнозу при сохранении существующих тенденций к 2016 году доля автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационному состоянию, снизится до 26%. Экономические потери, обусловленные нарастанием отставания в развитии автомобильных дорог, увеличатся до 10% от валового регионального продукта (далее - ВРП) Ленинградской области. Сохранится один из самых высоких уровней аварийности среди субъектов Российской Федерации. Усилится негативное воздействие автомобильного транспорта на окружающую среду.

В ходе разработки государственной программы было рассмотрено несколько сценарных вариантов реализации ее мероприятий:

1) первый вариант, предусматривающий финансирование мероприятий в рамках средств дорожного фонда Ленинградской области;

2) второй вариант, предусматривающий реализацию мероприятий по содержанию автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения согласно [постановлению](#) Правительства Ленинградской области от 09.11.2012 N 343 "Об утверждении норматива финансовых затрат на содержание автомобильных дорог общего пользования регионального значения Ленинградской области и правил расчета размера ассигнований из областного бюджета

Ленинградской области на содержание автомобильных дорог общего пользования регионального значения Ленинградской области" и обеспечивающий финансирование мероприятий по содержанию на уровне 75% от нормативного значения в 2016 году;

3) третий вариант, предложенный исходя из расчета необходимого уровня финансирования, обеспечивающего реализацию комплекса мероприятий по улучшению существующего состояния сети автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения и ее дальнейшее развитие.

Перечисленные варианты различаются объемами финансирования и, следовательно, объемами планирования дорожных работ по строительству, реконструкции, содержанию и ремонту дорожной сети.

Наименьшие объемы строительства и реконструкции автомобильных дорог предусматриваются первым и вторым вариантами, при реализации которых удастся построить и реконструировать только первоочередные дорожные объекты, направленные на ликвидацию ряда "узких" мест (строительство и реконструкция приоритетных участков автомобильных дорог, путепроводов через железнодорожные переезды, мостовых переходов, в том числе с использованием механизмов государственно-частного партнерства) и обеспечение ряда сельских населенных пунктов круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием.

Третий вариант предусматривает большие объемы финансирования мероприятий по строительству и реконструкции дорожной сети, его реализация позволит ввести в строй ряд дополнительных дорожных объектов, имеющих важное значение для социально-экономического развития Ленинградской области.

Все три варианта предусматривают привлечение средств федерального бюджета для строительства и реконструкции ряда дорожных объектов, обеспечивающих решение задач федерального значения.

Основные различия трех сценарных вариантов заключаются в подходах к реализации мероприятий по эксплуатации (капитальный ремонт, ремонт, содержание) автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения.

Первый вариант в силу финансовых ограничений, несмотря на комплексный подход к выбору мероприятий по эксплуатации, предусматривает выполнение относительно небольших объемов работ по содержанию и ремонту дорожной сети и позволяет лишь замедлить процесс ее деградации. При этом доля дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационным показателям, будет снижаться. Данный вариант государственной программы не позволит существенно улучшить социально-экономическую ситуацию, инвестиционный климат и повысить экономический потенциал муниципальных образований Ленинградской области.

Второй вариант направлен на постепенный переход к полному комплексу мероприятий по содержанию дорожной сети в соответствии с [постановлением](#) Правительства Ленинградской области от 09.11.2012 N 343. Данный вариант предусматривает финансирование мероприятий по содержанию автомобильных дорог в объеме 50% от нормативного объема в 2014 году, 65% - в 2015 году и 75% - в 2016 году. Несмотря на концентрацию усилий и средств на мероприятиях по содержанию дорожной сети и на привлечение дополнительных средств из бюджета Ленинградской области сверх дорожного фонда, данный сценарный вариант приведет к деградации сети автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения с темпами, превышающими темп деградации в первом сценарном варианте. Это объясняется снижением уровня финансирования мероприятий по капитальному ремонту и ремонту (ввиду перераспределения средств на мероприятия по содержанию) по годам реализации программы и, как следствие, падением ежегодно выполняемых объемов работ. Работы по содержанию предусматривают лишь частичное устранение дефектов дорожного покрытия, связанных с ровностью и сцеплением слоя износа (полное устранение подобных дефектов выполняется в рамках работ по ремонту) и никак не влияют на прочностные дефекты (устраняются работами по капитальному ремонту). Неустранение подобных дефектов неизбежно приведет к ускорению деградации дорожной сети и, как следствие, к снижению уровня безопасности, скорости движения и удобства пользования данными дорогами, что повлечет за

собой рост потерь времени, увеличение транспортных расходов пользователей дорог и ущербов от ДТП.

Третий вариант рассчитан исходя из реальной потребности в работах по эксплуатации автомобильных дорог. Он отличается от двух предыдущих вариантов в несколько раз большими объемами капитального ремонта и ремонта, позволяющими не только остановить деградацию сети автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, но и получить положительную динамику показателя соответствия сети дорог нормативным требованиям. Таким образом, именно третий вариант является предпочтительным с точки зрения гармоничного развития сети автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения. Главным недостатком данного варианта является значительный объем финансирования, необходимый для его реализации. Данный сценарный вариант предполагает ежегодное привлечение средств из бюджета Ленинградской области сверх дорожного фонда, соизмеримых с самим дорожным фондом.

Выбор рекомендуемого варианта выполнялся с учетом показателей социально-экономической эффективности рассмотренных вариантов. С точки зрения срока окупаемости, чистого дисконтированного дохода, внутренней нормы доходности и индекса доходности наиболее предпочтительным является третий сценарный вариант. На втором месте по показателям социально-экономической эффективности находится первый сценарный вариант, который обладает ненамного большим сроком окупаемости, но имеет практически вдвое меньший чистый дисконтированный доход по сравнению с третьим вариантом. Наихудшие показатели социально-экономической эффективности имеет второй сценарный вариант.

В качестве рекомендуемого в силу финансовых ограничений предлагается к реализации первый сценарный вариант как наиболее реалистичный и соответствующий прогнозу доходов дорожного фонда Ленинградской области. При его реализации чистый дисконтированный доход составит 8951,9 млн рублей, срок окупаемости - 16,3 года, внутренняя норма доходности - 12,2%, индекс доходности - 1,3. В связи с этим именно первый вариант положен в основу формирования государственной программы "Развитие автомобильных дорог Ленинградской области".

7. Характеристика основных мер правового регулирования в сфере реализации государственной программы с обоснованием основных положений и сроков принятия необходимых нормативных правовых актов

Основные меры правового регулирования в сфере реализации государственной программы предусматривают:

- по [подпрограмме 1](#) "Развитие сети автомобильных дорог общего пользования":

1) инициировать разработку предложений о внесении изменений в федеральное законодательство в целях сокращения сроков процедур изъятия земельных участков для государственных и муниципальных нужд при реализации проектов строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования регионального значения в Ленинградской области. Предложения должны предусматривать комплекс мер, направленных на создание упрощенного порядка изъятия и предоставления земельных участков на территории Ленинградской области, предназначенных для размещения автомобильных дорог общего пользования регионального значения, объектов регионального транспорта, а также транспортно-пересадочных узлов. Срок разработки - конец 2014 года;

- по [подпрограмме 2](#) "Поддержание существующей сети автомобильных дорог общего пользования":

1) разработка постановления Правительства Ленинградской области "Об утверждении норматива финансовых затрат на капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования регионального значения Ленинградской области и правил расчета размера ассигнований из областного бюджета Ленинградской области на ремонт автомобильных дорог общего пользования регионального значения Ленинградской области". Данным документом предусматривается утверждение нормативов финансовых затрат для определения размера ассигнований из областного бюджета, выделяемых на капитальный ремонт и ремонт

автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения Ленинградской области. Срок разработки документа - 2 квартал 2014 года;

2) разработка Порядка осуществления регионального государственного надзора за обеспечением сохранности автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения Ленинградской области, а также соответствующего проекта постановления Правительства Ленинградской области, утверждающий указанный Порядок. Срок разработки документа - 2 квартал 2014 года;

3) разработка проекта закона Ленинградской области "О случаях установления временных ограничений или прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам регионального или межмуниципального, местного значения в границах населенных пунктов Ленинградской области". Срок разработки документа - 1 квартал 2014 года;

4) инициировать разработку предложений о внесении изменений в федеральное законодательство, предусматривающих введение платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования регионального или межмуниципального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн. Срок разработки - 2 квартал 2014 года;

5) инициировать разработку предложений о внесении изменений в федеральное законодательство, предусматривающих наделение субъектов Российской Федерации полномочиями по взиманию платы за выдачу технических требований и условий, подлежащих обязательному исполнению, на выполнение работ:

- по проектированию прокладки, переноса или переустройства инженерных коммуникаций в границах полос отвода автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения;

- по прокладке, переносу или переустройству инженерных коммуникаций, их эксплуатации в границах придорожных полос автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения;

- по строительству, реконструкции пересечений автомобильных дорог с автомобильными дорогами общего пользования регионального или межмуниципального значения и примыканий автомобильных дорог к автомобильным дорогам общего пользования регионального или межмуниципального значения;

- по капитальному ремонту и ремонту пересечений и примыканий в отношении автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения (при этом Комитетом по дорожному хозяйству должны согласовываться порядок осуществления работ по ремонту указанных пересечений и примыканий и объем таких работ);

- по реконструкции, капитальному ремонту и ремонту примыканий объектов дорожного сервиса к автомобильным дорогам общего пользования регионального или межмуниципального значения;

- по строительству и реконструкции в границах придорожных полос автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения объектов капитального строительства, объектов, предназначенных для осуществления дорожной деятельности, объектов дорожного сервиса, а также по установке рекламных конструкций, информационных щитов и указателей.

Срок разработки - 4 квартал 2014 года;

6) инициировать разработку предложений, предусматривающих изменения законодательства в целях наделения должностных лиц органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации полномочиями по осуществлению государственного надзора за перевозкой тяжеловесных грузов. Срок разработки - 4 квартал 2014 года;

7) инициировать разработку предложений, предусматривающих внесение изменений в [Кодекс](#) об административных правонарушениях, в целях:

- наделения должностных лиц органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации полномочиями в отношении составления протоколов об административных правонарушениях при осуществлении регионального государственного надзора за обеспечением сохранности автомобильных дорог;

- установления административной ответственности собственников (владельцев)

транспортных средств за административные правонарушения в области дорожного движения, в части нарушения правил перевозки тяжеловесных грузов, зафиксированных в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи. Срок разработки - 4 квартал 2014 года;

8) разработать проект постановления Правительства Ленинградской области "Об утверждении Порядка предоставления и расходования субсидий бюджетам муниципальных образований Ленинградской области за счет средств дорожного фонда Ленинградской области".

Срок разработки - I квартал 2014 г.;

(п. 8 в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 30.05.2014 N 220)

9) инициировать разработку и принятие постановления Правительства Ленинградской области, предусматривающего внесение изменений в нормативы финансовых затрат, утвержденные [постановлением](#) правительства Ленинградской области от 09.11.2012 N 343 "Об утверждении норматива финансовых затрат на содержание автомобильных дорог общего пользования регионального значения Ленинградской области и правил расчета размера ассигнований из областного бюджета Ленинградской области на содержание автомобильных дорог общего пользования регионального значения Ленинградской области", с целью изменения графика перехода к финансированию содержания автомобильных дорог общего пользования регионального значения по установленному нормативу.

[Абзац 4](#) постановления следует откорректировать.

Срок корректировки документа - 1 квартал 2014 года;

10) инициировать разработку и принятие постановления Правительства Ленинградской области "О порядке создания и использования, в том числе на платной основе, парковок (парковочных мест), расположенных на автомобильных дорогах общего пользования регионального или межмуниципального значения, и установлении размера платы за пользование на платной основе парковками (парковочными местами), расположенными на автомобильных дорогах общего пользования регионального или межмуниципального значения". Срок разработки - 3 квартал 2014 года;

11) разработать проект постановления Правительства Ленинградской области "Об утверждении Порядка расходования средств, предусмотренных подпрограммой "Поддержание существующей сети автомобильных дорог общего пользования" государственной программы Ленинградской области "Развитие автомобильных дорог Ленинградской области" на реализацию мероприятия "Прочие расходы на приведение в нормативное состояние отдельных участков автомобильных дорог регионального значения.

(п. 11 введен [Постановлением](#) Правительства Ленинградской области от 30.05.2014 N 220)

Основные меры правового регулирования в сфере реализации государственной программы приведены в [табл. 4](#) Приложения 1.

8. Обобщенная характеристика основных мероприятий, реализуемых муниципальными образованиями Ленинградской области

Органы местного самоуправления Ленинградской области реализуют мероприятия государственной программы в рамках своих полномочий по вопросам местного значения:

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 30.05.2014 N 220)

- проектирование и строительство (реконструкция) автомобильных дорог общего пользования местного значения (мероприятие реализуется в рамках [подпрограммы](#) "Развитие сети автомобильных дорог общего пользования");

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 30.05.2014 N 220)

- капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения, дворовых территорий многоквартирных домов, проездов к дворовым территориям многоквартирных домов населенных пунктов (мероприятие реализуется в рамках [подпрограммы](#) "Поддержание существующей сети автомобильных дорог общего пользования").

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 30.05.2014 N 220)

9. Информация об участии государственных корпораций, акционерных обществ с государственным участием, общественных, научных и иных организаций, а также государственных внебюджетных фондов и физических лиц в реализации государственной программы

В реализации государственной программы будут принимать участие организации, определяемые в порядке, установленном Федеральным [законом](#) от 05.04.2013 N 44-ФЗ "О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд".

10. Обоснование выделения подпрограмм в составе государственной программы

Выделение подпрограмм в составе государственной программы объясняется необходимостью объединения в их составе различных видов дорожных работ, связанных по типу и технологии их выполнения и направленных на решение схожих задач. В связи с этим в состав государственной программы вошли три подпрограммы:

- [Подпрограмма 1](#) "Развитие сети автомобильных дорог общего пользования", в которой объединены мероприятия по проектированию, обустройству, строительству и реконструкции дорожной сети, а также меры по внедрению элементов интеллектуальных транспортных систем;

- [Подпрограмма 2](#) "Поддержание существующей сети автомобильных дорог общего пользования", в которой объединены мероприятия по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог, а также меры по снижению аварийности на дорожной сети;

- [Подпрограмма 3](#) "Содержание и управление дорожным хозяйством", в которой объединены мероприятия по совершенствованию управления дорожным хозяйством и внедрению инновационных технологий, машин и механизмов на всех этапах выполнения дорожных работ.

Такая структура государственной программы позволяет комплексно решать вопросы повышения эффективности дорожной деятельности и улучшения качества работ по строительству, реконструкции, содержанию и ремонту дорожной сети.

11. Информация о ресурсном обеспечении государственной программы за счет средств федерального, областного, местных бюджетов и иных источников финансирования в разрезе подпрограмм, а также по годам реализации государственной программы

Объемы финансирования государственной программы в разрезе подпрограмм по годам, источникам финансирования и видам расходов представлены в [табл. 5](#) Приложения 1.

Общий объем финансирования государственной программы за период 2014-2017 годов в ценах соответствующих лет составит 37616790,6 тыс. рублей (федеральный бюджет - 8791375,6 тыс. рублей, бюджетные ассигнования дорожного фонда Ленинградской области - 28412163,8 тыс. рублей, местные бюджеты - 53301,9 тыс. рублей, прочие источники - 359949,3 тыс. рублей), в том числе по годам реализации:

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

2014 год - 9846803,2 тыс. рублей (федеральный бюджет - 1393375,6 тыс. рублей, бюджетные ассигнования дорожного фонда Ленинградской области - 8108097,9 тыс. рублей, местные бюджеты - 2319,8 тыс. рублей, прочие источники - 343009,9 тыс. рублей);

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

2015 год - 8841837,8 тыс. рублей (федеральный бюджет - 2674000,0 тыс. рублей, бюджетные ассигнования дорожного фонда Ленинградской области - 6161645,2 тыс. рублей, местные бюджеты - 6192,6 тыс. рублей);

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

2016 год - 11622125,6 тыс. рублей (федеральный бюджет - 4672000,0 тыс. рублей, бюджетные ассигнования дорожного фонда Ленинградской области - 6920617,2 тыс. рублей, местные бюджеты - 12569,0 тыс. рублей, прочие источники - 16939,4 тыс. рублей);
(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

2017 год - 7306024,1 тыс. рублей (федеральный бюджет - 52000,0 тыс. рублей, бюджетные ассигнования дорожного фонда Ленинградской области - 7221803,6 тыс. рублей, местные бюджеты - 32220,5 тыс. рублей).

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

Условия предоставления и методика расчета субсидий муниципальным образованиям утверждается нормативными правовыми актами правительства Ленинградской области.

В настоящее время готовится соглашение между комитетом по дорожному хозяйству Ленинградской области и Федеральным дорожным агентством, в котором будут описаны условия софинансирования объектов строительства и реконструкции, расположенных на сети автомобильных дорог общего пользования регионального значения, финансируемых с привлечением средств федерального бюджета с учетом их значимости (общегосударственного или межрегионального значения). Необходимость включения в государственную программу объектов строительства и реконструкции автомобильных дорог регионального значения, финансирование которых осуществляется с привлечением средств федерального бюджета, обусловлено требованием Минтранса РФ об обязательном включении таких объектов в государственные программы субъектов Российской Федерации.

Выделение средств из внебюджетных источников на реализацию объекта "реконструкция мостового перехода через реку Сторожевая" осуществляется в рамках программы приграничного сотрудничества ЕИСП ПГС "Юго-Восточная Финляндия - Россия" (Приложение 2).

Выделение средств из внебюджетных источников на реализацию объекта "строительство путепровода в месте пересечения железнодорожных путей и автомобильной дороги общего пользования "Подъезд к г. Гатчина-2" осуществляется в соответствии с соглашением "Об организации разработки проектной и рабочей документации и совместном финансировании проекта "Строительство путепровода в месте пересечения железнодорожных путей и автомобильной дороги "Подъезд к г. Гатчина-2" (Этапы 1 и 2)", заключенным между правительством Ленинградской области и руководством ОАО "РЖД" ([Приложение 2](#)).

Выделение средств из бюджетов муниципальных образований будет осуществляться в соответствии с откорректированным порядком предоставления и расходования субсидий бюджетам муниципальных образований Ленинградской области за счет средств дорожного фонда Ленинградской области.

Детальный план-график финансирования государственной программы "Развитие автомобильных дорог Ленинградской области" за счет средств областного бюджета утверждается приказом комитета по дорожному хозяйству Ленинградской области.

12. Анализ рисков реализации государственной программы и описание мер по минимизации их негативного влияния

Реализация государственной программы сопряжена с рисками, которые могут препятствовать достижению поставленных целей и задач. К таким рискам можно отнести:

1) макроэкономические риски, связанные с возможностью ухудшения внутренней и внешней конъюнктуры в условиях финансового кризиса, снижения темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, возникновения бюджетного дефицита и т.д. Критическим фактором для развития российской экономики является уровень цен на энергоносители. Ухудшение мировой конъюнктуры может привести к снижению доходов населения и бизнеса, уменьшению налоговых поступлений в бюджетную систему страны и сокращению объемов финансирования дорожного хозяйства;

2) политические риски, связанные с тем, что Правительство Российской Федерации может принять протекционистские меры в целях защиты отечественных автоперевозчиков и грузовладельцев и снизить ставки налогов, формирующих дорожные фонды. Это может привести к уменьшению объемов финансирования дорожной отрасли, что приведет к ухудшению

транспортно-эксплуатационного состояния дорожной сети, росту себестоимости автомобильных перевозок и повышению уровня аварийности;

3) риски, связанные с законодательством, включают:

- риски, связанные с отказом от разработки или задержкой разработки новых правовых актов и внесения изменений в действующие нормативно-правовые документы, что не позволит своевременно реализовать мероприятия государственной программы;

- риски, связанные с отказом от разработки или задержкой разработки и утверждения отраслевых нормативно-правовых и методических документов (нормативов денежных затрат на капитальные ремонты и ремонты дорожной сети, требований к транспортно-эксплуатационным показателям автомобильных дорог и т.д.), что не позволит повысить эффективность выполнения дорожных работ;

4) риски, связанные со спросом и доходами, могут возникнуть из-за финансового кризиса, уменьшения покупательной способности населения, увеличения тарифов на перевозки. Данная группа рисков может негативно сказаться на проектах развития дорожной сети, реализуемых с привлечением частных инвестиций по схеме государственно-частного партнерства. Реализация данных рисков ведет к снижению доходов по инвестиционным проектам и в конечном итоге может негативно отразиться на эффективности и жизнеспособности проектов.

Залогом успешной реализации проектов развития автомобильных дорог является такое распределение рисков между их участниками, при котором каждый риск возлагается на ту сторону, которая способна наилучшим образом оценить его величину и принять меры по смягчению последствий от его возникновения.

В случае когда реализация проекта осуществляется на основе государственного контракта, т.е. государство иницирует, финансирует и контролирует результаты реализации проекта, все риски проекта ложатся на государственного заказчика.

При осуществлении строительства или реконструкции дорожных объектов на основе государственно-частного партнерства риски таких проектов распределяются между государственными и частными участниками. В этом случае целесообразно риски, связанные с вопросами предоставления земельных участков, переносом коммуникаций, макроэкономическим климатом и государственной политикой, возложить на государственных участников, а строительные, эксплуатационные и коммерческие риски целесообразно передать частным инвесторам, заинтересованным в повышении коммерческой эффективности данных проектов. Риски, связанные с вопросами общего ведения (разработка и согласование проектов, финансирование строительства, социальные риски, форс-мажор и др.), могут регулироваться государственными и частными участниками пропорционально уровню их ответственности.

Среди всех перечисленных рисков наиболее принципиальными для реализации государственной программы являются макроэкономические и политические риски.

Меры по минимизации негативного влияния рисков предусматривают:

- юридические меры: юридически грамотное оформление контрактных условий взаимодействия и согласование целей и задач государственной программы со всеми заинтересованными сторонами (включая разработку и утверждение необходимых нормативно-правовых актов) позволит избежать многих рисков, связанных с нарушением законодательных актов и договорных отношений с подрядчиками;

- меры по страхованию: страхование работ, сделок, имущества и персонала, получение долгосрочных гарантий от подрядчиков и создание резервов позволит снизить величину воздействия рисков;

- предупредительные меры: заблаговременное проведение всех необходимых работ (изысканий, согласований органов государственной власти, резервирования земель, переноса коммуникаций и т.д.), подписание меморандумов о взаимодействии сторонами для согласования планов проведения работ, введение штрафных санкций за нарушение договорных обязательств;

- организационные меры: специальные проверки, надзор, аудит разрабатываемой проектной и другой документации, разработка и исполнение соответствующих инструкций и мероприятий, повышение квалификации персонала, создание безопасных условий труда, соблюдение стандартов и регламентов.

13. Методика оценки эффективности государственной программы

Расчет социально-экономической и экологической (общественной) эффективности государственной программы выполняется в соответствии с Методическими рекомендациями по оценке эффективности инвестиционных проектов и их отбору для финансирования (М.: Экономика, 2000 год).

На основе расчета социально-экономической (общественной) эффективности:

- производится сравнение различных вариантов государственной программы и осуществляется выбор варианта, рекомендуемого для последующей реализации;
- определяются показатели эффективности рекомендуемого варианта государственной программы для принятия решения о необходимости его финансирования за счет государственных средств.

Показатели социально-экономической (общественной) эффективности государственной программы учитывают социально-экономические последствия осуществления строительства, реконструкции, ремонта и содержания автомобильных дорог для населения и отраслей экономики, в том числе как непосредственные результаты и затраты по программе, так и "внешние" эффекты: затраты и результаты в смежных секторах экономики, экологические, социальные и иные внеэкономические эффекты.

При проведении оценки эффективности государственной программы необходимо:

- прогнозировать денежные потоки, включающие все связанные с ее осуществлением денежные поступления и расходы за расчетный период;
- учитывать все наиболее существенные последствия реализации программы как непосредственно экономические, так и внеэкономические (внешние эффекты);
- обеспечить сопоставимость условий сравнения различных вариантов программы;
- использовать принцип положительности и максимума эффекта (программа является эффективной, если эффект от ее реализации положительный; при сравнении альтернативных вариантов программы предпочтение должно отдаваться варианту с наибольшим значением эффекта);
- учитывать фактор времени;
- учитывать только предстоящие затраты и поступления в ходе реализации программы;
- производить оценку эффективности на основе сопоставления ситуаций "с учетом реализации программы" и "без ее реализации".

Социально-экономическая (общественная) эффективность программы оценивается в течение расчетного периода, равного 20 годам. Расчетный период разбивается на шаги (как правило, каждый шаг по продолжительности равен одному году), для каждого из которых прогнозируются денежные потоки, включающие все связанные с осуществлением программы затраты и результаты.

При оценке эффективности программы на каждом шаге расчетного периода рассчитывается накопленный денежный поток, характеристики которого (накопленный приток, накопленный отток и накопленное сальдо или эффект) определяются как сумма соответствующих характеристик денежного потока за данный и все предшествующие шаги.

Денежные потоки могут рассчитываться в текущих или прогнозных ценах. Для расчета показателей общественной эффективности денежные потоки, определенные в прогнозных ценах, должны предварительно дефлироваться по формуле:

$$\hat{\varphi}(m) = \frac{\varphi^c(m)}{GJ_m}, \quad (13.1)$$

где: $\varphi^c(m)$ - денежный поток, выраженный в прогнозных ценах;

GJ_m - общий индекс инфляции за период от начала реализации программы до конца m -го шага расчета, отражающий отношение среднего уровня цен в конце m -го шага расчета к среднему уровню цен в начальный момент времени.

Для определения показателей общественной эффективности денежные потоки дисконтируют, то есть приводят их значения на разных шагах расчета к их ценности на определенный момент времени с помощью коэффициента дисконтирования, который рассчитывается по формуле:

$$\alpha_m = \frac{1}{(1 + E)^{t_m - t_0}}, \quad (13.2)$$

где: E - норма дисконта;

t_0 - момент приведения, за который может приниматься начало расчетного периода;

t_m - момент окончания m -го шага.

При расчетах показателей социально-экономической эффективности используется социальная (общественная) норма дисконта. Она должна устанавливаться государственными органами управления в увязке с прогнозами социально-экономического развития региона.

В качестве основных показателей, используемых для расчетов социально-экономической (общественной) эффективности государственной программы, используются:

- чистый дисконтированный доход;
- внутренняя норма доходности;
- индекс доходности;
- срок окупаемости.

Чистый дисконтированный доход (ЧДД) или интегральный эффект показывает накопленный дисконтированный эффект за расчетный период, он характеризует превышение суммарных денежных поступлений над суммарными затратами при реализации государственной программы и рассчитывается по формуле:

$$\text{ЧДД}(k) = \sum_{m=0}^k \phi_m \alpha_m(E), \quad (13.3)$$

где:

ϕ_m - денежный поток;

$\alpha_m(E)$ - коэффициент дисконтирования при норме дисконта E .

Внутренней нормой доходности (ВНД) называется такое положительное число E_6 , которое при норме дисконта $E = E_6$ чистый дисконтированный доход обращает в 0. Государственные программы, у которых $\text{ВНД} > E$, имеют положительный ЧДД и поэтому эффективны. Государственные программы, у которых $\text{ВНД} < E$, имеют отрицательный ЧДД и потому неэффективны.

Срок окупаемости показывает продолжительность периода от начального момента до момента окупаемости программы, после которого текущий чистый доход ЧД(k) становится и в дальнейшем остается неотрицательным.

Срок окупаемости с учетом дисконтирования показывает продолжительность периода от начального момента до момента окупаемости с учетом дисконтирования, после которого текущий чистый дисконтированный доход ЧДД(k) становится и в дальнейшем остается неотрицательным.

Индекс доходности характеризует относительную "отдачу" государственной программы на вложенные в нее средства. Индексы доходности рассчитываются как отношение суммы денежных притоков (накопленных поступлений) к сумме денежных оттоков (накопленным платежам).

Для признания государственной программы эффективной необходимо, чтобы чистый

дисконтированный доход за расчетный период был положительным, индекс доходности - больше 1, а внутренняя норма доходности - больше, чем заданная норма дисконта.

Для оценки социально-экономической эффективности экономические затраты и выгоды по программе рассматриваются и оцениваются по сравнению с вариантом, предусматривающим отказ от реализации данной программы. При этом выгоды определяются на основе проведения оценки экономических, социальных и экологических последствий реализации программы с точки зрения общественных интересов.

При расчете социально-экономической эффективности государственной программы необходимо учитывать следующие последствия ее реализации:

- потребность в капиталовложениях по годам реализации программы;
- ежегодные затраты на содержание и ремонты автомобильных дорог;
- изменение расходов на автомобильные перевозки;
- повышение производительности транспортных средств;
- экономию времени пользователей дорог;
- повышение безопасности движения;
- уменьшение экологического ущерба;
- снижение потерь (повышение доходов) в других отраслях народного хозяйства (внетранспортный эффект).

Стоимостная оценка перечисленных последствий отражается в денежных потоках при проведении расчетов социально-экономической эффективности.

Изменение расходов на автомобильные перевозки рассчитывается на основе данных об интенсивности движения и структуре транспортных потоков, среднем расстоянии пробега по дорожной сети, сокращении транспортных расходов пользователей дорог за счет уменьшения количества циклов разгона-торможения, а также себестоимости одного километра пробега различных автомобилей.

Последствия от повышения производительности транспортных средств рассчитываются на основе данных о росте оборачиваемости автомобилей и увеличении допустимой нагрузки на ось после проведения строительства и(или) реконструкции автомобильных дорог.

При строительстве, реконструкции или ремонте дорожной сети экономия времени пользователей дорог может быть получена за счет увеличения скорости движения автомобилей, сокращения расстояния пробега или уменьшения времени простоя на пересечениях с автомобильными или железной дорогами. Определение суммарной экономии времени производится с учетом данных о возможном сокращении потерь времени при реализации программы и стоимостной оценке времени для различных категорий пользователей дорог, которая рассчитывается для водителей легковых автомобилей и пассажиров на основе средней заработной платы, а для водителей грузовых автомобилей и автобусов - на основе среднеотраслевых показателей оплаты труда водителей и накладных расходов транспортных предприятий.

Потери от дорожно-транспортных происшествий, приходящиеся на 1 автомобиле-километр, рассчитываются на основе отчетных данных об уровне аварийности, видах ДТП и количестве пострадавших. Рассмотрение возможных последствий реализации государственной программы позволяет определить сокращение потерь от ДТП, приходящихся на 1 автомобиле-километр, за счет ликвидации очагов аварийности и проведения мероприятий по повышению уровня безопасности движения.

Уменьшение экологического ущерба определяется на основе оценок уровня воздействия автомобильного транспорта на окружающую природную среду при существующем положении и на перспективу в случае реализации государственной программы, которые сопоставляются в стоимостном выражении.

Полученные результаты (социально-экономические выгоды) по каждому из перечисленных последствий реализации государственной программы оцениваются в стоимостном выражении по годам расчетного периода, а затем их сумма сопоставляется с необходимыми для осуществления программы текущими и единовременными затратами на основе использования метода дисконтирования.

Рассчитанные на основе приведенной методики показатели социально-экономической

эффективности государственной программы с учетом дисконтирования составляют:

чистый дисконтированный доход - 8951,9 млн рублей;

срок окупаемости - 16,3 лет;

внутренняя норма доходности - 12,2%;

индекс доходности - 1,3.

Высокие показатели социально-экономической эффективности государственной программы подтверждают необходимость ее утверждения и выделения бюджетных средств для ее реализации.

14. Подпрограмма "Развитие сети автомобильных дорог общего пользования"

Паспорт
подпрограммы "Развитие сети автомобильных дорог
общего пользования"

Полное наименование	Подпрограмма "Развитие сети автомобильных дорог общего пользования"
Ответственный исполнитель подпрограммы	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области
Участники подпрограммы	Администрации муниципальных образований Ленинградской области
Цели подпрограммы	Обеспечение устойчивого функционирования и развития автомобильных дорог для увеличения мобильности и улучшения качества жизни населения, стабильного экономического роста экономики, снижения транспортной составляющей в себестоимости конечной продукции, повышения инвестиционной привлекательности и транспортной доступности населенных пунктов Ленинградской области
Задачи подпрограммы	<p>совершенствование и развитие сети автомобильных дорог для реализации потенциала социально-экономического развития муниципальных образований, освоения новых территорий, обеспечения автодорожных подходов к зонам приоритетного развития;</p> <p>ликвидация разрывов и "узких мест" на дорожной сети, в том числе за счет строительства и реконструкции мостовых переходов, путепроводов, устранения мест повышенной концентрации дорожно-транспортных происшествий;</p> <p>обеспечение связи населенных пунктов, имеющих перспективы развития, по автомобильным дорогам с твердым покрытием для обеспечения их транспортной доступности и улучшения условий жизни сельского населения</p>
Целевые индикаторы и показатели подпрограммы	ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения (и искусственных сооружений на них) после строительства и реконструкции (км), всего, в том

	<p>числе по видам работ;</p> <p>разработка стратегических и программных документов по развитию дорожного хозяйства Ленинградской области, предпроектной и проектной документации (шт.);</p> <p>ввод в эксплуатацию самоходного парома в целях обеспечения функционирования паромной переправы (ед.)</p>
<p>Этапы и сроки реализации подпрограммы</p>	<p>Подпрограмма реализуется в один этап.</p> <p>Сроки реализации - 2014-2017 годы</p> <p>(в ред. Постановления Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)</p>
<p>Финансовое обеспечение подпрограммы - всего, в том числе по источникам финансирования</p>	<p>Общий объем финансирования подпрограммы за период 2014-2017 годов в ценах соответствующих лет составит 14357221,5 тыс. рублей (федеральный бюджет - 8791375,6 тыс. рублей, бюджетные ассигнования дорожного фонда Ленинградской области - 5152594,7 тыс. рублей, местные бюджеты - 53301,9 тыс. рублей, прочие источники - 359949,3 тыс. рублей),</p> <p>в том числе по годам реализации:</p> <p>2014 год - 2650360,7 тыс. рублей (федеральный бюджет - 1393375,6 тыс. рублей, бюджетные ассигнования дорожного фонда Ленинградской области - 911655,4 тыс. рублей, местные бюджеты - 2319,8 тыс. рублей, прочие источники - 343009,9 тыс. рублей);</p> <p>2015 год - 4459247,1 тыс. рублей (федеральный бюджет - 2674000,0 тыс. рублей, бюджетные ассигнования дорожного фонда Ленинградской области - 1779054,5 тыс. рублей, местные бюджеты - 6192,6 тыс. рублей);</p> <p>2016 год - 6385216,0 тыс. рублей (федеральный бюджет - 4672000,0 тыс. рублей, бюджетные ассигнования дорожного фонда Ленинградской</p>

	<p>области - 1683707,6 тыс. рублей, местные бюджеты - 12569,0 тыс. рублей, прочие источники - 16939,4 тыс. рублей);</p> <p>2017 год - 862397,7 тыс. рублей (федеральный бюджет - 52000,0 тыс. рублей, бюджетные ассигнования дорожного фонда Ленинградской области - 778177,2 тыс. рублей, местные бюджеты - 32220,5 тыс. рублей)</p> <p>(в ред. Постановления Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)</p>
<p>Ожидаемые результаты реализации подпрограммы</p>	<p>Всего за период 2014-2017 годов в результате реализации комплекса мероприятий, предусмотренных в подпрограмме, планируется:</p> <p>обеспечение ввода в эксплуатацию 19,147 км автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения и 1677,2 пог. м искусственных сооружений на них;</p> <p>выполнение 24 научно-исследовательских и проектно-изыскательских работ (в том числе разработка 1 стратегии, 1 государственной программы, 22 проектно-изыскательских работ по объектам строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения);</p> <p>введение в эксплуатацию самоходного парома в целях обеспечения функционирования паромной переправы</p> <p>(в ред. Постановления Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)</p>

14.1. Общая характеристика, основные проблемы и прогноз развития сферы реализации подпрограммы

Автомобильные дороги имеют важное значение для социально-экономического развития Ленинградской области. Они связывают обширную территорию области, обеспечивают выход в зарубежные страны и соседние регионы, по ним осуществляются самые массовые автомобильные перевозки грузов и пассажиров.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования в Ленинградской области составляет 11,3 тыс. км, из которых 9,8 тыс. км, или 87%, приходится на автодороги регионального значения. Именно региональные автомобильные дороги обеспечивают жизнедеятельность всех предприятий и населенных пунктов, осуществляя доставку к ним пассажиров и грузов. Поэтому от состояния автомобильных дорог зависят конкурентоспособность отраслей экономики и качество жизни населения Ленинградской области.

В настоящее время уровень развития региональных автомобильных дорог не в полной мере отвечает потребностям населения и экономики Ленинградской области. Это связано со следующими причинами:

КонсультантПлюс: примечание.

Нумерация пунктов дана в соответствии с официальным текстом документа.

10) низкий технический уровень дорожной сети - около 70% от общей протяженности региональных дорог имеют низкие технические категории, а доля дорог с покрытиями переходного типа и грунтовыми покрытиями составляет 36%;

11) из-за исчерпания пропускной способности ряда региональных автомобильных дорог на подходах к Санкт-Петербургу наблюдаются заторы и неудовлетворительные условия движения;

12) доля региональных автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям, составляет 42%, остальные дороги и около 40% мостов нуждаются в реконструкции и капитальном ремонте;

13) на территории Ленинградской области зарегистрировано более 200 железнодорожных переездов, находящихся в одном уровне с автодорогами, что вызывает риски дорожно-транспортных происшествий;

14) 803 сельских населенных пункта Ленинградской области (28% от их общего количества) не обеспечены автодорожными подходами с твердым покрытием, из-за этого около 15 тыс. жителей Ленинградской области в весенний и осенний периоды не имеют доступа к социальным объектам и услугам;

15) отмечается высокий уровень аварийности на дорогах Ленинградской области. По числу дорожно-транспортных происшествий - 204 ДТП на 100 тыс. чел. населения - Ленинградская область занимает 7 место в Российской Федерации, а по числу погибших в ДТП - третье место.

Перечисленные проблемы накладывают серьезные ограничения на развитие всех отраслей экономики Ленинградской области. Общие потери экономики из-за отставания в развитии дорожной сети и низкого транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог составляют около 8% ВРП Ленинградской области.

В соответствии с прогнозом, представленным в [Концепции](#) социально-экономического развития Ленинградской области на период до 2025 года, спрос на пользование автомобильными дорогами будет расти за счет:

1) повышения реальных доходов населения и, как следствие, увеличения уровня автомобилизации более чем в 2 раза - до 600 легковых автомобилей на 1000 жителей;

2) развития отраслей экономики, роста объемов строительства и торговли, выпуска продукции сельского хозяйства и лесопромышленного комплекса, а также других отраслей, ориентированных на обслуживание автомобильным транспортом;

3) роста международных перевозок, проходящих через морские порты Балтийского моря и сухопутные пограничные переходы, в связи с увеличением товарообмена между странами и развитием новых направлений транспортных коридоров.

До 2030 года прогнозируется рост численности автотранспорта в Ленинградской области в 2,9 раза (с 0,6 до 1,6 млн ед.). Суммарно в Санкт-Петербурге и Ленинградской области количество автомобилей увеличится в 2,5 раза - с 2,1 до 5,4 млн ед. Соответственно возрастет нагрузка на сеть автомобильных дорог в Ленинградской области.

Для удовлетворения растущего спроса на автомобильные перевозки необходимо обеспечить развитие дорожной сети и улучшение ее транспортно-эксплуатационного состояния.

14.2. Приоритеты государственной политики в сфере реализации подпрограммы, установленные в Концепции социально-экономического развития Ленинградской области

Приоритеты государственной политики в сфере реализации подпрограммы, установленные в [Концепции](#) социально-экономического развития Ленинградской области, включают в себя следующие задачи и направления действий Правительства Ленинградской области по вопросам развития транспортной инфраструктуры (табл. 2.1).

Таблица 2.1

Приоритетные задачи и направления действий
в сфере развития транспортной инфраструктуры

Приоритетные задачи	Направления действий
Устранение дисбалансов в развитии транспортной инфраструктуры	<ul style="list-style-type: none"> - строительство новых дорог на территории Ленинградской области (дорога Великий Новгород - Усть-Луга; строительство автомобильного маршрута Ермилово - Рябово - Поляны - федеральная автомобильная дорога М-10 "Скандинавия"); - строительство и реконструкция автомобильных дорог к индустриальным паркам Ленинградской области; - строительство участка автодороги "Европа - Западный Китай"; - реконструкция автомобильных дорог общего пользования; - привлечение инвестиций в ремонт и развитие дорожной сети инициаторов крупных инвестиционных (в т.ч. инфраструктурных) строек, в том числе восстановление дорог после завершения строительства; - вынесение законодательной инициативы в Федеральное Собрание РФ на пересмотр нормативов строительства дорог с целью использования местных материалов и улучшения качества дорожного покрытия с использованием инновационных технологий
Расширение транспортно-логистической инфраструктуры государственной границы	<ul style="list-style-type: none"> - строительство нового автомобильного подхода от федеральной автомобильной дороги М-10 "Скандинавия" к МАПП "Брусничное"; - строительство автодорожного обхода г. Светогорска от МАПП "Светогорск" до региональной автомобильной дороги "Выборг - Светогорск"
Развитие портовой инфраструктуры Ленинградской области	<ul style="list-style-type: none"> - развитие внешних и внутренних транспортных коммуникаций порта Усть-Луга (в том числе строительство автомобильных трасс федерального и регионального значения);
Создание инфраструктуры	<ul style="list-style-type: none"> - совершенствование системы безопасности дорожного движения, в том

обеспечения безопасности на транспорте	числе освещение ключевых магистралей, устройство интеллектуальных транспортных систем, искусственного освещения участков дорог, проходящих в населенных пунктах, на автодорожных мостах, перекрестках, устройство тротуаров в населенных пунктах, строительство разделительных полос и др.
--	--

Инфраструктурное развитие Ленинградской области, включающее развитие региональной дорожной сети, является одним из ключевых направлений пространственного развития, указанных в [Концепции](#) социально-экономического развития Ленинградской области на период до 2025 года.

Приоритеты государственной политики в сфере реализации подпрограммы, установленные в [Концепции](#) социально-экономического развития Ленинградской области, включают в себя следующие задачи и направления действий Правительства Ленинградской области по вопросам развития дорожного хозяйства и обеспечения транспортной доступности населенных пунктов (табл. 2.2).

Таблица 2.2

Приоритетные задачи и направления действий в сфере развития дорожного хозяйства и обеспечения транспортной доступности населенных пунктов

Приоритетные задачи	Направления действий
Повышение качества строительства и ремонта автомобильных дорог	<ul style="list-style-type: none"> - ограничение участия в конкурсах на строительство автомобильных дорог для компаний-подрядчиков, не соответствующих квалификационным требованиям; - усиление контроля за соблюдением технологических процессов на всех этапах строительства; - облегчение доступа иностранных подрядчиков к участию в конкурсах, участие иностранных подрядчиков в совместных проектах; - внедрение новых технологий, а также материалов при строительстве и ремонте дорог
Строительство новых дорог с	- повышение качества дорожных путей внутри отдельных поселений,

<p>целью увеличения скорости потока транспорта, ликвидации проблемы перегрузки дорог</p>	<p>строительство обходов и объездных трасс вокруг городов области;</p> <ul style="list-style-type: none"> - совершенствование покрытия существующих внутрирайонных дорог; - обеспечение круглогодичной доступности населенных пунктов Ленинградской области автодорожными связями с сетью региональных автомобильных дорог; - разработка плана строительства и восстановления муниципальных дорог (дорог местного значения) Ленинградской области
<p>Совершенствование инфраструктуры дорог</p>	<ul style="list-style-type: none"> - строительство и реконструкция существующих мостов под увеличившуюся нагрузку; - строительство пересечений в разных уровнях автомобильных дорог и железнодорожных линий; - строительство автодорожных обходов населенных пунктов; - строительство новых и реконструкция существующих автомобильных дорог; - строительство объектов придорожного сервиса, в том числе стоянок, заправочных станций, мест отдыха (кемпингов, отелей), автосервисных мастерских, мест общественного питания и т.д.

Перечисленные приоритеты государственной политики, установленные в [Концепции](#) социально-экономического развития Ленинградской области, нашли отражение в сфере реализации подпрограммы.

14.3. Цели, задачи, показатели (индикаторы), конечные результаты, сроки и этапы реализации подпрограммы

Цель подпрограммы соответствует цели государственной программы - обеспечение устойчивого функционирования и развития автомобильных дорог для увеличения мобильности и улучшения качества жизни населения, стабильного экономического роста экономики, снижения транспортной составляющей в себестоимости конечной продукции, повышения инвестиционной привлекательности и транспортной доступности населенных пунктов Ленинградской области.

Задачи подпрограммы предусматривают:

- совершенствование и развитие сети автомобильных дорог для реализации потенциала социально-экономического развития муниципальных образований, освоения новых территорий, обеспечения автодорожных подходов к зонам приоритетного развития;

- ликвидацию разрывов и "узких мест" на дорожной сети, в том числе за счет строительства и реконструкции мостовых переходов, путепроводов, устранения мест повышенной концентрации дорожно-транспортных происшествий;

- обеспечение связи населенных пунктов, имеющих перспективы развития, по автомобильным дорогам с твердым покрытием для обеспечения их транспортной доступности и улучшения условий жизни сельского населения.

Целевые индикаторы и показатели подпрограммы включают следующие:

- ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения (и искусственных сооружений на них) после строительства и реконструкции, всего, в том числе по видам работ;

- разработка стратегических и программных документов по развитию дорожного хозяйства Ленинградской области, предпроектной и проектной документации;

- ввод в эксплуатацию самоходного парома в целях обеспечения функционирования паромной переправы.

Значения целевых индикаторов и показателей подпрограммы приведены в [табл. 2](#) Приложения 1.

[Сведения](#) о порядке сбора информации и методике расчета показателей (индикаторов) подпрограммы приведены в [табл. 3](#) Приложения 1.

Подпрограмма реализуется в один этап.

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

Сроки реализации - 2014-2017 годы.

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

Всего за период 2014-2017 годов в результате реализации комплекса мероприятий, предусмотренных в подпрограмме, планируется:

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

- обеспечение ввода в эксплуатацию после строительства и реконструкции 19,147 км автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения и 1677,2 пог. м искусственных сооружений на них;

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

- выполнение 24 научно-исследовательских и проектно-изыскательских работ (в том числе разработка 1 стратегии, 1 государственной программы, 22 проектно-изыскательских работ по объектам строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения);

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

- введение в эксплуатацию самоходного парома в целях обеспечения функционирования паромной переправы.

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

14.4. Расшифровка плановых значений показателей (индикаторов) подпрограммы по годам реализации, а также сведения об их взаимосвязи с мероприятиями

Плановые значения показателей (индикаторов) по годам реализации подпрограммы приведены в [табл. 2](#) Приложения 1.

К показателям (индикаторам) [подпрограммы](#) "Развитие сети автомобильных дорог общего пользования" относятся следующие:

- ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения (и искусственных сооружений на них) после строительства и реконструкции (на значение данного показателя влияют объемы строительства и реконструкции автомобильных дорог);

- разработка стратегических и программных документов по развитию дорожного хозяйства Ленинградской области, предпроектной и проектной документации (на значение данного показателя влияют объемы завершенных научно-исследовательских и предпроектных работ, а также проектных работ, прошедших государственную экспертизу);

- ввод в эксплуатацию самоходного парома в целях обеспечения функционирования паромной переправы (на значение данного показателя влияет своевременная закупка парома и запуск его в эксплуатацию).

14.5. Характеристика основных мероприятий подпрограммы с указанием сроков их реализации и ожидаемых результатов

Перечень мероприятий подпрограммы сформирован с учетом предложений государственного заказчика и исполнительных органов государственной власти Ленинградской области в соответствии с утвержденной [Концепцией](#) социально-экономического развития Ленинградской области на период до 2025 года с соблюдением требований законодательства Российской Федерации и нормативов экономической эффективности объектов, строительство которых осуществляется за счет государственных капитальных вложений.

В состав [Подпрограммы](#) "Развитие сети автомобильных дорог общего пользования" вошли следующие мероприятия:

- мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения (распределение средств на мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения осуществляется в соответствии с постановлением Правительства Ленинградской области "О государственной программе Ленинградской области "Развитие автомобильных дорог Ленинградской области"; распределение средств на мероприятия по проектно-изыскательским работам будущих лет и отводу земель, а также по авторскому и техническому надзору объектов строительства и реконструкции осуществляется в соответствии с распоряжением комитета по дорожному хозяйству Ленинградской области);

- проектирование и строительство самоходного парома в целях обеспечения функционирования паромной переправы (распределение средств осуществляется в соответствии с распоряжением комитета по дорожному хозяйству Ленинградской области);

- проектирование и строительство (реконструкция) автомобильных дорог общего пользования местного значения (распределение средств осуществляется в соответствии с постановлением Правительства Ленинградской области);

- создание ИТС на сети автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения (распределение средств осуществляется в соответствии с распоряжением комитета по дорожному хозяйству Ленинградской области);

- строительство и реконструкция подъездов к сельским населенным пунктам (распределение средств осуществляется в соответствии с постановлением Правительства Ленинградской области);

- разработка стратегии и государственной программы развития автомобильных дорог

Ленинградской области на период до 2025 года (распределение средств осуществляется в соответствии с распоряжением комитета по дорожному хозяйству Ленинградской области);

- разработка бизнес-планов строительства платных дорожных объектов (распределение средств осуществляется в соответствии с распоряжением комитета по дорожному хозяйству Ленинградской области).

Предусматриваются строительство и реконструкция следующих автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения и дорожных объектов: (в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

1) за счет средств федерального бюджета и бюджета Ленинградской области:

строительство путепровода в месте пересечения железнодорожных путей и автомобильной дороги общего пользования "Подъезд к г. Гатчина-2" (2014-2016 гг.);

строительство путепровода на железнодорожной станции Любань на автомобильной дороге "Павлово - Мга - Шапки - Любань - Оредеж - Луга" (начало работ - 2015 г.);

строительство путепровода в промзоне Лазаревка через железную дорогу Санкт-Петербург - Бусловская в городе Выборге Ленинградской области (начало работ - 2015 г.);

строительство путепровода на ст. Гаврилово железнодорожного участка Санкт-Петербург - Бусловская на автомобильной дороге "Моховое - Ключевое" (начало работ - 2015 г.);

строительство мостового перехода через реку Свирь у города Подпорожье Подпорожского района Ленинградской области (начало работ - 2016 г.);

реконструкция мостового перехода через реку Мойка на км 47+300 автомобильной дороги Санкт-Петербург - Кировск в Кировском районе Ленинградской области (начало работ - 2015 г.);

строительство мостового перехода через реку Волхов на подъезде к г. Кириши в Киришском районе Ленинградской области (начало работ - 2014 г.);

строительство автодорожного путепровода на станции Возрождение участка Выборг - Каменногорск взамен закрываемого переезда на ПК 229+44.20 (2014-2015 гг.);

строительство автодорожного путепровода на перегоне Таммисуо - Гвардейское участка Выборг - Каменногорск взамен закрываемых переездов на ПК 105+00.00, ПК 106+38.30 (2014-2016 гг.);

строительство автодорожного путепровода на перегоне Выборг - Таммисуо участка Выборг - Каменногорск взамен закрываемых переездов на ПК 26+30.92, ПК 1276+10.80 и ПК 15+89.60 (2014-2016 гг.);

строительство транспортной развязки на пересечении автомобильной дороги "Санкт-Петербург - завод им. Свердлова - Всеволожск" (км 39) с железной дорогой на перегоне Всеволожск - Мельничный Ручей во Всеволожском районе Ленинградской области (2014-2016 гг.);

реконструкция автомобильной дороги общего пользования регионального значения "Подъезд к г. Гатчина-1" (2014-2017 гг.);

реконструкция автомобильной дороги "Красное Село - Гатчина - Павловск" на участке км 14+600 - км 18+000 (2014-2017 гг.);

(п. 1 в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

2) за счет средств бюджета Ленинградской области:

строительство подъезда к г. Всеволожску (начало работ - 2016 г.);

реконструкция мостового перехода через реку Сторожевая на км 24 автодорожного маршрута Выборг - Комсомольское - Светогорск (2014-2015 гг.);

реконструкция автомобильной дороги "Петродворец - Кейкино", км 5 - км 26 (начало работ - 2016 г.) За временными рамками программы для реализации проекта планируется привлечение средств федерального бюджета;

реконструкция мостового перехода через реку Чаженка на км 79+518 автомобильной дороги "Зуево - Новая Ладога" (2014 г.);

реконструкция участка автомобильной дороги "Орехово - Сосново - Кривко - ж.-д. ст. Петяярви", км 0+750 - км 1+800 (начало работ - 2014 г.);

реконструкция моста через реку Петлянка на км 23+769 автомобильной дороги "Молодежное - Верхнее Черкасово" в Выборгском районе Ленинградской области.

(п. 2 в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

Привлечение средств федерального бюджета для финансирования строительства и

реконструкции автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения и дорожных объектов на них в Ленинградской области связано с необходимостью реализации инвестиционных проектов, имеющих федеральное значение.

Мероприятия по строительству и реконструкции подъездов к сельским населенным пунктам Ленинградской области включают:

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)
реконструкцию автомобильных дорог "Подъезд к дер. Игокиничи" и "Подъезд к пос. Мехбаза" в Лодейнопольском районе (2014 г.);

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)
строительство автомобильной дороги "Подъезд к пос. Яшино" в Выборгском районе (2015 г.);

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)
реконструкцию автомобильной дороги "Подъезд к пос. Мехбаза" в Тихвинском районе (2015 г.);

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)
реконструкцию автомобильной дороги "Подъезд к дер. Силино" в Приозерском районе (2015-2016 гг.);

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)
строительство автомобильных дорог "Подъезд к пос. Кравцово", "Подъезд к пос. Сопки" в Выборгском районе (2016 г.);

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)
реконструкцию автомобильной дороги "Подъезд к пос. Клеверное" в Выборгском районе (2016 г.);

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)
реконструкцию автомобильной дороги "Подъезд к пос. Маслово" в Выборгском районе (2016-2017 гг.);

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)
реконструкцию автомобильной дороги "Подъезд к пос. Луговое" в Приозерском районе (2016 г.);

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)
строительство автомобильной дороги "Подъезд к дер. Козарево" в Волховском районе (2016-2017 гг.).

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

За программный период будет обеспечен ввод следующих объектов:

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)
мостового перехода через реку Сторожевая на автодорожном маршруте Выборг - Комсомольское - Светогорск;

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)
путепровода в месте пересечения железнодорожных путей и автомобильной дороги общего пользования "Подъезд к г. Гатчина-2";

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)
мостового перехода через реку Чаженка на км 79+518 автомобильной дороги "Зуево - Новая Ладога";

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)
автодорожного путепровода на станции Возрождение участка Выборг - Каменногорск взамен закрываемого переезда на ПК 229+44.20;

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)
автодорожного путепровода на перегоне Таммисуо - Гвардейское участка Выборг - Каменногорск взамен закрываемых переездов на ПК 105+00.00, ПК 106+38.30;

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)
автодорожного путепровода на перегоне Выборг - Таммисуо участка Выборг - Каменногорск взамен закрываемых переездов на ПК 26+30.92, ПК 1276+10.80 и ПК 15+89.60;

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)
реконструкция автомобильной дороги "Орехово - Сосново - Кривко - ж.-д. ст. Петяярви" км

0+750 - км 1+800.

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

Мероприятия по созданию ИТС на сети автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения предусматривают:

- разработку портала информирования пользователей ИТС Ленинградской области о текущих и прогнозируемых погодных условиях и о состоянии дорожного покрытия на сети автомобильных дорог для улучшения качества содержания автодорог, повышения безопасности дорожного движения и сокращения времени в пути за счет более точного планирования поездок и оптимизации маршрутов движения;

- разработку автоматизированной системы фото- и видеоконтроля соблюдения технологии функционирования постов весового контроля на сети автомобильных дорог Ленинградской области;

- разработку программного обеспечения центра дистанционной диагностики состояния и работоспособности технических средств организации дорожного движения, метеостанций и оборудования фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения, установленных на стационарных опорах на сети автомобильных дорог Ленинградской области. В результате разработки программного обеспечения будет создана система оповещения оперативных служб о попытках вандализма или хищениях оборудования, установленного на стационарных опорах.

Портал информирования предназначен для сбора и консолидации данных от автоматических дорожных метеостанций (АДМС), установленных на автомобильных дорогах Ленинградской области, с целью обеспечения дорожных служб и участников дорожного движения следующей информацией:

- температура воздуха, направление и сила ветра, влажность, визуальная видимость (наличие тумана, задымления), наличие и тип осадков (снег, дождь);

- текущее состояние дорожного покрытия для определения ситуаций "гололед", "скользящая дорога" и т.д.;

- краткосрочный и среднесрочный прогноз метеорологической ситуации и состояния дорожного покрытия.

Абзацы пятьдесят седьмой - шестидесятый исключены. - [Постановление](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506.

Для финансирования мероприятий подпрограммы за период 2014-2017 годов потребуется 14357221,5 тыс. рублей в ценах соответствующих лет, в том числе:

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

федеральный бюджет - 8791375,6 тыс. рублей;

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

бюджетные ассигнования дорожного фонда Ленинградской области - 5152594,7 тыс. рублей;

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

местные бюджеты - 53301,9 тыс. рублей;

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

прочие источники (средства ОАО "РЖД", частные инвестиции и т.д.) - 359949,3 тыс. рублей.

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

Ожидаемые результаты реализации [Подпрограммы](#) "Развитие сети автомобильных дорог общего пользования" связаны со строительством и реконструкцией участков автомобильных дорог, мостовых переходов через реки Ленинградской области, путепроводов через железные дороги, обходов городов, автодорожных подходов с твердым покрытием к сельским населенным пунктам. Реализация перечисленных мероприятий позволит обеспечить экономический рост, снижение транспортных издержек, социальное развитие и укрепление связей между районами Ленинградской области, вовлечение в хозяйственный оборот новых территорий за счет развития дорожной сети, рост предпринимательской активности и улучшение качества жизни населения.

14.6. Сравнительный анализ социально-экономической эффективности альтернативных способов достижения целей и решения задач подпрограммы

В ходе разработки подпрограммы было рассмотрено несколько сценарных вариантов реализации ее мероприятий:

КонсультантПлюс: примечание.

Нумерация пунктов дана в соответствии с официальным текстом документа.

4) первый вариант, предусматривающий финансирование мероприятий в рамках средств дорожного фонда Ленинградской области;

5) второй вариант, предусматривающий реализацию мероприятий по содержанию автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения согласно [постановлению](#) Правительства Ленинградской области от 09.11.2012 N 343 "Об утверждении норматива финансовых затрат на содержание автомобильных дорог общего пользования регионального значения Ленинградской области и правил расчета размера ассигнований из областного бюджета Ленинградской области на содержание автомобильных дорог общего пользования регионального значения Ленинградской области" и обеспечивающий финансирование мероприятий по содержанию на уровне 75% от нормативного значения в 2016 году;

6) третий вариант, предложенный исходя из расчета необходимого уровня финансирования, обеспечивающего реализацию комплекса мероприятий по улучшению существующего состояния сети автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения и ее дальнейшее развитие.

Перечисленные варианты различаются объемами финансирования и, следовательно, объемами планирования дорожных работ по строительству, реконструкции, содержанию и ремонту дорожной сети.

Наименьшие объемы строительства и реконструкции автомобильных дорог предусматриваются первым и вторым вариантами, при реализации которых удастся построить и реконструировать только первоочередные дорожные объекты, направленные на ликвидацию ряда "узких" мест (строительство и реконструкция приоритетных участков автомобильных дорог, путепроводов через железнодорожные переезды, мостовых переходов, в том числе с использованием механизмов государственно-частного партнерства) и обеспечение ряда сельских населенных пунктов круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием.

Третий вариант предусматривает большие объемы финансирования мероприятий по строительству и реконструкции дорожной сети, его реализация позволит ввести в строй ряд дополнительных дорожных объектов, имеющих важное значение для социально-экономического развития Ленинградской области.

Все три варианта предусматривают привлечение средств федерального бюджета для строительства и реконструкции ряда дорожных объектов, обеспечивающих решение задач федерального значения.

Основные различия трех сценарных вариантов заключаются в подходах к реализации мероприятий по эксплуатации (капитальный ремонт, ремонт, содержание) автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения.

Выбор рекомендуемого варианта выполнялся с учетом показателей социально-экономической эффективности рассмотренных вариантов. С точки зрения срока окупаемости, чистого дисконтированного дохода, внутренней нормы доходности и индекса доходности наиболее предпочтительным является третий сценарный вариант. На втором месте по показателям социально-экономической эффективности находится первый сценарный вариант, который обладает ненамного большим сроком окупаемости, но имеет практически вдвое меньший чистый дисконтированный доход по сравнению с третьим вариантом. Наихудшие показатели социально-экономической эффективности имеет второй сценарный вариант.

В качестве рекомендуемого в силу финансовых ограничений предлагается к реализации первый сценарный вариант как наиболее реалистичный и соответствующий прогнозу доходов дорожного фонда Ленинградской области. При его реализации чистый дисконтированный доход составит 8951,9 млн рублей, срок окупаемости - 16,3 года, внутренняя норма доходности - 12,2%, индекс доходности - 1,3. В связи с этим именно первый вариант положен в основу формирования

государственной программы "Развитие автомобильных дорог Ленинградской области" и всех подпрограмм, входящих в ее состав.

14.7. Характеристика основных мер правового регулирования в сфере реализации подпрограммы с обоснованием основных положений и сроков принятия необходимых нормативных правовых актов

Основные меры правового регулирования в сфере реализации подпрограммы предусматривают разработку предложений о внесении изменений в федеральное законодательство в целях сокращения сроков процедур изъятия земельных участков для государственных и муниципальных нужд при реализации проектов строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования регионального значения в Ленинградской области. Предложения должны предусматривать комплекс мер, направленных на создание упрощенного порядка изъятия и предоставления земельных участков на территории Ленинградской области, предназначенных для размещения автомобильных дорог общего пользования регионального значения, объектов регионального транспорта, а также транспортно-пересадочных узлов. Срок разработки - конец 2014 года.

Основные меры правового регулирования в сфере реализации подпрограммы приведены в [табл. 4](#) Приложения 1.

14.8. Обобщенная характеристика основных мероприятий, реализуемых муниципальными образованиями Ленинградской области

Органы местного самоуправления Ленинградской области реализуют мероприятия подпрограммы в рамках своих полномочий по вопросам местного значения. К ним относятся проектирование и строительство (реконструкция) автомобильных дорог общего пользования местного значения.

14.9. Информация об участии государственных корпораций, акционерных обществ с государственным участием, общественных, научных и иных организаций, а также государственных внебюджетных фондов и физических лиц в реализации подпрограммы

В реализации государственной программы будут принимать участие организации, определяемые в порядке, установленном Федеральным [законом](#) от 05.04.2013 N 44-ФЗ "О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд".

14.10. Информация о ресурсном обеспечении подпрограммы за счет средств федерального, областного, местных бюджетов и иных источников финансирования в разрезе подпрограмм, а также по годам реализации государственной программы (в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

Объемы финансирования подпрограммы по годам, источникам финансирования и видам расходов представлены в [табл. 5](#) Приложения 1.

Общий объем финансирования подпрограммы за период 2014-2017 годов в ценах соответствующих лет составит 14357221,5 тыс. рублей (федеральный бюджет - 8791375,6 тыс. рублей, бюджетные ассигнования дорожного фонда Ленинградской области - 5152594,7 тыс. рублей, местные бюджеты - 53301,9 тыс. рублей, прочие источники - 359949,3 тыс. рублей),

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)
в том числе по годам реализации:

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)
2014 год - 2650360,7 тыс. рублей (федеральный бюджет - 1393375,6 тыс. рублей, бюджетные ассигнования дорожного фонда Ленинградской области - 911655,4 тыс. рублей, местные бюджеты - 2319,8 тыс. рублей, прочие источники - 343009,9 тыс. рублей);

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)
2015 год - 4459247,1 тыс. рублей (федеральный бюджет - 2674000,0 тыс. рублей, бюджетные ассигнования дорожного фонда Ленинградской области - 1779054,5 тыс. рублей, местные бюджеты - 6192,6 тыс. рублей);

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)
2016 год - 6385216,0 тыс. рублей (федеральный бюджет - 4672000,0 тыс. рублей, бюджетные ассигнования дорожного фонда Ленинградской области - 1683707,6 тыс. рублей, местные бюджеты - 12569,0 тыс. рублей, прочие источники - 16939,4 тыс. рублей);

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)
2017 год - 862397,7 тыс. рублей (федеральный бюджет - 52000,0 тыс. рублей, бюджетные ассигнования дорожного фонда Ленинградской области - 778177,2 тыс. рублей, местные бюджеты - 32220,5 тыс. рублей).

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)
Условия предоставления и методика расчета субсидий муниципальным образованиям утверждается нормативными правовыми актами правительства Ленинградской области.

В настоящее время готовится соглашение между комитетом по дорожному хозяйству Ленинградской области и Федеральным дорожным агентством, в котором будут описаны условия софинансирования объектов строительства и реконструкции, расположенных на сети автомобильных дорог общего пользования регионального значения, финансируемых с привлечением средств федерального бюджета с учетом их значимости (общегосударственного или межрегионального значения). Необходимость включения в государственную программу объектов строительства и реконструкции автомобильных дорог регионального значения, финансирование которых осуществляется с привлечением средств федерального бюджета, обусловлена требованием Минтранса РФ об обязательном включении таких объектов в государственные программы субъектов Российской Федерации.

Выделение средств из внебюджетных источников на реализацию объекта "реконструкция мостового перехода через реку Сторожевая" осуществляется в рамках программы приграничного сотрудничества ЕИСП ПГС "Юго-Восточная Финляндия - Россия" (Приложение 2).

Выделение средств из внебюджетных источников на реализацию объекта "строительство путепровода в месте пересечения железнодорожных путей и автомобильной дороги общего пользования "Подъезд к г. Гатчина-2" осуществляется в соответствии с соглашением "Об организации разработки проектной и рабочей документации и совместном финансировании проекта "Строительство путепровода в месте пересечения железнодорожных путей и автомобильной дороги "Подъезд к г. Гатчина-2" (этапы 1 и 2)", заключенным между правительством Ленинградской области и руководством ОАО "РЖД" (Приложение 2).

Выделение средств из бюджетов муниципальных образований будет осуществляться в соответствии с откорректированным порядком предоставления и расходования субсидий бюджетам муниципальных образований Ленинградской области за счет средств дорожного фонда Ленинградской области.

Детальный план-график финансирования [подпрограммы 1](#) за счет средств областного бюджета утверждается приказом комитета по дорожному хозяйству Ленинградской области.

14.11. Анализ рисков реализации подпрограммы и описание мер по минимизации их негативного влияния

Реализация подпрограммы сопряжена с рисками, которые могут препятствовать достижению поставленных целей и задач. К таким рискам можно отнести:

1) макроэкономические риски, связанные с возможностью ухудшения внутренней и

внешней конъюнктуры в условиях финансового кризиса, снижения темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, возникновения бюджетного дефицита и т.д. Критическим фактором для развития российской экономики является уровень цен на энергоносители. Ухудшение мировой конъюнктуры может привести к снижению доходов населения и бизнеса, уменьшению налоговых поступлений в бюджетную систему страны и сокращению объемов финансирования дорожного хозяйства;

2) политические риски, связанные с тем, что Правительство Российской Федерации может принять протекционистские меры в целях защиты отечественных автоперевозчиков и грузовладельцев и снизить ставки налогов, формирующих дорожные фонды. Это может привести к уменьшению объемов финансирования дорожной отрасли, что приведет к ухудшению транспортно-эксплуатационного состояния дорожной сети, росту себестоимости автомобильных перевозок и повышению уровня аварийности;

3) риски, связанные с законодательством, включают:

- риски, связанные с отказом от разработки или задержкой разработки новых правовых актов и внесения изменений в действующие нормативно-правовые документы, что не позволит своевременно реализовать мероприятия подпрограммы;

- риски, связанные с отказом от разработки или задержкой разработки и утверждения отраслевых нормативно-правовых и методических документов, что не позволит повысить эффективность выполнения дорожных работ;

4) риски, связанные со спросом и доходами, могут возникнуть из-за финансового кризиса, уменьшения покупательной способности населения, увеличения тарифов на перевозки. Данная группа рисков может негативно сказаться на проектах развития дорожной сети, реализуемых с привлечением частных инвестиций по схеме государственно-частного партнерства. Реализация данных рисков ведет к снижению доходов по инвестиционным проектам и в конечном итоге может негативно отразиться на эффективности и жизнеспособности проектов.

Залогом успешной реализации проектов развития автомобильных дорог является такое распределение рисков между их участниками, при котором каждый риск возлагается на ту сторону, которая способна наилучшим образом оценить его величину и принять меры по смягчению последствий от его возникновения.

Меры по минимизации негативного влияния рисков предусматривают:

- юридические меры: юридически грамотное оформление контрактных условий взаимодействия и согласование целей и задач подпрограммы со всеми заинтересованными сторонами (включая разработку и утверждение необходимых нормативно-правовых актов) позволит избежать многих рисков, связанных с нарушением законодательных актов и договорных отношений с подрядчиками;

- меры по страхованию: страхование работ, сделок, имущества и персонала, получение долгосрочных гарантий от подрядчиков и создание резервов позволит снизить величину воздействия рисков;

- предупредительные меры: заблаговременное проведение всех необходимых работ (изысканий, согласований органов государственной власти, резервирования земель, переноса коммуникаций и т.д.), подписание меморандумов о взаимодействии сторонами для согласования планов проведения работ, введение штрафных санкций за нарушение договорных обязательств;

- организационные меры: специальные проверки, надзор, аудит разрабатываемой проектной и другой документации, разработка и исполнение соответствующих инструкций и мероприятий, повышение квалификации персонала, создание безопасных условий труда, соблюдение стандартов и регламентов.

14.12. Методика оценки эффективности подпрограммы

Расчет социально-экономической и экологической (общественной) эффективности государственной программы с учетом входящих в ее состав подпрограмм выполняется в соответствии с Методическими рекомендациями по оценке эффективности инвестиционных проектов и их отбору для финансирования (М.: Экономика, 2000 год).

Социально-экономическая (общественная) эффективность программы оценивается в

течение расчетного периода, равного 20 годам. Для оценки социально-экономической эффективности экономические затраты и выгоды по программе рассматриваются и оцениваются по сравнению с вариантом, предусматривающим отказ от реализации данной программы. При этом выгоды определяются на основе проведения оценки экономических, социальных и экологических последствий реализации программы с точки зрения общественных интересов.

При расчете социально-экономической эффективности программы учитываются следующие последствия ее реализации:

- потребность в капиталовложениях на строительство и реконструкцию автомобильных дорог по годам реализации программы;
- ежегодные затраты на содержание и ремонты автомобильных дорог;
- изменение расходов на автомобильные перевозки;
- повышение производительности транспортных средств;
- экономия времени пользователей дорог;
- повышение безопасности движения;
- уменьшение экологического ущерба;
- снижение потерь (повышение доходов) в других отраслях народного хозяйства (внетранспортный эффект).

Стоимостная оценка перечисленных последствий отражается в денежных потоках при проведении расчетов социально-экономической эффективности.

Рассчитанные показатели социально-экономической эффективности государственной программы с учетом входящих в ее состав подпрограмм составляют:

чистый дисконтированный доход - 8951,9 млн рублей;

срок окупаемости - 16,3 лет;

внутренняя норма доходности - 12,2%;

индекс доходности - 1,3.

Высокие показатели социально-экономической эффективности подтверждают необходимость утверждения подпрограммы и выделения бюджетных средств на ее реализацию.

15. Подпрограмма "Поддержание существующей сети автомобильных дорог общего пользования"

Паспорт
подпрограммы "Поддержание существующей сети автомобильных дорог общего пользования"

Полное наименование	Подпрограмма "Поддержание существующей сети автомобильных дорог общего пользования"
Ответственный исполнитель подпрограммы	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области
Участники подпрограммы	Администрации муниципальных образований Ленинградской области
Цели подпрограммы	Обеспечение устойчивого функционирования и развития автомобильных дорог для увеличения мобильности и улучшения качества жизни населения, стабильного экономического роста экономики, снижения транспортной составляющей в себестоимости конечной продукции, повышения инвестиционной привлекательности и транспортной доступности населенных пунктов Ленинградской области
Задачи подпрограммы	<p>сохранение существующей дорожной сети Ленинградской области, повышение ее транспортно-эксплуатационного состояния за счет проведения полного комплекса работ по содержанию и ремонту автомобильных дорог;</p> <p>ликвидация разрывов и "узких мест" на дорожной сети, в том числе за счет строительства и реконструкции мостовых переходов, путепроводов, устранения мест повышенной концентрации дорожно-транспортных происшествий</p>
Целевые индикаторы и показатели подпрограммы	<p>уровень обеспечения норматива по содержанию автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения (по отношению к объемам, необходимым по нормативам, утвержденным постановлением Правительства Ленинградской области от 09.11.2012 N 343, %);</p> <p>прирост протяженности автомобильных дорог регионального и</p>

	<p>межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, введенных в эксплуатацию после работ по капитальному ремонту и ремонту (км);</p> <p>ежегодный прирост численности парка дорожной техники и другого имущества, необходимого для содержания автодорог и обеспечения контроля качества выполненных дорожных работ (ед.)</p>
<p>Этапы и сроки реализации подпрограммы</p>	<p>Подпрограмма реализуется в один этап.</p> <p>Сроки реализации - 2014-2017 годы</p> <p>(в ред. Постановления Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)</p>
<p>Финансовое обеспечение подпрограммы - всего, в том числе по источникам финансирования</p>	<p>Общий объем финансирования подпрограммы за период 2014-2017 годов в ценах соответствующих лет составит 22780140,2 тыс. рублей за счет бюджетных ассигнований дорожного фонда Ленинградской области,</p> <p>в том числе по годам реализации:</p> <p>2014 год - 7099087,9 тыс. рублей;</p> <p>2015 год - 4212499,8 тыс. рублей;</p> <p>2016 год - 5130610,4 тыс. рублей;</p> <p>2017 год - 6337942,1 тыс. рублей</p> <p>(в ред. Постановления Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)</p>

Ожидаемые результаты реализации подпрограммы	<p>В результате реализации комплекса мероприятий, предусмотренных в подпрограмме, к концу 2017 года уровень обеспечения норматива по содержанию автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения (по отношению к объемам, необходимым по нормативам, утвержденным постановлением Правительства Ленинградской области от 9 ноября 2012 года N 343) достигнет 52,3%.</p> <p>Всего за период 2014-2017 годов в результате реализации комплекса мероприятий, предусмотренных в подпрограмме:</p> <p>прирост протяженности автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, введенных в эксплуатацию после работ по капитальному ремонту, составит 60,99 км и 47,3 пог. м искусственных сооружений на них, по ремонту - 753,04 км / 73,69 пог. м;</p> <p>прирост численности парка дорожной техники и другого имущества, необходимого для содержания автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения и обеспечения контроля качества выполненных дорожных работ, составит 107 ед.</p> <p>(в ред. Постановления Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)</p>
--	--

15.1. Общая характеристика, основные проблемы и прогноз развития сферы реализации подпрограммы

В настоящее время к одним из наиболее существенных инфраструктурных ограничений в Ленинградской области относится низкое транспортно-эксплуатационное состояние автомобильных дорог общего пользования регионального значения. Только 42,1% протяженности автомобильных дорог регионального значения соответствуют нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационному состоянию, остальные дороги нуждаются в неотложном проведении работ по реконструкции или капитальному ремонту. Это накладывает серьезные ограничения на развитие всех отраслей экономики Ленинградской области, поскольку на транспортные издержки приходится от 10% до 30% в себестоимости многих видов товаров и услуг (в промышленности доля автотранспортных издержек составляет около 10-15%, в строительстве - до 20%, в сельском хозяйстве и торговле - до 30%).

Ленинградская область занимает 32 место в рейтинге субъектов Российской Федерации, составленном на основании данных о доле протяженности региональных автомобильных дорог, не отвечающих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям.

К основным причинам высокой доли региональных дорог Ленинградской области, не отвечающих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, относятся следующие:

- недостаточные объемы финансирования работ по содержанию, ремонту, капитальному ремонту и реконструкции автомобильных дорог регионального значения. Так, в настоящее время обеспеченность нормативов на содержание региональных автодорог Ленинградской области составляет 22,5%, на ремонт - 77,5%, на капитальный ремонт - 5%;

- высокая доля автомобильных дорог, которые имеют покрытия переходного типа и грунтовые, - 36,2% от общей протяженности региональных дорог;

- отсутствие эффективной системы контроля за движением по региональным автодорогам грузовых автомобилей, перевозящих негабаритные и тяжеловесные грузы;

- низкое качество производства работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту региональных дорог, использование рядом подрядчиков некачественных дорожно-строительных и противогололедных материалов;

- несовершенная система управления содержанием дорожной сети, включая формирование требований по проведению дорожных работ и по транспортно-эксплуатационному состоянию автодорог, оценку уровня содержания, приемку выполненных работ и контроль за исполнением подрядчиками принятых обязательств и др.

Из-за недофинансирования автомобильных дорог регионального значения не выполняется полный комплекс работ, предусмотренный нормативными документами по содержанию дорожной сети. В результате перечисленных причин в Ленинградской области уменьшается протяженность автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям.

Действующий в настоящее время порядок размещения заказов на работы по содержанию региональных автомобильных дорог не позволяет определять объективно лучших исполнителей контрактов на содержание дорожной сети. Краткосрочность действия государственных контрактов, единственный установленный критерий выбора победителей на аукционах - минимальная цена не стимулируют существенно улучшать качество и повышать технологический уровень производства дорожных работ, приобретать современную дорожную технику и обеспечивать внедрение инновационных технологий.

Сохранение перечисленных тенденций в условиях роста интенсивности движения, доли тяжелых и сверхтяжелых грузовых автомобилей в структуре транспортных потоков приведет к дальнейшему ухудшению транспортно-эксплуатационного состояния региональных автомобильных дорог и искусственных сооружений на них, увеличению расходов пользователей автомобильных дорог из-за ухудшения дорожных условий, росту непроизводительных затрат времени на перевозки и повышению числа и тяжести дорожно-транспортных происшествий.

15.2. Приоритеты государственной политики в сфере реализации подпрограммы, установленные в Концепции социально-экономического развития Ленинградской области

Приоритеты государственной политики в сфере реализации подпрограммы, установленные в Концепции социально-экономического развития Ленинградской области, включают:

- создание современной системы планирования, выполнения, учета и приемки работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог регионального значения, основанной на долгосрочных государственных контрактах, с приемкой выполненных работ на основе оценки фактического транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог, а не натуральных показателей выполненных работ, с перспективой последующего перехода на систему оказания комплексных услуг по содержанию и ремонту дорожной сети;
- создание эффективной системы контроля за движением по региональным автодорогам грузовых автомобилей, перевозящих тяжеловесные грузы;
- создание автоматизированной системы метеорологического обеспечения с целью повышения транспортно-эксплуатационных характеристик дорожной сети и уменьшения числа и тяжести дорожно-транспортных происшествий;
- привлечение инвестиций в ремонт и развитие дорожной сети инициаторов крупных инвестиционных проектов, в том числе восстановление дорог после завершения строительства.

Перечисленные приоритеты нашли отражение в целях, задачах и мероприятиях данной подпрограммы.

15.3. Цели, задачи, показатели (индикаторы), конечные результаты, сроки и этапы реализации подпрограммы

Цель подпрограммы соответствует цели государственной программы - обеспечение устойчивого функционирования и развития автомобильных дорог для увеличения мобильности и улучшения качества жизни населения, стабильного экономического роста экономики, снижения транспортной составляющей в себестоимости конечной продукции, повышения инвестиционной привлекательности и транспортной доступности населенных пунктов Ленинградской области.

Задачи подпрограммы предусматривают:

- сохранение существующей дорожной сети Ленинградской области, повышение ее транспортно-эксплуатационного состояния за счет проведения полного комплекса работ по содержанию и ремонту автомобильных дорог;
- ликвидация разрывов и "узких мест" на дорожной сети, в том числе за счет строительства и реконструкции мостовых переходов, путепроводов, устранения мест повышенной концентрации дорожно-транспортных происшествий.

Целевые индикаторы и показатели подпрограммы включают следующие:

- уровень обеспечения норматива по содержанию автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения (по отношению к объемам, необходимым по нормативам, утвержденным постановлением Правительства Ленинградской области от 09.11.2012 N 343);
- прирост протяженности автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, введенных в эксплуатацию после работ по капитальному ремонту и ремонту;
- ежегодный прирост численности парка дорожной техники и другого имущества, необходимого для содержания автодорог и обеспечения контроля качества выполненных дорожных работ.

Значения целевых индикаторов и показателей подпрограммы приведены в табл. 2 Приложения 1.

Сведения о порядке сбора информации и методике расчета показателей (индикаторов) подпрограммы приведены в табл. 3 Приложения 1.

Подпрограмма реализуется в один этап.

(в ред. Постановления Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

Сроки реализации - 2014-2017 годы.

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

Реализация комплекса мероприятий, предусмотренных в подпрограмме, к концу 2017 года позволит довести уровень обеспечения норматива по содержанию автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения (по отношению к объемам, необходимым по нормативам, утвержденным [постановлением](#) Правительства Ленинградской области от 9 ноября 2012 года N 343) до 52,3% (оценочное значение на 2013 год - 22,5%).

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

Всего за период 2014-2017 годов в результате реализации комплекса мероприятий, предусмотренных в подпрограмме:

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

прирост протяженности автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, введенных в эксплуатацию после работ по капитальному ремонту, составит 60,99 км и 47,3 пог. м искусственных сооружений на них, по ремонту - 753,04 км / 73,69 пог. м;

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

прирост численности парка дорожной техники и другого имущества, необходимого для содержания автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения и обеспечения контроля качества выполненных дорожных работ, в целом за период реализации подпрограммы составит 107 ед.

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

15.4. Расшифровка плановых значений показателей (индикаторов) подпрограммы по годам реализации, а также сведения об их взаимосвязи с мероприятиями

Плановые значения показателей (индикаторов) по годам реализации подпрограммы приведены в [табл. 2](#) Приложения 1.

К показателям (индикаторам) [подпрограммы](#) "Поддержание существующей сети автомобильных дорог общего пользования" относятся следующие:

- уровень обеспечения норматива по содержанию автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения (по отношению к объемам, необходимым по нормативам, утвержденным [постановлением](#) Правительства Ленинградской области от 09.11.2012 N 343) (на значение данного показателя влияют объемы финансирования работ по содержанию дорожной сети);

- прирост протяженности автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, введенных в эксплуатацию после работ по капитальному ремонту и ремонту (на значение данного показателя влияют объемы финансирования работ по капитальному ремонту и ремонту дорожной сети);

- ежегодный прирост численности парка дорожной техники и другого имущества, необходимого для содержания автомобильных дорог и обеспечения контроля качества выполненных дорожных работ (на значение данного показателя влияют объемы финансирования закупок дорожной техники и другого имущества).

15.5. Характеристика основных мероприятий подпрограммы с указанием сроков их реализации и ожидаемых результатов

Перечень мероприятий подпрограммы сформирован с учетом предложений государственного заказчика и исполнительных органов государственной власти Ленинградской области в соответствии с утвержденной [Концепцией](#) социально-экономического развития Ленинградской области на период до 2025 года, с соблюдением требований законодательства Российской Федерации и нормативов экономической эффективности объектов, строительство которых осуществляется за счет государственных капитальных вложений.

В состав [Подпрограммы](#) "Поддержание существующей сети автомобильных дорог общего

пользования" вошли следующие мероприятия:

- мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения (распределение средств осуществляется в соответствии с распоряжением комитета по дорожному хозяйству Ленинградской области);

- мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения (распределение средств осуществляется в соответствии с распоряжением комитета по дорожному хозяйству Ленинградской области);

- мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения (распределение средств осуществляется в соответствии с распоряжением комитета по дорожному хозяйству Ленинградской области);

- прочие расходы на приведение в нормативное состояние отдельных участков региональных автомобильных дорог (распределение средств осуществляется в соответствии с распоряжением Губернатора Ленинградской области);

- мероприятия по снижению аварийности на сети автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области, включая обустройство наружным освещением автодорог общего пользования регионального значения (распределение средств осуществляется в соответствии с распоряжением комитета по дорожному хозяйству Ленинградской области);

- мероприятия по устройству опор для размещения элементов обустройства и оборудования, предназначенного для автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения (распределение средств осуществляется в соответствии с распоряжением комитета по дорожному хозяйству Ленинградской области);

- капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения (распределение средств осуществляется в соответствии с постановлением Правительства Ленинградской области);

- мероприятия по приобретению дорожной техники и другого имущества, необходимого для функционирования и содержания автодорог и обеспечения контроля качества выполненных дорожных работ (распределение средств осуществляется в соответствии с распоряжением комитета по дорожному хозяйству Ленинградской области).

Приоритетная задача реализации [Подпрограммы](#) "Поддержание существующей сети автомобильных дорог общего пользования" - сохранение существующей сети автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения. Для решения этой задачи предусматриваются:

- поэтапный переход к нормативам затрат на содержание автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, предусмотренным [постановлением](#) Правительства Ленинградской области от 9 ноября 2012 года N 343 "Об утверждении норматива финансовых затрат на содержание автомобильных дорог общего пользования регионального значения Ленинградской области и правил расчета размера ассигнований из областного бюджета Ленинградской области на содержание автомобильных дорог общего пользования регионального значения Ленинградской области". Указанным постановлением Комитету финансов Ленинградской области и Комитету по дорожному хозяйству Ленинградской области поручено обеспечить поэтапный переход к финансированию содержания автомобильных дорог общего пользования регионального значения по установленному нормативу к 2018 году. В период действия государственной программы предусматривается достижение 52,3% от уровня норматива затрат по содержанию автомобильных дорог к 2017 году с последующим поэтапным переходом к выполнению полного комплекса работ;

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

- выполнение работ по капитальному ремонту и ремонту в объемах, необходимых для замедления деградации технического состояния автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения. Следует отметить, что планирование работ по капитальному ремонту и ремонту автомобильных дорог осуществлялось с учетом финансовых ограничений и не отражает действительную потребность в объемах работ, необходимых для поддержания сети автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения даже в существующем состоянии.

Распределение бюджетных средств на мероприятия по содержанию автомобильных дорог следует осуществлять в соответствии с [правилами](#) расчета размера ассигнований из областного бюджета, утвержденными постановлением Правительства Ленинградской области от 09.11.2012 N 343 "Об утверждении норматива финансовых затрат на содержание автомобильных дорог общего пользования регионального значения Ленинградской области и правил расчета размера ассигнований из областного бюджета Ленинградской области на содержание автомобильных дорог общего пользования регионального значения Ленинградской области". Мероприятия по содержанию выполняются на всей сети автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения с учетом технического состояния дорожной сети и фактических погодных условий.

Распределение бюджетных средств на мероприятия по капитальному ремонту и ремонту автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения ввиду отсутствия регионального нормативного документа следует осуществлять в соответствии с [правилами](#) расчета денежных затрат, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 23.08.2007 N 539 "О нормативах денежных затрат на содержание и ремонт автомобильных дорог федерального значения и правилах их расчета".

Выбор автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, на которых осуществляются мероприятия по капитальному ремонту и ремонту, осуществляется ежегодно на основе данных, полученных в результате оценки технического состояния автомобильных дорог (Согласно [п. 4](#) Порядка проведения оценки технического состояния автомобильных дорог, утвержденного Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 27 августа 2009 года N 150, оценка технического состояния автомобильных дорог должна проводиться не реже одного раза в год). Комплексная оценка технического состояния дорожной сети осуществляется на основе [правил](#) диагностики и оценки состояния автомобильных дорог (ОДН 218.0.006-2002, принятых и введенных в действие распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 03.10.2002 N ИС-840-р).

Реализация Подпрограммы предусматривает поэтапное внедрение системы долгосрочных контрактов, ориентированных на достижение нормативных показателей транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог.

В настоящее время организация строительства (реконструкции) и эксплуатации автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения в Ленинградской области осуществляется по традиционной схеме размещения отдельных государственных заказов на выполнение подрядных работ по содержанию (как правило, на срок не более года), по ремонту, по капитальному ремонту, строительству и реконструкции отдельных участков автомобильных дорог.

Данная схема имеет недостатки, связанные с заложенным в ней затратным механизмом управления, не способствующим инновациям и повышению эффективности работы дорожной отрасли. Кроме того, традиционная схема подрядных государственных контрактов не позволяет привлекать частный капитал для финансирования развития и содержания автомобильных дорог, не предполагающих платную эксплуатацию.

Внедрение в практику комплексных долгосрочных контрактов, в которых предусмотрена оценка работы подрядчика по показателям транспортно-эксплуатационного состояния автомобильной дороги, будет создавать условия для инновационного развития и модернизации дорожной отрасли, в результате чего улучшится качественное состояние автомобильных дорог, будут снижаться суммарная стоимость работ за срок действия долгосрочного контракта и нагрузка на бюджет. Данная модель, предусматривающая выполнение строительных и ремонтных работ за счет подрядчика с последующей компенсацией заказчиком вложенных подрядчиком средств постепенно в течение предусмотренного периода работ по содержанию дорожного объекта, является формой государственно-частного партнерства.

Для внедрения долгосрочных контрактов потребуется разработка механизмов оценки работы подрядчиков по показателям транспортно-эксплуатационного состояния автомобильной дороги, рекомендаций по условиям комплексного долгосрочного государственного контракта, по порядку подготовки, заключения и исполнения таких контрактов.

Для финансирования мероприятий подпрограммы за период 2014-2017 годов потребуется

22780140,2 тыс. рублей в ценах соответствующих лет за счет бюджетных ассигнований дорожного фонда Ленинградской области.

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

Ожидаемые результаты реализации [Подпрограммы](#) "Поддержание существующей сети автомобильных дорог общего пользования" связаны с обеспечением нормативного уровня содержания автомобильных дорог и искусственных сооружений, проведением капитального ремонта и ремонта участков дорожной сети, снижением уровня аварийности, повышением производительности труда за счет приобретения новой дорожной техники.

15.6. Сравнительный анализ социально-экономической эффективности альтернативных способов достижения целей и решения задач подпрограммы

В ходе разработки государственной программы было рассмотрено несколько сценарных вариантов реализации ее мероприятий:

1) первый вариант, предусматривающий финансирование мероприятий в рамках средств дорожного фонда Ленинградской области;

2) второй вариант, предусматривающий реализацию мероприятий по содержанию автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения согласно [постановлению](#) Правительства Ленинградской области от 09.11.2012 N 343 "Об утверждении норматива финансовых затрат на содержание автомобильных дорог общего пользования регионального значения Ленинградской области и правил расчета размера ассигнований из областного бюджета Ленинградской области на содержание автомобильных дорог общего пользования регионального значения Ленинградской области" и обеспечивающий финансирование мероприятий по содержанию на уровне 75% от нормативного значения в 2016 году;

3) третий вариант, предложенный исходя из расчета необходимого уровня финансирования, обеспечивающего реализацию комплекса мероприятий по улучшению существующего состояния сети автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения и ее дальнейшее развитие.

Перечисленные варианты различаются объемами финансирования и, следовательно, объемами планирования дорожных работ по строительству, реконструкции, содержанию и ремонту дорожной сети.

Основные различия трех сценарных вариантов заключаются в подходах к реализации мероприятий по эксплуатации (капитальный ремонт, ремонт, содержание) автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения.

Первый вариант в силу финансовых ограничений, несмотря на комплексный подход к выбору мероприятий по эксплуатации, предусматривает выполнение относительно небольших объемов работ по содержанию и ремонту дорожной сети и позволяет лишь замедлить процесс ее деградации. При этом доля дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационным показателям, будет снижаться. Данный вариант государственной программы не позволит существенно улучшить социально-экономическую ситуацию, инвестиционный климат и повысить экономический потенциал муниципальных образований Ленинградской области.

Второй вариант направлен на постепенный переход к полному комплексу мероприятий по содержанию дорожной сети в соответствии с [постановлением](#) Правительства Ленинградской области от 09.11.2012 N 343. Данный вариант предусматривает финансирование мероприятий по содержанию автомобильных дорог в объеме 50% от нормативного объема в 2014 году, 65% - в 2015 году и 75% - в 2016 году. Несмотря на концентрацию усилий и средств на мероприятиях по содержанию дорожной сети и на привлечение дополнительных средств из бюджета Ленинградской области сверх дорожного фонда, данный сценарный вариант приведет к деградации сети автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения с темпами, превышающими темп деградации в первом сценарном варианте. Это объясняется снижением уровня финансирования мероприятий по капитальному ремонту и ремонту (ввиду перераспределения средств на мероприятия по содержанию) по годам

реализации программы и, как следствие, падением ежегодно выполняемых объемов работ. Работы по содержанию предусматривают лишь частичное устранение дефектов дорожного покрытия, связанных с ровностью и сцеплением слоя износа (полное устранение подобных дефектов выполняется в рамках работ по ремонту), и никак не влияют на прочностные дефекты (устраняются работами по капитальному ремонту). Неустранение подобных дефектов неизбежно приведет к ускорению деградации дорожной сети и, как следствие, к снижению уровня безопасности, скорости движения и удобства пользования данными дорогами, что повлечет за собой рост потерь времени, увеличение транспортных расходов пользователей дорог и ущербов от ДТП.

Третий вариант рассчитан исходя из реальной потребности в работах по эксплуатации автомобильных дорог. Он отличается от двух предыдущих вариантов в несколько раз большими объемами капитального ремонта и ремонта, позволяющими не только остановить деградацию сети автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, но и получить положительную динамику показателя соответствия сети дорог нормативным требованиям. Таким образом, именно третий вариант является предпочтительным с точки зрения гармоничного развития сети автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения. Главным недостатком данного варианта является значительный объем финансирования, необходимый для его реализации. Данный сценарный вариант предполагает ежегодное привлечение средств из бюджета Ленинградской области сверх дорожного фонда, соизмеримых с самим дорожным фондом.

Выбор рекомендуемого варианта выполнялся с учетом показателей социально-экономической эффективности рассмотренных вариантов. С точки зрения срока окупаемости, чистого дисконтированного дохода, внутренней нормы доходности и индекса доходности наиболее предпочтительным является третий сценарный вариант. На втором месте по показателям социально-экономической эффективности находится первый сценарный вариант, который обладает ненамного большим сроком окупаемости, но имеет практически вдвое меньший чистый дисконтированный доход по сравнению с третьим вариантом. Наихудшие показатели социально-экономической эффективности имеет второй сценарный вариант.

В качестве рекомендуемого в силу финансовых ограничений предлагается к реализации первый сценарный вариант как наиболее реалистичный и соответствующий прогнозу доходов дорожного фонда Ленинградской области. При его реализации чистый дисконтированный доход составит 8951,9 млн рублей, срок окупаемости - 16,3 года, внутренняя норма доходности - 12,2%, индекс доходности - 1,3. В связи с этим именно первый вариант положен в основу формирования данной подпрограммы.

15.7. Характеристика основных мер правового регулирования в сфере реализации подпрограммы с обоснованием основных положений и сроков принятия необходимых нормативных правовых актов

В качестве основных мер правового регулирования в сфере реализации подпрограммы предусмотрены:

1) разработка постановления Правительства Ленинградской области "Об утверждении норматива финансовых затрат на капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования регионального значения Ленинградской области и правил расчета размера ассигнований из областного бюджета Ленинградской области на ремонт автомобильных дорог общего пользования регионального значения Ленинградской области". Данным документом предусматривается утверждение нормативов финансовых затрат для определения размера ассигнований из областного бюджета, выделяемых на капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения Ленинградской области. Срок разработки документа - 2 квартал 2014 года;

2) разработка Порядка осуществления регионального государственного надзора за обеспечением сохранности автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения Ленинградской области, а также соответствующего проекта постановления

Правительства Ленинградской области, утверждающего указанный Порядок. Срок разработки документа - 2 квартал 2014 года;

3) разработка проекта закона Ленинградской области "О случаях установления временных ограничений или прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам регионального или межмуниципального, местного значения в границах населенных пунктов Ленинградской области". Срок разработки документа - 1 квартал 2014 года;

4) инициировать разработку предложений о внесении изменений в федеральное законодательство, предусматривающих введение платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования регионального или межмуниципального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн. Срок разработки - 2 квартал 2014 года;

5) инициировать разработку предложений о внесении изменений в федеральное законодательство, предусматривающих наделение субъектов Российской Федерации полномочиями по взиманию платы за выдачу технических требований и условий, подлежащих обязательному исполнению, на выполнение работ:

- по проектированию прокладки, переноса или переустройства инженерных коммуникаций в границах полос отвода автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения;

- по прокладке, переносу или переустройству инженерных коммуникаций, их эксплуатации в границах придорожных полос автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения;

- по строительству, реконструкции пересечений автомобильных дорог с автомобильными дорогами общего пользования регионального или межмуниципального значения и примыканий автомобильных дорог к автомобильным дорогам общего пользования регионального или межмуниципального значения;

- по капитальному ремонту и ремонту пересечений и примыканий в отношении автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения (при этом Комитетом по дорожному хозяйству должны согласовываться порядок осуществления работ по ремонту указанных пересечений и примыканий и объем таких работ);

- по реконструкции, капитальному ремонту и ремонту примыканий объектов дорожного сервиса к автомобильным дорогам общего пользования регионального или межмуниципального значения;

- по строительству и реконструкции в границах придорожных полос автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения объектов капитального строительства, объектов, предназначенных для осуществления дорожной деятельности, объектов дорожного сервиса, а также по установке рекламных конструкций, информационных щитов и указателей.

Срок разработки - 4 квартал 2014 года;

6) инициировать разработку предложений, предусматривающих изменения законодательства в целях наделения должностных лиц органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации полномочиями по осуществлению государственного надзора за перевозкой тяжеловесных грузов. Срок разработки - 4 квартал 2014 года;

7) инициировать разработку предложений, предусматривающих внесение изменений в [Кодекс](#) об административных правонарушениях в целях:

- наделения должностных лиц органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации полномочиями в отношении составления протоколов об административных правонарушениях при осуществлении регионального государственного надзора за обеспечением сохранности автомобильных дорог;

- установления административной ответственности собственников (владельцев) транспортных средств за административные правонарушения в области дорожного движения в части нарушения правил перевозки тяжеловесных грузов, зафиксированных в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи. Срок разработки - 4 квартал 2014 года;

8) разработать проект постановления Правительства Ленинградской области "Об

утверждении Порядка предоставления и расходования субсидий бюджетам муниципальных образований Ленинградской области за счет средств дорожного фонда Ленинградской области".

Срок разработки - I квартал 2014 г.;

(п. 8 в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 30.05.2014 N 220)

9) инициировать разработку и принятие постановления Правительства Ленинградской области, предусматривающего внесение изменений в нормативы финансовых затрат, утвержденные [постановлением](#) правительства Ленинградской области от 09.11.2012 N 343 "Об утверждении норматива финансовых затрат на содержание автомобильных дорог общего пользования регионального значения Ленинградской области и правил расчета размера ассигнований из областного бюджета Ленинградской области на содержание автомобильных дорог общего пользования регионального значения Ленинградской области", с целью изменения графика перехода к финансированию содержания автомобильных дорог общего пользования регионального значения по установленному нормативу.

[Абзац 4](#) постановления следует откорректировать.

Срок корректировки документа - 1 квартал 2014 года;

10) инициировать разработку и принятие постановления Правительства Ленинградской области "О порядке создания и использования, в том числе на платной основе, парковок (парковочных мест), расположенных на автомобильных дорогах общего пользования регионального или межмуниципального значения, и установлении размера платы за пользование на платной основе парковками (парковочными местами), расположенными на автомобильных дорогах общего пользования регионального или межмуниципального значения". Срок разработки - 3 квартал 2014 года;

11) разработать проект постановления Правительства Ленинградской области "Об утверждении Порядка расходования средств, предусмотренных подпрограммой "Поддержание существующей сети автомобильных дорог общего пользования" государственной программы Ленинградской области "Развитие автомобильных дорог Ленинградской области" на реализацию мероприятия "Прочие расходы на приведение в нормативное состояние отдельных участков автомобильных дорог регионального значения.

(п. 11 введен [Постановлением](#) Правительства Ленинградской области от 30.05.2014 N 220)

Основные меры правового регулирования в сфере реализации государственной программы приведены в [табл. 4](#) Приложения 1.

15.8. Обобщенная характеристика основных мероприятий, реализуемых муниципальными образованиями Ленинградской области

Органы местного самоуправления Ленинградской области реализуют мероприятия подпрограммы в рамках своих полномочий по вопросам местного значения. К ним относятся капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения.

15.9. Информация об участии государственных корпораций, акционерных обществ с государственным участием, общественных, научных и иных организаций, а также государственных внебюджетных фондов и физических лиц в реализации подпрограммы

В реализации государственной программы будут принимать участие организации, определяемые в порядке, установленном Федеральным [законом](#) от 05.04.2013 N 44-ФЗ "О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд".

15.10. Информация о ресурсном обеспечении подпрограммы за счет средств федерального, областного, местных бюджетов и иных источников финансирования в разрезе подпрограмм,

а также по годам реализации государственной программы
(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области
от 31.10.2014 N 506)

Объемы финансирования подпрограммы по годам, источникам финансирования и видам расходов представлены в [табл. 5](#) Приложения 1.

Общий объем финансирования подпрограммы за период 2014-2017 годов в ценах соответствующих лет составит 22780140,2 тыс. рублей за счет бюджетных ассигнований дорожного фонда Ленинградской области, в том числе по годам реализации:

2014 год - 7099087,9 тыс. рублей;

2015 год - 4212499,8 тыс. рублей;

2016 год - 5130610,4 тыс. рублей;

2017 год - 6337942,1 тыс. рублей.

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

Детальный план-график финансирования [подпрограммы 2](#) за счет средств областного бюджета утверждается приказом комитета по дорожному хозяйству Ленинградской области.

15.11. Анализ рисков реализации подпрограммы и описание мер по минимизации их негативного влияния

Реализация подпрограммы сопряжена с рисками, которые могут препятствовать достижению поставленных целей и задач. К таким рискам можно отнести:

1) макроэкономические риски, связанные с возможностью ухудшения внутренней и внешней конъюнктуры в условиях финансового кризиса, снижения темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, возникновения бюджетного дефицита и т.д. Критическим фактором для развития российской экономики является уровень цен на энергоносители. Ухудшение мировой конъюнктуры может привести к снижению доходов населения и бизнеса, уменьшению налоговых поступлений в бюджетную систему страны и сокращению объемов финансирования дорожного хозяйства;

2) политические риски, связанные с тем, что Правительство Российской Федерации может принять протекционистские меры в целях защиты отечественных автоперевозчиков и грузовладельцев и снизить ставки налогов, формирующих дорожные фонды. Это может привести к уменьшению объемов финансирования дорожной отрасли, что приведет к ухудшению транспортно-эксплуатационного состояния дорожной сети, росту себестоимости автомобильных перевозок и повышению уровня аварийности;

3) риски, связанные с законодательством, включают:

- риски, связанные с отказом от разработки или задержкой разработки новых правовых актов и внесения изменений в действующие нормативно-правовые документы, что не позволит своевременно реализовать мероприятия подпрограммы;

- риски, связанные с отказом от разработки или задержкой разработки и утверждения отраслевых нормативно-правовых и методических документов, что не позволит повысить эффективность выполнения дорожных работ;

4) риски, связанные со спросом и доходами, могут возникнуть из-за финансового кризиса, уменьшения покупательной способности населения, увеличения тарифов на перевозки. Данная группа рисков может негативно сказаться на проектах развития дорожной сети, реализуемых с привлечением частных инвестиций по схеме государственно-частного партнерства. Реализация данных рисков ведет к снижению доходов по инвестиционным проектам и, в конечном итоге, может негативно отразиться на эффективности и жизнеспособности проектов.

Залогом успешной реализации проектов развития автомобильных дорог является такое распределение рисков между их участниками, при котором каждый риск возлагается на ту сторону, которая способна наилучшим образом оценить его величину и принять меры по смягчению последствий от его возникновения.

Меры по минимизации негативного влияния рисков предусматривают:

- юридические меры: юридически грамотное оформление контрактных условий

взаимодействия и согласование целей и задач подпрограммы со всеми заинтересованными сторонами (включая разработку и утверждение необходимых нормативно-правовых актов) позволит избежать многих рисков, связанных с нарушением законодательных актов и договорных отношений с подрядчиками;

- меры по страхованию: страхование работ, сделок, имущества и персонала, получение долгосрочных гарантий от подрядчиков и создание резервов позволит снизить величину воздействия рисков;

- предупредительные меры: заблаговременное проведение всех необходимых работ (изысканий, согласований органов государственной власти, резервирования земель, переноса коммуникаций и т.д.), подписание меморандумов о взаимодействии сторонами для согласования планов проведения работ, введение штрафных санкций за нарушение договорных обязательств;

- организационные меры: специальные проверки, надзор, аудит разрабатываемой проектной и другой документации, разработка и исполнение соответствующих инструкций и мероприятий, повышение квалификации персонала, создание безопасных условий труда, соблюдение стандартов и регламентов.

15.12. Методика оценки эффективности подпрограммы

Расчет социально-экономической и экологической (общественной) эффективности государственной программы с учетом входящих в ее состав подпрограмм выполняется в соответствии с Методическими рекомендациями по оценке эффективности инвестиционных проектов и их отбору для финансирования (М.: Экономика, 2000 г.).

Социально-экономическая (общественная) эффективность программы оценивается в течение расчетного периода, равного 20 годам. Для оценки социально-экономической эффективности экономические затраты и выгоды по программе рассматриваются и оцениваются по сравнению с вариантом, предусматривающим отказ от реализации данной программы. При этом выгоды определяются на основе проведения оценки экономических, социальных и экологических последствий реализации программы с точки зрения общественных интересов.

При расчете социально-экономической эффективности программы учитываются следующие последствия ее реализации:

- потребность в капиталовложениях на строительство и реконструкцию автомобильных дорог по годам реализации программы;
- ежегодные затраты на содержание и ремонты автомобильных дорог;
- изменение расходов на автомобильные перевозки;
- повышение производительности транспортных средств;
- экономия времени пользователей дорог;
- повышение безопасности движения;
- уменьшение экологического ущерба;
- снижение потерь (повышение доходов) в других отраслях народного хозяйства (внетранспортный эффект).

Стоимостная оценка перечисленных последствий отражается в денежных потоках при проведении расчетов социально-экономической эффективности.

Рассчитанные показатели социально-экономической эффективности государственной программы с учетом входящих в ее состав подпрограмм составляют:

чистый дисконтированный доход - 8951,9 млн рублей;

срок окупаемости - 16,3 лет;

внутренняя норма доходности - 12,2%;

индекс доходности - 1,3.

Высокие показатели социально-экономической эффективности подтверждают необходимость утверждения подпрограммы и выделения бюджетных средств на ее реализацию.

16. Подпрограмма "Содержание и управление дорожным хозяйством"

Паспорт
подпрограммы "Содержание и управление дорожным хозяйством"

Полное наименование	Подпрограмма "Содержание и управление дорожным хозяйством"
Ответственный исполнитель подпрограммы	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области
Участники подпрограммы	-
Цели подпрограммы	Обеспечение устойчивого функционирования и развития автомобильных дорог для увеличения мобильности и улучшения качества жизни населения, стабильного экономического роста экономики, снижения транспортной составляющей в себестоимости конечной продукции, повышения инвестиционной привлекательности и транспортной доступности населенных пунктов Ленинградской области
Задачи подпрограммы	совершенствование управления дорожным хозяйством Ленинградской области
Целевые индикаторы и показатели подпрограммы	доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, имеющих оформленные документы по регистрации права собственности (%); протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, на которых при реализации проектов строительства, реконструкции, капитального ремонта и ремонта предусмотрено применение инновационных технологий, материалов, конструкций, машин и механизмов (км)
Этапы и сроки реализации подпрограммы	Подпрограмма реализуется в один этап. Сроки реализации - 2014-2017 годы
(в ред. Постановления Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)	

<p>Финансовое обеспечение подпрограммы - всего, в том числе по источникам финансирования</p>	<p>Общий объем финансирования подпрограммы за период 2014-2017 годов в ценах соответствующих лет составит 479429,1 тыс. рублей за счет бюджетных ассигнований дорожного фонда Ленинградской области,</p> <p>в том числе по годам реализации:</p> <p>2014 год - 97354,6 тыс. рублей;</p> <p>2015 год - 170091,0 тыс. рублей;</p> <p>2016 год - 106299,2 тыс. рублей;</p> <p>2017 год - 105684,3 тыс. рублей</p>
<p>(в ред. Постановления Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)</p>	
<p>Ожидаемые результаты реализации подпрограммы</p>	<p>В результате реализации комплекса мероприятий, предусмотренных в подпрограмме, к концу 2017 года доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, имеющих оформленные документы по регистрации права собственности, достигнет 100%.</p> <p>Всего за период 2014-2017 годов протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, на которых при реализации проектов строительства, реконструкции, капитального ремонта и ремонта предусмотрено применение инновационных технологий, материалов, конструкций, машин и механизмов, составит 740,04 км</p>
<p>(в ред. Постановления Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)</p>	

16.1. Общая характеристика, основные проблемы и прогноз развития сферы реализации подпрограммы

Система и методы управления, которые применяются в дорожном хозяйстве Ленинградской области, оказывают определяющее влияние на состояние и развитие автомобильных дорог общего пользования регионального значения. Существующий уровень организации и выполнения дорожных работ определяется комплексом следующих факторов:

- 1) порядком размещения заказов на содержание, ремонт, капитальный ремонт, строительство и реконструкцию автомобильных дорог;
- 2) уровнем финансового обеспечения дорожных работ (степенью достаточности выделяемых средств для выполнения всего необходимого комплекса работ);
- 3) установленными в договорах с подрядчиками требованиями к транспортно-эксплуатационному состоянию дорожных объектов, качеству строительных и ремонтных работ;
- 4) уровнем технического и технологического оснащения подрядных организаций, выполняющих работы на региональных дорогах;
- 5) существующей системой контроля и оценки выполняемых дорожных работ.

Существующая система управления дорожным хозяйством не позволяет решить целый ряд проблем, связанных с отставанием в развитии дорожной сети от потребностей населения и отраслей экономики Ленинградской области. Во многом это вызвано следующими причинами:

- действующий в настоящее время порядок размещения заказов на работы по содержанию региональных автомобильных дорог не позволяет определять объективно лучших исполнителей контрактов на содержание дорожной сети. Краткосрочность действия государственных контрактов и единственный установленный критерий выбора победителей на аукционах - минимальная цена, не стимулируют существенно улучшать качество и повышать технологический уровень производства дорожных работ, приобретать современную дорожную технику и обеспечивать внедрение инновационных технологий;

- фактический уровень финансирования работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог регионального значения Ленинградской области составляет 22% от потребности по нормативу, в результате доля региональных автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям, составляет 42%, остальные дороги и около 40% мостов нуждаются в реконструкции и капитальном ремонте;

- в настоящее время менее 10% от общей протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области имеют оформленные документы по регистрации права собственности, что не позволяет получать дополнительные доходы в дорожный фонд за счет платы за подключение к дорожной сети и взимания платы за выдачу технических требований и условий на выполнение работ в границах придорожных полос автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения;

- недостаточные объемы финансирования дорожного хозяйства привели к тому, что в Ленинградской области ведется строительство и реконструкция всего лишь нескольких приоритетных дорожных объектов при потребности в существенном увеличении протяженности и пропускной способности дорожной сети;

- в сфере строительства и реконструкции региональных автомобильных дорог практически не используются механизмы государственно-частного партнерства (ГЧП), которые позволяют, наряду с государственными средствами, привлечь частные инвестиции;

- недостаточный уровень материально-технического и технологического обеспечения подрядных организаций, осуществляющих работы по содержанию автомобильных дорог регионального значения, значительный износ базовых машин приводит к превышению удельного расхода противогололедных материалов по отношению к нормируемому, что вызывает удорожание работ и усиление негативного воздействия на окружающую среду;

- в ряде случаев отмечается низкое качество производства работ по содержанию, ремонту и реконструкции региональных дорог, использование подрядчиками устаревших некачественных дорожно-строительных и противогололедных материалов;

- несовершенная система управления дорожным хозяйством, включая формирование требований по проведению дорожных работ и по транспортно-эксплуатационному состоянию автодорог, оценку уровня содержания, приемку выполненных работ и контроля за исполнением подрядчиками принятых обязательств и др.

Перечисленные проблемы свидетельствуют о необходимости создания современной системы планирования, выполнения, учета и приемки работ по содержанию, ремонту, строительству и реконструкции автомобильных дорог Ленинградской области, основанной на долгосрочных государственных контрактах, с приемкой выполненных работ на основе оценки фактического уровня содержания дорог, а не натуральных показателей выполненных работ.

16.2. Приоритеты государственной политики в сфере реализации подпрограммы, установленные в Концепции социально-экономического развития Ленинградской области

Приоритеты государственной политики в сфере реализации подпрограммы предусматривают:

- создание системы планирования, ориентированной на достижение целевых показателей транспортно-эксплуатационного состояния и развития сети региональных автомобильных дорог, результативности деятельности государственных учреждений, осуществляющих оперативное управление автомобильными дорогами Ленинградской области, и иных дорожных организаций;

- переход к долгосрочным комплексным контрактам на выполнение дорожных работ, что будет способствовать более качественной работе подрядных организаций, так как у них появятся возможности долгосрочного планирования своей деятельности, приобретения современной техники и технологий, в том числе по лизингу, заблаговременной подготовки к зимнему сезону и оптовой закупки необходимых материалов;

- совершенствование управленческих технологий;

- повышение эффективности использования государственного имущества;

- совершенствование системы мониторинга транспортно-эксплуатационного состояния и развития сети автомобильных дорог, внедрение системы контроля достигаемых результатов и мониторинга оценки эффективности управленческих решений.

В отличие от существующей системы управления, основанной на краткосрочном планировании, финансировании дорожного хозяйства на базе индексации прошлых расходов и контроле затрат, внедрение новых механизмов и технологий управления дорожным хозяйством позволит перейти к принципиально новой системе управления, направленной на достижение конечных результатов, за счет:

- определения основных целевых показателей совершенствования и развития дорожной сети исходя из приоритетов социально-экономического развития Ленинградской области и интересов пользователей;

- планирования объемов дорожных работ, необходимых для достижения целевых показателей, на основе использования комплексного подхода, учитывающего государственные, общественные и частные интересы и обеспечивающего на этой основе возможности объединения усилий и ресурсов для достижения конечных результатов;

- финансирования дорожных работ в соответствии с обязательствами по достижению целевых показателей, объединения государственных и частных ресурсов, концентрации их на приоритетных проектах развития дорожной сети;

- внедрения инноваций на всех этапах жизненного цикла автомобильных дорог;

- внедрения механизмов контроля и эффективности результатов деятельности дорожных организаций.

16.3. Цели, задачи, показатели (индикаторы), конечные результаты, сроки и этапы реализации подпрограммы

Цель подпрограммы соответствует цели государственной программы - обеспечение устойчивого функционирования и развития автомобильных дорог для увеличения мобильности и

улучшения качества жизни населения, стабильного экономического роста экономики, снижения транспортной составляющей в себестоимости конечной продукции, повышения инвестиционной привлекательности и транспортной доступности населенных пунктов Ленинградской области.

Основная задача подпрограммы - совершенствование управления дорожным хозяйством Ленинградской области.

Целевые индикаторы и показатели подпрограммы включают следующие:

- доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, имеющих оформленные документы по регистрации права собственности;

- протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, на которых при реализации проектов строительства, реконструкции, капитального ремонта и ремонта предусмотрено применение инновационных технологий, материалов, конструкций, машин и механизмов.

Значения целевых индикаторов и показателей подпрограммы приведены в [табл. 2](#) Приложения 1.

[Сведения](#) о порядке сбора информации и методике расчета показателей (индикаторов) подпрограммы приведены в [табл. 3](#) Приложения 1.

Подпрограмма реализуется в один этап.

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

Сроки реализации - 2014-2017 годы.

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

Реализация комплекса мероприятий, предусмотренных в подпрограмме, к концу 2017 года позволит достичь следующих конечных результатов:

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

- доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, имеющих оформленные документы по регистрации права собственности, достигнет 100% (оценочное значение на 2013 год - 1,1%).

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

Всего за период 2014-2017 годов в результате реализации комплекса мероприятий, предусмотренных в подпрограмме:

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

- протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, на которых при реализации проектов строительства, реконструкции, капитального ремонта и ремонта предусмотрено применение инновационных технологий, материалов, конструкций, машин и механизмов, составит 740,04 км.

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

16.4. Расшифровка плановых значений показателей (индикаторов) подпрограммы по годам реализации, а также сведения об их взаимосвязи с мероприятиями

Плановые значения показателей (индикаторов) по годам реализации подпрограммы приведены в [табл. 2](#) Приложения 1.

К показателям (индикаторам) [подпрограммы](#) "Содержание и управление дорожным хозяйством" относятся следующие:

- доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, имеющих оформленные документы по регистрации права собственности (на значение данного показателя влияют объемы финансирования работ по регистрации права собственности);

- протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, на которых при реализации проектов строительства, реконструкции, капитального ремонта и ремонта предусмотрено применение инновационных технологий, материалов, конструкций, машин и механизмов (на значение данного показателя влияет содержание контрактов подрячков, в которых должно быть предусмотрено применение

инновационных технологий, материалов, конструкций, машин и механизмов, а также последующий контроль исполнения обязательств, принятых подрядчиками).

16.5. Характеристика основных мероприятий подпрограммы с указанием сроков их реализации и ожидаемых результатов

Перечень мероприятий подпрограммы сформирован с учетом предложений государственного заказчика и исполнительных органов государственной власти Ленинградской области в соответствии с утвержденной [Концепцией](#) социально-экономического развития Ленинградской области на период до 2025 года, с соблюдением требований законодательства Российской Федерации и нормативов экономической эффективности объектов, строительство которых осуществляется за счет государственных капитальных вложений.

В состав [Подпрограммы](#) "Содержание и управление дорожным хозяйством" вошли следующие мероприятия:

- мероприятия в области дорожного хозяйства в целях государственной регистрации прав на объекты недвижимости дорожного хозяйства (распределение средств осуществляется в соответствии с распоряжением комитета по дорожному хозяйству Ленинградской области);

- обеспечение деятельности государственных казенных учреждений (распределение средств осуществляется в соответствии с бюджетной сметой);

- применение инновационных технологий, материалов, конструкций, машин и механизмов при реализации проектов строительства, реконструкции, капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения.

В соответствии с Федеральным [законом](#) от 21.07.1997 N 122-ФЗ "О государственной регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним" необходимо провести значительную работу по регистрации права собственности Ленинградской области на автомобильные дороги общего пользования регионального и межмуниципального значения и оформить правоустанавливающую документацию на дорожные объекты.

Для финансирования подпрограммы за период 2014-2017 годов потребуется 479429,1 тыс. рублей в ценах соответствующих лет за счет бюджетных ассигнований дорожного фонда Ленинградской области.

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

Ожидаемые результаты реализации [Подпрограммы](#) "Содержание и управление дорожным хозяйством" связаны с повышением качества управления в дорожной отрасли, ростом производительности труда, снижением себестоимости и улучшением качества дорожных работ за счет применения инновационных технологий, материалов, конструкций, машин и механизмов при реализации проектов строительства, реконструкции, капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения.

16.6. Сравнительный анализ социально-экономической эффективности альтернативных способов достижения целей и решения задач подпрограммы

В ходе разработки подпрограммы было рассмотрено несколько сценарных вариантов реализации ее мероприятий:

- 1) первый вариант, предусматривающий финансирование мероприятий в рамках средств дорожного фонда Ленинградской области;

- 2) второй вариант, предусматривающий реализацию мероприятий по содержанию автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения согласно [постановлению](#) Правительства Ленинградской области от 09.11.2012 N 343 "Об утверждении норматива финансовых затрат на содержание автомобильных дорог общего пользования регионального значения Ленинградской области и правил расчета размера ассигнований из областного бюджета Ленинградской области на содержание автомобильных дорог общего пользования регионального значения Ленинградской области" и обеспечивающий финансирование мероприятий по содержанию на уровне 75% от нормативного значения в 2016 году;

3) третий вариант, предложенный исходя из расчета необходимого уровня финансирования, обеспечивающего реализацию комплекса мероприятий по улучшению существующего состояния сети автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения и ее дальнейшее развитие.

Перечисленные варианты различаются объемами финансирования и, следовательно, объемами планирования дорожных работ по строительству, реконструкции, содержанию и ремонту дорожной сети.

Выбор рекомендуемого варианта выполнялся с учетом показателей социально-экономической эффективности рассмотренных вариантов. С точки зрения срока окупаемости, чистого дисконтированного дохода, внутренней нормы доходности и индекса доходности наиболее предпочтительным является третий сценарный вариант. На втором месте по показателям социально-экономической эффективности находится первый сценарный вариант, который обладает ненамного большим сроком окупаемости, но имеет практически вдвое меньший чистый дисконтированный доход по сравнению с третьим вариантом. Наихудшие показатели социально-экономической эффективности имеет второй сценарный вариант.

В качестве рекомендуемого в силу финансовых ограничений предлагается к реализации первый сценарный вариант как наиболее реалистичный и соответствующий прогнозу доходов дорожного фонда Ленинградской области. При его реализации чистый дисконтированный доход составит 8951,9 млн рублей, срок окупаемости - 16,3 года, внутренняя норма доходности - 12,2%, индекс доходности - 1,3. В связи с этим именно первый вариант положен в основу формирования государственной программы "Развитие автомобильных дорог Ленинградской области" и всех подпрограмм, входящих в ее состав.

16.7. Характеристика основных мер правового регулирования в сфере реализации подпрограммы с обоснованием основных положений и сроков принятия необходимых нормативных правовых актов

Подпрограммой не предусмотрена разработка мер в области правового регулирования.

16.8. Обобщенная характеристика основных мероприятий, реализуемых муниципальными образованиями Ленинградской области

Подпрограммой "Содержание и управление дорожным хозяйством" не предусмотрены мероприятия, реализуемые органами местного самоуправления Ленинградской области.

16.9. Информация об участии государственных корпораций, акционерных обществ с государственным участием, общественных, научных и иных организаций, а также государственных внебюджетных фондов и физических лиц в реализации подпрограммы

В реализации государственной программы будут принимать участие организации, определяемые в порядке, установленном Федеральным [законом](#) от 05.04.2013 N 44-ФЗ "О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд".

16.10. Информация о ресурсном обеспечении подпрограммы за счет средств федерального, областного, местных бюджетов и иных источников финансирования в разрезе долгосрочных целевых программ, подпрограмм, а также по годам реализации

Объемы финансирования подпрограммы по годам, источникам финансирования и видам

расходов представлены в [табл. 5](#) Приложения 1.

Общий объем финансирования подпрограммы за период 2014-2017 годов в ценах соответствующих лет составит 479429,1 тыс. рублей за счет бюджетных ассигнований дорожного фонда Ленинградской области, в том числе по годам реализации:

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

2014 год - 97354,6 тыс. рублей;

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

2015 год - 170091,0 тыс. рублей;

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

2016 год - 106299,2 тыс. рублей;

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

2017 год - 105684,3 тыс. рублей.

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

Детальный план-график финансирования [подпрограммы 3](#) за счет средств областного бюджета утверждается приказом комитета по дорожному хозяйству Ленинградской области.

16.11. Анализ рисков реализации подпрограммы и описание мер по минимизации их негативного влияния

Реализация подпрограммы сопряжена с рисками, которые могут препятствовать достижению поставленных целей и задач. К таким рискам можно отнести:

1) макроэкономические риски, связанные с возможностью ухудшения внутренней и внешней конъюнктуры в условиях финансового кризиса, снижения темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, возникновения бюджетного дефицита и т.д. Критическим фактором для развития российской экономики является уровень цен на энергоносители. Ухудшение мировой конъюнктуры может привести к снижению доходов населения и бизнеса, уменьшению налоговых поступлений в бюджетную систему страны и сокращению объемов финансирования дорожного хозяйства;

2) политические риски, связанные с тем, что Правительство Российской Федерации может принять протекционистские меры в целях защиты отечественных автоперевозчиков и грузовладельцев и снизить ставки налогов, формирующих дорожные фонды. Это может привести к уменьшению объемов финансирования дорожной отрасли, что приведет к ухудшению транспортно-эксплуатационного состояния дорожной сети, росту себестоимости автомобильных перевозок и повышению уровня аварийности;

3) риски, связанные с законодательством, включают:

- риски, связанные с отказом от разработки или задержкой разработки новых правовых актов и внесения изменений в действующие нормативно-правовые документы, что не позволит своевременно реализовать мероприятия подпрограммы;

- риски, связанные с отказом от разработки или задержкой разработки и утверждения отраслевых нормативно-правовых и методических документов, что не позволит повысить эффективность выполнения дорожных работ;

4) риски, связанные со спросом и доходами, могут возникнуть из-за финансового кризиса, уменьшения покупательной способности населения, увеличения тарифов на перевозки. Данная группа рисков может негативно сказаться на проектах развития дорожной сети, реализуемых с привлечением частных инвестиций по схеме государственно-частного партнерства. Реализация данных рисков ведет к снижению доходов по инвестиционным проектам и в конечном итоге может негативно отразиться на эффективности и жизнеспособности проектов.

Залогом успешной реализации проектов развития автомобильных дорог является такое распределение рисков между их участниками, при котором каждый риск возлагается на ту сторону, которая способна наилучшим образом оценить его величину и принять меры по смягчению последствий от его возникновения.

Меры по минимизации негативного влияния рисков предусматривают:

- юридические меры: юридически грамотное оформление контрактных условий взаимодействия и согласование целей и задач подпрограммы со всеми заинтересованными

сторонами (включая разработку и утверждение необходимых нормативно-правовых актов) позволит избежать многих рисков, связанных с нарушением законодательных актов и договорных отношений с подрядчиками;

- меры по страхованию: страхование работ, сделок, имущества и персонала, получение долгосрочных гарантий от подрядчиков и создание резервов позволит снизить величину воздействия рисков;

- предупредительные меры: заблаговременное проведение всех необходимых работ (изысканий, согласований органов государственной власти, резервирования земель, переноса коммуникаций и т.д.), подписание меморандумов о взаимодействии сторонами для согласования планов проведения работ, введение штрафных санкций за нарушение договорных обязательств;

- организационные меры: специальные проверки, надзор, аудит разрабатываемой проектной и другой документации, разработка и исполнение соответствующих инструкций и мероприятий, повышение квалификации персонала, создание безопасных условий труда, соблюдение стандартов и регламентов.

16.12. Методика оценки эффективности подпрограммы

Расчет социально-экономической и экологической (общественной) эффективности государственной программы с учетом входящих в ее состав подпрограмм выполняется в соответствии с Методическими рекомендациями по оценке эффективности инвестиционных проектов и их отбору для финансирования (М.: Экономика, 2000 г.).

Социально-экономическая (общественная) эффективность программы оценивается в течение расчетного периода, равного 20 годам. Для оценки социально-экономической эффективности экономические затраты и выгоды по программе рассматриваются и оцениваются по сравнению с вариантом, предусматривающим отказ от реализации данной программы. При этом выгоды определяются на основе проведения оценки экономических, социальных и экологических последствий реализации программы с точки зрения общественных интересов.

При расчете социально-экономической эффективности программы учитываются следующие последствия ее реализации:

- потребность в капиталовложениях на строительство и реконструкцию автомобильных дорог по годам реализации программы;
- ежегодные затраты на содержание и ремонты автомобильных дорог;
- изменение расходов на автомобильные перевозки;
- повышение производительности транспортных средств;
- экономия времени пользователей дорог;
- повышение безопасности движения;
- уменьшение экологического ущерба;
- снижение потерь (повышение доходов) в других отраслях народного хозяйства (внетранспортный эффект).

Стоимостная оценка перечисленных последствий отражается в денежных потоках при проведении расчетов социально-экономической эффективности.

Рассчитанные показатели социально-экономической эффективности государственной программы с учетом входящих в ее состав подпрограмм составляют:

чистый дисконтированный доход - 8951,9 млн рублей;

срок окупаемости - 16,3 лет;

внутренняя норма доходности - 12,2%;

индекс доходности - 1,3.

Высокие показатели социально-экономической эффективности подтверждают необходимость утверждения подпрограммы и выделения бюджетных средств на ее реализацию.

(в ред. Постановлений Правительства Ленинградской области
от 11.03.2014 N 60, от 30.05.2014 N 220,
от 31.10.2014 N 506)

Таблица 1

ПЕРЕЧЕНЬ
подпрограмм и основных мероприятий государственной
программы Ленинградской области "Развитие
автомобильных дорог Ленинградской области"

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области
от 31.10.2014 N 506)

N п/п	Наименование основного мероприятия подпрограммы	Ответственный за реализацию	Год		Последствия нереализации основного мероприятия	Показатели государственной программы (подпрограммы, долгосрочной целевой программы)
			начала реализации	окончания реализации		
1	2	3	4	5	6	7
Подпрограмма "Развитие сети автомобильных дорог общего пользования"						
1	Мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области	2014	2017	Рост транспортной составляющей в конечной цене товаров и услуг из-за увеличения себестоимости автомобильных перевозок, затрат времени в пути и уровня аварийности, уменьшения производительности работы автотранспорта и ухудшения условий движения транспортных потоков	<p>1. Доля автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям</p> <p>4. Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения (и искусственных сооружений на них) после строительства и реконструкции</p> <p>5. Разработка стратегических и программных документов по развитию дорожного хозяйства Ленинградской области, предпроектной и проектной документации</p>

2	Проектирование и строительство самоходного парома в целях обеспечения функционирования паромной переправы	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области	2014	2015	Рост транспортной составляющей в конечной цене товаров и услуг из-за увеличения себестоимости автомобильных перевозок, затрат времени в пути и уровня аварийности, уменьшения производительности работы автотранспорта и ухудшения условий движения транспортных потоков	6. Ввод в эксплуатацию самоходного парома в целях обеспечения функционирования паромной переправы
3	Проектирование и строительство (реконструкция) автомобильных дорог общего пользования местного значения	Администрации муниципальных образований Ленинградской области	2014	2017	Рост транспортной составляющей в конечной цене товаров и услуг из-за увеличения себестоимости автомобильных перевозок, затрат времени в пути и уровня аварийности, уменьшения производительности работы автотранспорта и ухудшения условий движения транспортных потоков; отсутствие круглогодичной связи с сельскими населенными пунктами по автомобильным дорогам с твердым покрытием	3. Уменьшение количества ДТП с сопутствующими дорожными условиями с пострадавшими на 1 тыс. автотранспортных средств (к уровню 2013 года) 2. Доля сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием
4	Создание ИТС на сети автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области	2014	2017	Снижение удобства пользования сетью дорог, снижение безопасности дорожного движения	3. Уменьшение количества ДТП с сопутствующими дорожными условиями с пострадавшими на 1 тыс. автотранспортных средств (к уровню 2013 года)
5	Разработка стратегии и государственной программы	Комитет по дорожному хозяйству	2014	2014	Отсутствие возможности управления последовательностью	5. Разработка стратегических и программных документов по

	развития автомобильных дорог Ленинградской области на период до 2025 года	Ленинградской области			мероприятий программы, невозможность ее реализации	развитию дорожного хозяйства Ленинградской области, предпроектной и проектной документации
6	Разработка бизнес-планов строительства платных дорожных объектов	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области			Невозможность осуществления дальнейших мероприятий в отношении перспективного объекта	5. Разработка стратегических и программных документов по развитию дорожного хозяйства Ленинградской области, предпроектной и проектной документации
Подпрограмма "Поддержание существующей сети автомобильных дорог общего пользования"						
7	Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области	2014	2017		1. Доля автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям 7. Уровень обеспечения норматива по содержанию автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения
8	Мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области	2014	2017	Снижение общей протяженности участков автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, соответствующих требованиям нормативов, снижение	1. Доля автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям

					безопасности дорожного движения	8. Прирост протяженности автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, введенных в эксплуатацию после работ по капитальному ремонту и ремонту по годам
9	Мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области	2014	2017	Снижение общей протяженности участков автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, соответствующих требованиям нормативов, снижение безопасности дорожного движения	1. Доля автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям 8. Прирост протяженности автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, введенных в эксплуатацию после работ по капитальному ремонту и ремонту по годам
10	Прочие расходы на приведение в нормативное состояние отдельных участков региональных автомобильных дорог	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области	2014	2017	Снижение общей протяженности участков автомобильных дорог общего пользования регионального и	1. Доля автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения,

					межмуниципального значения, соответствующих требованиям нормативов, снижение безопасности дорожного движения	соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям
11	Мероприятия по снижению аварийности на сети автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области, включая обустройство наружным освещением автодорог общего пользования регионального значения	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области	2014	2014	Снижение уровня безопасности дорожного движения	3. Уменьшение количества ДТП с сопутствующими дорожными условиями с пострадавшими на 1 тыс. автотранспортных средств (к уровню 2013 года)
12	Мероприятия по устройству опор для размещения элементов обустройства и оборудования, предназначенного для автоматической фиксации нарушений Правил дорожного движения	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области	2014	2014	Снижение уровня безопасности дорожного движения	3. Уменьшение количества ДТП с сопутствующими дорожными условиями с пострадавшими на 1 тыс. автотранспортных средств (к уровню 2013 года)
13	Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения	Администрации муниципальных образований Ленинградской области	2014	2015	Снижение общей протяженности участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих требованиям нормативов, снижение безопасности дорожного движения в результате недофинансирования из бюджета Ленинградской области	3. Уменьшение количества ДТП с сопутствующими дорожными условиями с пострадавшими на 1 тыс. автотранспортных средств (к уровню 2013 года)

14	Мероприятия по приобретению дорожной техники и другого имущества, необходимого для функционирования и содержания автодорог и обеспечения контроля качества выполненных дорожных работ	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области	2015	2017	Несоответствие парка дорожной техники современным требованиям, невозможность выполнять работы по содержанию и диагностике автомобильных дорог в надлежащем объеме и с надлежащим качеством	9. Ежегодный прирост численности парка дорожной техники и другого имущества, необходимого для содержания автодорог и обеспечения контроля качества выполненных дорожных работ
Подпрограмма "Содержание и управление дорожным хозяйством"						
15	Мероприятия в области дорожного хозяйства в целях государственной регистрации прав на объекты недвижимости дорожного хозяйства	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области	2014	2017	Сокращение объемов строительства и реконструкции на сети автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения	10. Доля протяженности автомобильных дорог, имеющих оформленные документы на право собственности
16	Обеспечение деятельности государственных казенных учреждений	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области	2014	2017	Снижение качества результатов деятельности управления	4. Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения (и искусственных сооружений на них) после строительства и реконструкции
						8. Прирост протяженности автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, введенных в эксплуатацию после работ по капитальному ремонту и ремонту по годам

17	Применение инновационных технологий, материалов, конструкций, машин и механизмов при реализации проектов строительства, реконструкции, капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области	2014	2017	Повышение себестоимости и снижение качества дорожных работ	11. Протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, на которых при реализации проектов строительства, реконструкции, капитального ремонта и ремонта предусмотрено применение инновационных технологий, материалов, конструкций, машин и механизмов
----	---	--	------	------	--	---

Таблица 2

СВЕДЕНИЯ

о показателях (индикаторах) государственной программы Ленинградской области "Развитие автомобильных дорог Ленинградской области" и их значения

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

N п/п	Показатель (индикатор) (наименование)	Единица измерения	Значения показателей (индикаторов)				
			2013 год (базовый период)	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год
1	2	3	4	5	6	7	8
Государственная программа Ленинградской области "Развитие автомобильных дорог Ленинградской области"							

1	Доля автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям	%	42,5	41,0	38,7	35,6	32,5
2	Доля сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием	%	72,14	72,28	72,35	72,53	72,8
3	Уменьшение количества ДТП с сопутствующими дорожными условиями с пострадавшими на 1 тыс. автотранспортных средств (к уровню 2013 года)	%		2	5	7	8
Подпрограмма "Развитие сети автомобильных дорог общего пользования"							
4	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения (и искусственных сооружений на них) после строительства и реконструкции по годам - всего,	км			6,844	12,303	
		пог. м		45,8	361,55	1059,85	210
	в том числе:						
	после строительства	км			5,804	6,503	
		пог. м			191,75	1059,85	210

	после реконструкции	км			1,04	5,8	
		пог. м		45,8	169,8		
	из них с использованием средств федерального бюджета и внебюджетных источников - всего,	км			5,804	12,303	
		пог. м			191,75	1059,85	210
	в том числе:						
	после строительства	км			5,804	6,503	
		пог. м			191,75	1059,85	210
	после реконструкции	км				5,8	
		пог. м					
	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования местного значения (и искусственных сооружений на них) после строительства и реконструкции по годам - всего,	км	1,3	4,23	1,884	5,131	1,0
		пог. м	59,2		26,5		
	в том числе:						
	после строительства	км		2,89	0,284	0,921	
		пог. м			26,5		
	после реконструкции	км	1,3	1,34	1,6	4,21	1,0
		пог. м	59,2				
5	Разработка стратегических и	ед.		8	6	6	4

	программных документов по развитию дорожного хозяйства Ленинградской области, предпроектной и проектной документации						
6	Ввод в эксплуатацию самоходного парома в целях обеспечения функционирования паромной переправы	ед.			1		
Подпрограмма "Поддержание существующей сети автомобильных дорог общего пользования"							
7	Уровень обеспечения норматива по содержанию автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения	%	22,5	34,4	36,9	42,2	52,3
8	Прирост протяженности автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, введенных в эксплуатацию после работ по капитальному ремонту и ремонту по годам, - всего,	км		400,78	134,25	132,0	147,0
		пог. м		120,99			
	в том числе:						
	после капитального ремонта	км		35,74	4,25	14,0	7,0
		пог. м		47,3			
после ремонта	км		365,04	130	118	140	

		пог. м		73,69			
	Прирост протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, введенных в эксплуатацию после работ по капитальному ремонту и ремонту по годам, - всего	км	182,2	93,6			
	Количество дворовых территорий многоквартирных домов и проездов к ним после капитального ремонта и ремонта	ед.	780	109			
9	Ежегодный прирост численности парка дорожной техники и другого имущества, необходимого для содержания автодорог и обеспечения контроля качества выполненных дорожных работ	ед.		8	33	33	33
Подпрограмма "Содержание и управление дорожным хозяйством"							
10	Доля протяженности автомобильных дорог, имеющих оформленные документы на право собственности	%	1,1	33,7	72,2	89,8	100
11	Протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, на которых при реализации проектов	км		268,3	209,64	135,1	127,0

строительства, реконструкции, капитального ремонта и ремонта предусмотрено применение инновационных технологий, материалов, конструкций, машин и механизмов							
---	--	--	--	--	--	--	--

Таблица 3

Сведения
о порядке сбора информации и методике расчета показателя
(индикатора) государственной программы

N п/п	Показатель (индикатор) (наименование)	Ед. изм.	Определение показателя	Временные характеристики	Алгоритм формирования показателя и методические пояснения	Базовые показатели
Государственная программа "Развитие автомобильных дорог Ленинградской области"						
1	Доля автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям	%	Показывает долю протяженности сети автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, соответствующую нормативным требованиям	ежегодно	$K_{\text{соотвТЭС}_{\text{год } n}} = \frac{L_{\text{соотвТЭС}_{\text{год } n}}}{L_{\text{общ}_{\text{год } n}}} * 100\%$ <p>где: $L_{\text{соотвТЭС}_{\text{год } n}}$ - общая протяженность участков автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих требованиям нормативов на конец рассматриваемого года, $L_{\text{общ}_{\text{год } n}}$ - общая протяженность дорог регионального и межмуниципального значения на конец рассматриваемого года</p>	$L_{\text{соотвТЭС}_{\text{год } n}}$ $L_{\text{общ}_{\text{год } n}}$

2	Доля сельских населенных пунктов, имеющих связь по дорогам с твердым покрытием с сетью дорог общего пользования	%	Показывает долю сельских населенных пунктов, имеющих связь по дорогам с твердым покрытием с сетью дорог общего пользования, от общего количества сельских населенных пунктов в отчетном году	ежегодно	$K_{\text{подклСНП}_{\text{год } n}} = \frac{N_{\text{подклСНП}_{\text{год } n}}}{N_{\text{СНП}}} * 100\%$ <p>где: $N_{\text{подклСНП}_{\text{год } n}}$ - общее количество сельских населенных пунктов, обеспеченных круглогодичной связью по автомобильным дорогам с твердым покрытием, на конец отчетного года, $N_{\text{СНП}}$ - общее количество сельских населенных пунктов</p>	$N_{\text{подклСНП}}$
3	Уменьшение количества ДТП с пострадавшими на 1 тыс. автотранспортных средств (к уровню 2013 года) с сопутствующими дорожными условиями	%	Показывает отношение количества ДТП с сопутствующими дорожными условиями, произошедших в отчетном году, к количеству ДТП с сопутствующими дорожными условиями, произошедших в 2013 году	ежегодно	$K_{\text{ДТП}} = \frac{N_{\text{ДТП}2013} - N_{\text{ДТП}_{\text{год}}}}{N_{\text{ДТП}2013}} * 100\%$ <p>где: $N_{\text{ДТП}_{\text{год}}}$ - количество ДТП с пострадавшими и сопутствующими дорожными условиями, произошедших в отчетном году, на 1 тыс. автотранспортных средств, $N_{\text{ДТП}2013}$ - количество ДТП с пострадавшими и сопутствующими дорожными условиями, произошедших в 2013 году, на 1 тыс. автотранспортных средств</p>	$N_{\text{ДТП}}$
Подпрограмма "Развитие сети автомобильных дорог общего пользования"						
4	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения (и искусственных сооружений)	км пог. м	Показывает ежегодный объем ввода автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения	ежегодно	$L_{\text{Стр/Рек}_{\text{год } n}} = \sum_{i=1}^m L_{i \text{ стр}} + \sum_{i=1}^l L_{i \text{ рек}}$	$\sum_{i=1}^m L_{i \text{ стр}}$

	на них) после строительства и реконструкции по годам - всего, в том числе:		и искусственных сооружений на них после реализации мероприятий по строительству и реконструкции, с выделением из общего числа мероприятий, осуществляемых с привлечением средств федерального бюджета или внебюджетных источников		<p>где: $\sum_{i=1}^m L_{i \text{ стр}}$ - суммарная протяженность участков автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, вводимых в эксплуатацию после строительства в течение рассматриваемого года, $\sum_{i=1}^l L_{i \text{ рек}}$ - суммарная протяженность участков автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, вводимых в эксплуатацию после реконструкции в течение рассматриваемого года.</p> <p>Аналогичная формула используется для определения общей протяженности введенных в эксплуатацию искусственных сооружений (пог. м)</p>	$\sum_{i=1}^l L_{i \text{ рек}}$
	после строительства	км				
		пог. м				
	после реконструкции	км				
		пог. м				
	из них с использованием федерального бюджета и внебюджетных источников - всего, в том числе:	км				
		пог. м				
	после строительства	км				
		пог. м				
	после реконструкции	км				
		пог. м				
5	Разработка стратегических и программных документов по развитию дорожного хозяйства Ленинградской области, предпроектной и проектной документации	шт.	Показывает общее количество разработанных за год стратегических и программных документов, выполненных и проектно-изыскательских работ (в разрезе строительства и реконструкции)	ежегодно	$N_{\text{Док}_{\text{год } n}} = N_{\text{Прог}_{\text{год } n}} + N_{\text{ПИР}_{\text{год } n}}$ <p>где: $N_{\text{Прог}_{\text{год } n}}$ - общее количество разработанных в течение отчетного года программных документов, $N_{\text{ПИР}_{\text{год } n}}$ - общее количество проектно-изыскательских работ, выполненных в течение отчетного года</p>	$N_{\text{Прог}}$ $N_{\text{ПИР}}$

6	Ввод в эксплуатацию самоходного паромов в целях обеспечения функционирования паромной переправы	шт.	Показывает общее количество введенных в эксплуатацию объектов	ежегодно	$N_{\text{Паром}} = \sum_{i=1}^m N_{i \text{ паром}}$ <p>где $\sum_{i=1}^m N_{i \text{ паром}}$ - суммарное количество паромных переправ, введенных в эксплуатацию в течение рассматриваемого года</p>	$\sum_{i=1}^m N_{i \text{ паром}}$
Подпрограмма "Поддержание существующей сети автомобильных дорог общего пользования"						
7	Уровень обеспечения норматива по содержанию автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения	%	Отражает степень выполнения обязательств по финансированию мероприятий по содержанию на сети автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения (по отношению к объемам, необходимым по нормативам, утвержденным постановлением Правительства Ленинградской области от 09.11.2012 N 343)	ежегодно	$K_{\text{содерж}_{\text{год } n}} = \frac{S_{\text{факт}_{\text{год } n}}}{S_{\text{норм}_{\text{год } n}}} * 100\%$ <p>где: $S_{\text{факт}_{\text{год } n}}$ - фактический объем финансирования мероприятий по содержанию в рассматриваемом году, $S_{\text{норм}_{\text{год } n}}$ - объем финансирования мероприятий по содержанию, необходимый в рассматриваемом году согласно постановлению Правительства ЛО от 09.11.2012 N 343</p>	$S_{\text{факт}_{\text{год } n}}$ $S_{\text{норм}_{\text{год } n}}$

8	Прирост протяженности автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, введенных в эксплуатацию после работ по капитальному ремонту и ремонту, по годам - всего, в том числе:	км	Показывает ежегодный объем ввода автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, восстановленных до состояния, требуемого по нормативам, после реализации мероприятий по капитальному ремонту и ремонту, с выделением каждого из видов мероприятий	ежегодно	$L_{\text{кр/р}_{\text{год } n}} = \sum_{i=1}^m L_{i \text{ кр}} + \sum_{i=1}^l L_{i \text{ р}}$ <p>где: $\sum_{i=1}^m L_{i \text{ кр}}$ - суммарная протяженность участков автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, вводимых в эксплуатацию после капитального ремонта в течение рассматриваемого года, $\sum_{i=1}^l L_{i \text{ р}}$ - суммарная протяженность участков автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, вводимых в эксплуатацию после ремонта в течение рассматриваемого года</p>	$\sum_{i=1}^m L_{i \text{ кр}}$	
	после капитального ремонта	км					$\sum_{i=1}^l L_{i \text{ р}}$
	после ремонта	км					
9	Ежегодный прирост численности парка дорожной техники и другого имущества, необходимого для содержания автодорог и обеспечения контроля качества выполненных дорожных работ	ед.	Показывает общее количество приобретенной техники	ежегодно	$N_{\text{техн}} = \sum_{i=1}^m N_{i \text{ техн}}$ <p>где $\sum_{i=1}^m N_{i \text{ техн}}$ - суммарное количество дорожной техники, приобретенной в течение рассматриваемого года</p>	$\sum_{i=1}^m N_{i \text{ техн}}$	
Подпрограмма "Содержание и управление дорожным хозяйством"							
10	Доля протяженности автомобильных дорог, имеющих оформленные	%	Показывает долю протяженности автомобильных дорог, имеющих оформленные	ежегодно	$K_{\text{кадастр}_{\text{год } n}} = \frac{L_{\text{кадастр}_{\text{год } n}}}{L_{\text{общ}_{\text{год } n}}} * 100\%$	$L_{\text{кадастр}_{\text{год } n}}$	

	документы на право собственности		документы на право собственности		где: $L_{\text{кадастр}_{\text{год } n}}$ - суммарная протяженность автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, имеющих оформленные документы на право собственности на конец рассматриваемого года, $L_{\text{общ}_{\text{год } n}}$ - общая протяженность дорог регионального и межмуниципального значения на конец рассматриваемого года	$L_{\text{общ}}$
11	Протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, на которых при реализации проектов строительства, реконструкции, капитального ремонта и ремонта предусмотрено применение инновационных технологий, материалов, конструкций, машин и механизмов	км	Показывает протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, на которых при реализации проектов строительства, реконструкции, капитального ремонта и ремонта предусмотрено применение инновационных технологий, материалов, конструкций, машин и механизмов, в рассматриваемом году	ежегодно	$L_{\text{иннов}_{\text{год } n}} = \sum_{i=1}^m L_{i \text{ инн.мероп}}$ <p>где $L_{i \text{ инн.мероп}}$ - общая протяженность участка дороги регионального и межмуниципального значения, на котором при реализации проектов строительства, реконструкции, капитального ремонта или ремонта предусмотрено применение инновационных технологий</p>	$L_{i \text{ инн.}}$

Таблица 4

Сведения
об основных мерах правового регулирования
в сфере реализации государственной программы

№ п/п	Вид нормативного правового акта	Основные положения правового акта	Ответственный исполнитель и	Ожидаемые сроки принятия
-------	---------------------------------	-----------------------------------	-----------------------------	--------------------------

			соисполнители	(квартал, год)
1	2	3	4	5
1.	Подпрограмма "Развитие сети автомобильных дорог общего пользования"			
1.1.	<p>Инициировать разработку предложений о внесении изменений в федеральное законодательство в целях сокращения сроков процедур изъятия земельных участков для государственных и муниципальных нужд при реализации проектов строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования регионального значения в Ленинградской области. Предложения должны предусматривать комплекс мер, направленных на создание упрощенного порядка изъятия и предоставления земельных участков на территории Ленинградской области, предназначенных для размещения автомобильных дорог общего пользования регионального значения, объектов регионального транспорта, а также транспортно-пересадочных узлов</p>	<p>Предложения должны предусматривать комплекс мер, направленных на создание упрощенного порядка изъятия и предоставления земельных участков на территории Ленинградской области, предназначенных для размещения автомобильных дорог общего пользования регионального значения, объектов регионального транспорта, а также транспортно-пересадочных узлов</p>	<p>Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области</p>	<p>4 квартал 2014 г.</p>
2.	Подпрограмма "Поддержание существующей сети автомобильных дорог общего пользования"			
2.1.	<p>Разработка постановления Правительства Ленинградской области "Об утверждении норматива финансовых затрат на капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования регионального</p>	<p>Документом предусматривается утверждение нормативов финансовых затрат для определения размера ассигнований из областного бюджета, выделяемых на капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог</p>	<p>Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области</p>	<p>2 квартал 2014 г.</p>

	значения Ленинградской области и правил расчета размера ассигнований из областного бюджета Ленинградской области на ремонт автомобильных дорог общего пользования регионального значения Ленинградской области"	регионального или межмуниципального значения Ленинградской области		
2.2.	Разработка Порядка осуществления регионального государственного надзора за обеспечением сохранности автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения Ленинградской области, а также соответствующего проекта постановления Правительства Ленинградской области, утверждающего указанный Порядок	Документом предусматривается утверждение Порядка осуществления регионального государственного надзора за обеспечением сохранности автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения Ленинградской области	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области	2 квартал 2014 г.
2.3.	Разработка проекта закона Ленинградской области "О случаях установления временных ограничений или прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам регионального или межмуниципального, местного значения в границах населенных пунктов Ленинградской области"	Документом предусматривается утверждение дополнения оснований, устанавливающих временные ограничения или прекращение движения транспортных средств по автомобильным дорогам регионального или межмуниципального, местного значения в границах населенных пунктов Ленинградской области	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области	1 квартал 2014 г.
2.4.	Инициировать разработку предложений о внесении изменений в федеральное законодательство, предусматривающих введение платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным	Предложения должны предусматривать введение платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области	2 квартал 2014 г.

	<p>дорогам общего пользования регионального или межмуниципального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн</p>	<p>регионального или межмуниципального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн</p>		
2.5	<p>Инициировать разработку предложений о внесении изменений в федеральное законодательство, предусматривающих наделение субъектов Российской Федерации полномочиями по взиманию платы за выдачу технических требований и условий, подлежащих обязательному исполнению</p>	<p>Предложения должны предусматривать наделение субъектов РФ полномочиями по взиманию платы за выдачу технических требований и условий, подлежащих обязательному исполнению, на выполнение работ:</p> <p>по проектированию прокладки, переноса или переустройства инженерных коммуникаций в границах полос отвода автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения;</p> <p>по прокладке, переносу или переустройству инженерных коммуникаций, их эксплуатации в границах придорожных полос автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения;</p> <p>по строительству, реконструкции пересечений автомобильных дорог с автомобильными дорогами общего пользования регионального или</p>	<p>Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области</p>	<p>4 квартал 2014 г.</p>

межмуниципального значения и примыканий автомобильных дорог к автомобильным дорогам общего пользования регионального или межмуниципального значения;

по капитальному ремонту и ремонту пересечений и примыканий в отношении автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения. При этом с Комитетом должны быть согласованы порядок осуществления работ по ремонту указанных пересечений и примыканий и объем таких работ;

по реконструкции, капитальному ремонту и ремонту примыканий объектов дорожного сервиса к автомобильным дорогам общего пользования регионального или межмуниципального значения;

по строительству, реконструкции в границах придорожных полос автомобильной дороги общего пользования регионального или межмуниципального значения объектов капитального строительства, объектов, предназначенных для осуществления дорожной деятельности, объектов дорожного сервиса, установке рекламных

		конструкций, информационных щитов и указателей		
2.6	Инициировать разработку и принятие проекта правового акта, предусматривающего изменения законодательства в целях наделения должностных лиц органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации полномочиями по осуществлению государственного надзора за перевозкой тяжеловесных грузов	Документом предусматривается наделение должностных лиц органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации дополнительными полномочиями по осуществлению государственного надзора за перевозкой тяжеловесных грузов	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области	4 квартал 2014 г.
2.7	Инициировать разработку предложений, предусматривающих внесение изменений в Кодекс об административных правонарушениях	Предложениями должно предусматриваться: наделение должностных лиц органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации полномочиями составлять протоколы об административных правонарушениях при осуществлении регионального государственного надзора за обеспечением сохранности автомобильных дорог; установление административной ответственности собственников (владельцев) транспортных средств за административные правонарушения в области дорожного движения в части нарушения правил перевозки тяжеловесных грузов, зафиксированных в автоматическом	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области	4 квартал 2014 г.

		режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи		
2.8	Разработка проекта постановления Правительства Ленинградской области "Об утверждении Порядка предоставления и расходования субсидий бюджетам муниципальных образований Ленинградской области за счет средств дорожного фонда Ленинградской области"	Порядок предоставления и расходования субсидий бюджетам муниципальных образований Ленинградской области за счет средств дорожного фонда Ленинградской области	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области	Срок подготовки документа - I квартал 2014 года
(п. 2.8 в ред. Постановления Правительства Ленинградской области от 30.05.2014 N 220)				
2.9	Инициировать разработку и принятие постановления Правительства Ленинградской области, предусматривающего внесение изменений в нормативы финансовых затрат, утвержденные постановлением правительства ЛО от 09.11.2012 N 343 "Об утверждении норматива финансовых затрат на содержание автомобильных дорог общего пользования регионального значения Ленинградской области и правил расчета размера ассигнований из областного бюджета Ленинградской области на содержание автомобильных дорог общего пользования регионального значения Ленинградской области", с целью изменения графика	Абзац 4 постановления следует откорректировать	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области, Комитет экономического развития и инвестиционной деятельности Ленинградской области, Комитет финансов Ленинградской области	1 квартал 2014 г.

	перехода к финансированию содержания автомобильных дорог общего пользования регионального значения по установленному нормативу			
2.10	Инициировать разработку и принятие постановления Правительства Ленинградской области "О порядке создания и использования, в том числе на платной основе, парковок (парковочных мест), расположенных на автомобильных дорогах общего пользования регионального или межмуниципального значения, и установлении размера платы за пользование на платной основе парковками (парковочными местами), расположенными на автомобильных дорогах общего пользования регионального или межмуниципального значения"	Документом предусматривается порядок создания и использования, в том числе на платной основе, парковок (парковочных мест), расположенных на автомобильных дорогах общего пользования регионального или межмуниципального значения, а также размер платы за пользование на платной основе парковочными местами, расположенными на сети дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области	3 квартал 2014 г.
2.11	Разработка проекта постановления Правительства Ленинградской области "Об утверждении Порядка расходования средств, предусмотренных подпрограммой "Поддержание существующей сети автомобильных дорог общего пользования" государственной программы Ленинградской области "Развитие автомобильных дорог Ленинградской области" на реализацию мероприятия "Прочие расходы на приведение в	Порядок расходования средств, предусмотренных подпрограммой "Поддержание существующей сети автомобильных дорог общего пользования" государственной программы Ленинградской области "Развитие автомобильных дорог Ленинградской области" на реализацию мероприятия "Прочие расходы на приведение в	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области	Срок подготовки документа - 2 квартал 2014 года

нормативное состояние отдельных участков автомобильных дорог регионального значения"	регионального значения"		
--	-------------------------	--	--

(п. 2.11 введен [Постановлением](#) Правительства Ленинградской области от 30.05.2014 N 220)

Таблица 5

ПЛАН
реализации государственной программы Ленинградской области
"Развитие автомобильных дорог Ленинградской области"

(в ред. [Постановления](#) Правительства Ленинградской области от 31.10.2014 N 506)

N п/п	Наименование государственной программы, подпрограммы	Ответственный исполнитель (ОИВ), соисполнитель, участник	Год		Годы реализации	Оценка расходов (тыс. руб. в ценах соответствующих лет)					
			начала реализации	окончания реализации		всего	федеральный бюджет	областной бюджет	местные бюджеты	прочие источники	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
	Государственная программа Ленинградской области "Развитие автомобильных дорог Ленинградской области"				2014-2017	37616790,6	8791375,6	28412163,8	53301,9	359949,3	
					2014	9846803,2	1393375,6	8108097,9	2319,8	343009,9	
						2015	8841837,8	2674000,0	6161645,2	6192,6	
						2016	11622125,6	4672000,0	6920617,2	12569,0	16939,4

					2017	7306024,1	52000,0	7221803,6	32220,5	
	Подпрограмма "Развитие сети автомобильных дорог общего пользования"				2014	2650360,7	1393375,6	911655,4	2319,8	343009,9
					2015	4459247,1	2674000,0	1779054,5	6192,6	
					2016	6385216,0	4672000,0	1683707,6	12569,0	16939,4
					2017	862397,7	52000,0	778177,2	32220,5	
1	Мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения - всего	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области	2014	2017	2014	2354930,7	1380000,0	631920,9		343009,8
					2015	4218624,0	2640000,0	1578624,0		
					2016	6230509,1	4620000,0	1593569,7		16939,4
					2017	685293,2		685293,2		
1.1	Строительство подъезда к г. Всеволожску	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области	2016	2017	2014					
					2015					
					2016	100000,0		100000,0		
					2017	50000,0		50000,0		
1.2	Реконструкция мостового перехода через реку Сторожевая на км 24 автодорожного маршрута Выборг - Комсомольское - Светогорск	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области	2014	2015	2014	330588,8		330588,8		
					2015	38580,1		38580,1		
					2016					
					2017					
1.3	Строительство	Комитет по	2014	2016	2014	637639,4	440000,0	56258,6		141380,8

	путепровода в месте пересечения железнодорожных путей и автомобильной дороги общего пользования "Подъезд к г. Гатчина-2". в том числе:	дорожному хозяйству Ленинградской области			2015	407579,3		407579,3		
				2016	352616,7		335677,3		16939,4	
				2017						
1.3.1	1 этап - Временный объезд по улице Центральная и Старая дорога в г. Гатчина Ленинградской области с открытием железнодорожного переезда на станции Гатчина	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области	2014	2015	2014	102098,2		33100,7		68997,5
					2015	157579,3		157579,3		
					2016					
					2017					
1.3.2	2 этап - Строительство трехпролетного двухполосного автодорожного путепровода с подходами под две полосы движения, в том числе возмещение стоимости сносимых строений и плата за землю при изъятии (выкупе) земельных участков, - 66820,0 тыс. рублей	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области, Ленинградский областной комитет по управлению государственным имуществом	2014	2016	2014	535541,2	440000,0	23157,9		72383,3
					2015	250000,0		250000,0		
					2016	352616,7		335677,3		16939,4
					2017					
1.4	Реконструкция автомобильной дороги "Петродворец - Кейкино", км 5 - км 26	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области	2016	2017 <*>	2014					
					2015					
					2016	20000,0		20000,0		

		области			2017	210000,0		210000,0		
1.5	Реконструкция мостового перехода через реку Чаженка на км 79+518 автомобильной дороги "Зуево - Новая Ладога"	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области	2014	2014	2014	27509,9		27509,9		
					2015					
					2016					
					2017					
1.6	Строительство путепровода на железнодорожной станции Любань на автомобильной дороге "Павлово - Мга - Шапки - Любань - Оредеж - Луга"	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области	2015	2017	2014					
					2015	100000,0	100000,0			
					2016	2400000,0	2400000,0			
					2017	2920,0		2920,0		
1.7	Строительство путепровода в промзоне Лазаревка через железную дорогу Санкт-Петербург - Бусловская в городе Выборге Ленинградской области	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области	2015	2017	2014					
					2015	500000,0	500000,0			
					2016	500000,0	500000,0			
					2017	23360,0		23360,0		
1.8	Строительство путепровода на ст. Гаврилово железнодорожного участка Санкт-Петербург - Бусловская на автомобильной дороге "Моховое - Ключевое"	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области	2015	2017	2014					
					2015	100000,0	100000,0			
					2016	700000,0	700000,0			
					2017	40000,0		40000,0		

1.9	Строительство мостового перехода через реку Свирь у города Подпорожье Подпорожского района Ленинградской области	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области	2016	2017 <*>	2014					
					2015					
					2016	60000,0	50000,0	10000,0		
					2017	100000,0		100000,0		
1.10	Реконструкция мостового перехода через реку Мойка на км 47+300 автомобильной дороги Санкт-Петербург - Кировск в Кировском районе Ленинградской области	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области	2015	2017 <*>	2014					
					2015	20000,0	20000,0			
					2016	30000,0	20000,0	10000,0		
					2017	9373,2		9373,2		
1.11	Строительство мостового перехода через реку Волхов на подъезде к г. Кириши в Киришском районе Ленинградской области	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области	2014	2017 <*>	2014	50000,0	50000,0			
					2015	55000,0	50000,0	5000,0		
					2016	65000,0	50000,0	15000,0		
					2017	34640,0		34640,0		
1.12	Строительство автодорожного путепровода на станции Возрождение участка Выборг - Каменногорск взамен закрываемого переезда на ПК 229+44.20, в том числе компенсация стоимости сносимых строений и плата за землю при изъятии (выкупе)	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области, Ленинградский областной комитет по управлению государственным имуществом	2014	2015	2014	242105,3	230000,0	12105,3		
					2015	790058,5	750555,6	39502,9		
					2016					
					2017					

	земельных участков для строительства в сумме 4660,76 тыс. рублей									
1.13	Строительство автодорожного путепровода на перегоне Таммисуо - Гвардейское участка Выборг - Каменногорск взамен закрываемых переездов на ПК 105+00.00, ПК 106+38.30, в том числе компенсация стоимости сносимых строений и плата за землю при изъятии (выкупе) земельных участков для строительства в сумме 17683,98 тыс. рублей	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области, Ленинградский областной комитет по управлению государственным имуществом	2014	2016	2014	89883,1				89883,1
					2015	584901,2	124722,2	460179,0		
					2016	460181,0		460181,0		
					2017					
1.14	Строительство автодорожного путепровода на перегоне Выборг - Таммисуо участка Выборг - Каменногорск взамен закрываемых переездов на ПК 26+30.92, ПК 1276+10.80 и ПК 15+89.60	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области	2014	2016	2014	111746,0				111746,0
					2015	602433,2	124722,2	477711,0		
					2016	477711,5		477711,5		
					2017					
1.15	Строительство транспортной развязки на	Комитет по дорожному	2014	2016	2014	505000,0	500000,0	5000,0		
					2015	705000,0	700000,0	5000,0		

	пересечении автомобильной дороги "Санкт-Петербург - завод им. Свердлова - Всеволожск" (км 39) с железной дорогой на перегоне Всеволожск - Мельничный Ручей во Всеволожском районе Ленинградской области	хозяйству Ленинградской области			2016	745000,0	730000,0	15000,0		
					2017					
1.16	Реконструкция автомобильной дороги общего пользования регионального значения "Подъезд к г. Гатчина-1"	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области	2014	2017 <*>	2014	60000,0	60000,0			
					2015	72500,0	70000,0	2500,0		
					2016	70000,0	70000,0			
					2017	30000,0		30000,0		
1.17	Реконструкция автомобильной дороги "Красное Село - Гатчина - Павловск" на участке км 14+600 - км 18+000	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области	2014	2017 <*>	2014	100000,0	100000,0			
					2015	102500,0	100000,0	2500,0		
					2016	100000,0	100000,0			
					2017	35000,0		35000,0		
1.18	Реконструкция участка автомобильной дороги "Орехово - Сосново - Кривко - ж.-д. ст. Петярви", км 0+750 - км 1+800	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области	2014	2015	2014	1500,0		1500,0		
					2015	54427,4		54427,4		
					2016					
					2017					
1.19	Реконструкция моста через	Комитет по	2015	2016	2014					

	реку Петлянка на км 23+769 автомобильной дороги "Молодежное - Верхнее Черкасово" в Выборгском районе Ленинградской области	дорожному хозяйству Ленинградской области			2015	55644,3		55644,3		
					2016	50000,0		50000,0		
					2017					
1.20	Проектно-изыскательские работы и отвод земель будущих лет	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области	2014	2017	2014	198958,3		198958,3		
					2015	30000,0		30000,0		
					2016	100000,0		100000,0		
					2017	150000,0		150000,0		
2	Проектирование и строительство самоходного парома в целях обеспечения функционирования паромной переправы	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области	2014	2015	2014	144500,0		144500,0		
					2015	49500,0		49500,0		
					2016					
					2017					
3	Проектирование и строительство (реконструкция) автомобильных дорог общего пользования местного значения, в том числе:	Администрации муниципальных образований	2014	2017	2014	149199,4	13375,6	133504,0	2319,8	
					2015	188123,1	34000,0	147930,5	6192,6	
					2016	124706,9	52000,0	60137,9	12569,0	
					2017	147104,5	52000,0	62884,0	32220,5	
3.1	Проектирование и строительство (реконструкция) автомобильных дорог	Администрации муниципальных образований	2014	2015	2014	103261,7		103261,7		
					2015	63693,9		63693,9		
					2016					

	общего пользования местного значения				2017					
3.2	Проектирование и строительство (реконструкция) автомобильных дорог общего пользования местного значения с твердым покрытием до сельских населенных пунктов, не имеющих круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования	Администрации муниципальных образований	2014	2017	2014	45937,7	13375,6	30242,3	2319,8	
					2015	124429,2	34000,0	84236,6	6192,6	
					2016	124706,9	52000,0	60137,9	12569,0	
					2017	147104,5	52000,0	62884,0	32220,5	
3.2.1	Реконструкция автомобильной дороги "Подъезд к дер. Игокиничи" по адресу: Ленинградская область, Лодейнопольский район, Алеховщинское сельское поселение, дер. Игокиничи	Администрации муниципальных образований	2014	2014	2014	19624,2	4481,1	14152,1	991,0	
					2015					
					2016					
					2017					
3.2.2	Реконструкция автомобильной дороги "Подъезд к пос. Мехбаза" по адресу: Ленинградская область, Лодейнопольский район, Алеховщинское сельское поселение, пос. Мехбаза	Администрации муниципальных образований	2014	2014	2014	26313,5	8894,5	16090,2	1328,8	
					2015					
					2016					
					2017					

3.2.3	Строительство автомобильной дороги "Подъезд к пос. Кравцово" по адресу: Ленинградская область, Выборгский район, Селезневское сельское поселение, подъезд к пос. Кравцово	Администрации муниципальных образований	2016	2016	2014					
					2015					
					2016	18576,9	4860,0	12410,0	1306,9	
					2017					
3.2.4	Строительство автомобильной дороги "Подъезд к пос. Сопки" по адресу: Ленинградская область, Выборгский район, Полянское сельское поселение, подъезд к пос. Сопки	Администрации муниципальных образований	2016	2016	2014					
					2015					
					2016	8520,0	4000,0	4094,0	426,0	
					2017					
3.2.5	Строительство автомобильной дороги "Подъезд к пос. Яшино" по адресу: Ленинградская область, Выборгский район, Селезневское сельское поселение	Администрации муниципальных образований	2015	2015	2014					
					2015	22977,7	2840,0	17891,1	2246,6	
					2016					
					2017					
3.2.6	Реконструкция автомобильной дороги "Подъезд к дер. Силино" по адресу: Ленинградская область, Приозерский район, Красноозерное сельское поселение, дер. Силино	Администрации муниципальных образований	2015	2016	2014					
					2015	37760,0	15160,0	20470,0	2130,0	
					2016	10840,0	4840,0	1000,0	5000,0	
					2017					

3.2.7	Реконструкция автомобильной дороги "Подъезд к пос. Клеверное" по адресу: Ленинградская область, Выборгский район, Полянское сельское поселение, пос. Клеверное	Администрации муниципальных образований	2016	2016	2014					
					2015					
					2016	24750,0	10780,0	12721,5	1248,5	
					2017					
3.2.8	Реконструкция автомобильной дороги "Подъезд к пос. Маслово" по адресу: Ленинградская область, Выборгский район, Каменногорское городское поселение	Администрации муниципальных образований	2016	2017	2014					
					2015					
					2016	15220,0	2520,0	11565,0	1135,0	
					2017	69220,5	12000,0	50000,0	7220,5	
3.2.9	Реконструкция автомобильной дороги "Подъезд к пос. Луговое" по адресу: Ленинградская область, Приозерский район, Запорожское сельское поселение	Администрации муниципальных образований	2016	2016	2014					
					2015					
					2016	34050,0	15000,0	17347,4	1702,6	
					2017					
3.2.10	Реконструкция автомобильной дороги "Подъезд к пос. Мехбаза" по адресу: Ленинградская область, Тихвинский район	Администрации муниципальных образований	2015	2015	2014					
					2015	63691,5	16000,0	45875,5	1816,0	
					2016					
					2017					
3.2.11	Строительство автодороги	Администрации	2016	2017	2014					

	"Подъезд к дер. Козарево" по адресу: Ленинградская область, Волховский район	муниципальных образований			2015					
					2016	12750,0	10000,0	1000,0	1750,0	
					2017	77884,0	40000,0	12884,0	25000,0	
4	Создание ИТС на сети автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области	2015	2017	2014					
					2015	3000,0		3000,0		
					2016	30000,0		30000,0		
					2017	30000,0		30000,0		
5	Разработка стратегии и государственной программы развития автомобильных дорог Ленинградской области на период до 2025 года	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области	2014	2014	2014	1730,5		1730,5		
					2015					
					2016					
					2017					
	Подпрограмма "Поддержание существующей сети автомобильных дорог общего пользования"				2014	7099087,9		7099087,9		
					2015	4212499,8		4212499,8		
					2016	5130610,4		5130610,4		
					2017	6337942,1		6337942,1		
6	Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области	2014	2017	2014	2027115,2		2027115,2		
					2015	2460000,0		2460000,0		
					2016	2940000,0		2940000,0		
					2017	3531026,0		3531026,0		

7	Мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области	2014	2017	2014	1091817,5		1091817,5		
					2015	44000,0		44000,0		
					2016	574659,9		574659,9		
					2017	574659,9		574659,9		
8	Мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области	2014	2017	2014	3295508,7		3295508,7		
					2015	1278991,9		1278991,9		
					2016	1370363,8		1370363,8		
					2017	1982256,2		1982256,2		
9	Прочие расходы на приведение в нормативное состояние отдельных участков региональных автомобильных дорог	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области	2014	2017	2014	3300,2		3300,2		
					2015	19865,1		19865,1		
					2016	95586,6		95586,6		
					2017	100000,0		100000,0		
10	Мероприятия по снижению аварийности на сети автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области, включая обустройство наружным освещением автодорог общего пользования	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области	2014	2014	2014	78445,4		78445,4		
					2015					
					2016					
					2017					

	регионального значения									
11	Мероприятия по устройству опор для размещения элементов обустройства и оборудования, предназначенного для автоматической фиксации нарушений Правил дорожного движения	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области	2014	2014	2014	44308,8		44308,8		
					2015					
					2016					
					2017					
12	Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения, дворовых территорий многоквартирных домов, проездов к дворовым территориям многоквартирных домов населенных пунктов, в том числе:	Администрации муниципальных образований	2014	2015	2014	527041,5		527041,5		
					2015	259642,8		259642,8		
					2016					
					2017					
12.1	Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения	Администрации муниципальных образований	2014	2015	2014	302760,3		302760,3		
					2015	119442,8		119442,8		
					2016					
					2017					
12.2	Капитальный ремонт и ремонт дворовых	Администрации муниципальных	2014	2014	2014	69654,7		69654,7		
					2015					

	территорий многоквартирных домов, проездов к дворовым территориям многоквартирных домов населенных пунктов	образований			2016					
					2017					
12.3	Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения, имеющих приоритетный социально значимый характер	Администрации муниципальных образований	2014	2015	2014	154626,5		154626,5		
					2015	140200,0		140200,0		
					2016					
					2017					
13	Мероприятия по приобретению дорожной техники и другого имущества, необходимого для функционирования и содержания автодорог и обеспечения контроля качества выполненных дорожных работ	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области	2015	2017	2014	31550,6		31550,6		
					2015	150000,0		150000,0		
					2016	150000,0		150000,0		
					2017	150000,0		150000,0		
	Подпрограмма "Содержание и управление дорожным хозяйством"				2014	97354,6		97354,6		
					2015	170091,0		170091,0		
					2016	106299,2		106299,2		
					2017	105684,3		105684,3		
14	Мероприятия в области	Комитет по	2014	2017	2014	46846,5		46846,5		

	дорожного хозяйства в целях государственной регистрации прав на объекты недвижимости дорожного хозяйства	дорожному хозяйству Ленинградской области			2015	121194,4		121194,4		
					2016	53948,9		53948,9		
					2017	50000,0		50000,0		
15	Обеспечение деятельности государственных казенных учреждений	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области	2014	2017	2014	50508,2		50508,2		
					2015	48896,6		48896,6		
					2016	52350,3		52350,3		
					2017	55684,3		55684,3		
16	Применение инновационных технологий, материалов, конструкций, машин и механизмов при реализации проектов строительства, реконструкции, капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения	Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области	2014	2017	2014					
					2015					
					2016					
					2017					

<*> Реализация мероприятия продолжится после 2017 года.

Приложение 2

Соглашение

Об организации разработки проектной и рабочей документации
и совместном финансировании проекта "Строительство
путепровода в месте пересечения железнодорожных путей
и автомобильной дороги общего пользования "Подъезд
к г. Гатчина-2" (Этапы 1 и 2)

г. Санкт-Петербург

"__" _____ 2013 г.

Субъект Российской Федерации - Ленинградская область (далее - Ленинградская область) в лице Губернатора Ленинградской области Дрозденко Александра Юрьевича, действующего на основании [Устава](#) Ленинградской области, с одной стороны, открытое акционерное общество "Российские железные дороги", именуемое в дальнейшем ОАО "РЖД", в лице начальника Октябрьской железной дороги - филиала ОАО "РЖД" Степова Виктора Васильевича, действующего на основании доверенности от 15.10.2013, зарегистрированной в реестре нотариуса за N 1о-2445, с другой стороны, именуемые совместно "Стороны" либо отдельно "Сторона", заключили настоящее соглашение о нижеследующем:

Статья 1

1.1. Настоящее соглашение регулирует взаимоотношения сторон, связанные с разработкой проектной и рабочей документации и совместным финансированием проекта "Строительство путепровода в месте пересечения железнодорожных путей и автомобильной дороги общего пользования "Подъезд к г. Гатчина-2" (Этапы 1 и 2) (далее - Путепровод) на условиях настоящего Соглашения.

1.2. Настоящее Соглашение определяет общие принципы взаимодействия Сторон. В рамках настоящего Соглашения Стороны вправе заключать договоры, условия которых, в случае отличия от условий настоящего Соглашения, будут иметь преимущественную силу.

Статья 2

2.1. Ленинградская область обеспечивает:

2.1.1. Принятие от ОАО "РЖД" в лице Дирекции по комплексной реконструкции железных дорог и строительству объектов железнодорожного транспорта - филиала ОАО "РЖД" полностью подготовленной и имеющей положительное заключение Главгосэкспертизы проектной документации на строительство Путепровода.

2.1.2. Разработку рабочей документации в рамках реализации проекта по строительству Путепровода.

2.1.3. Исполнение функции заказчика строительства Путепровода.

2.1.4. Выделение ассигнований из областного бюджета на финансирование строительства Путепровода в размере ориентировочно 1 млрд 100,0 млн рублей.

2.1.5. Подготовку обращений в адрес высших должностных лиц Российской Федерации, Минтранса России о софинансировании строительства Путепровода из федерального бюджета.

2.1.6. Рассмотрение и решение вопросов, касающихся выделения земель, находящихся в собственности Ленинградской области, для строительства путепровода.

2.2. ОАО "РЖД" обеспечивает:

2.2.1. Финансирование проекта строительства Путепровода в размере 20 процентов от суммы, установленной в сводном сметном расчете (ориентировочно в сумме 380,0 млн рублей), в том числе финансирование разработки проектной документации на строительство Путепровода, работ по выносу железнодорожных коммуникаций из зоны строительства Путепровода, разработки проектной документации объездной дороги по ул. Центральная и Старая дорога в г. Гатчина, строительства железнодорожного переезда на станции Гатчина в створе улицы Старая дорога, а также других работ, включенных в сводный сметный расчет, в пределах не более суммы, указанной в настоящем пункте.

2.2.2. Поддержку обращений Администрации Ленинградской области в адрес высших должностных лиц Российской Федерации, Минтранса России о софинансировании строительства Путепровода из федерального бюджета.

2.2.3. Выдачу технических условий и предоставление временных интервалов в графике движения поездов для выполнения работ, связанных со строительством Путепровода.

2.2.4. Передачу на безвозмездной основе Ленинградской области полностью готовой, имеющей положительное заключение ФАУ "Главгосэкспертиза" проектно-сметной документации на строительство Путепровода.

Статья 3

3.1. Споры и разногласия между Сторонами, вытекающие из настоящего Соглашения, разрешаются путем переговоров.

В случае невозможности урегулирования споры (разногласия) подлежат рассмотрению в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

3.2. По взаимному согласию Сторон в настоящее Соглашение могут быть внесены изменения и дополнения, которые оформляются дополнительными соглашениями к настоящему Соглашению, подписываемыми уполномоченными представителями Сторон.

Статья 4

4.1. Настоящее Соглашение вступает в силу со дня его подписания Сторонами и действует до момента окончания строительства Путепровода и передачи его в собственность Ленинградской области по соответствующему акту.

4.2. Настоящее Соглашение определяет общие принципы сотрудничества Сторон и не устанавливает каких-либо гражданско-правовых обязанностей.

4.3. Стороны в целях координации своих действий создают в необходимых случаях совместные рабочие группы, организуют совместные совещания. Совместные решения, принимаемые сторонами в рамках настоящего Соглашения, могут оформляться в виде протоколов, решений совместных совещаний, а также в иных формах в рамках действующего законодательства Российской Федерации.

4.4. Каждая из Сторон вправе в одностороннем порядке расторгнуть настоящее Соглашение, заблаговременно уведомив об этом другую Сторону. Настоящее Соглашение считается расторгнутым через 30 (тридцать) календарных дней после получения другой Стороной уведомления Стороны, инициировавшей расторжение настоящего Соглашения.

4.5. Настоящее Соглашение составлено в 2 (двух) оригинальных экземплярах, имеющих равную юридическую силу, по одному для каждой из Сторон.

Губернатор Ленинградской области

_____ А.Ю. Дрозденко

Президент

Открытого акционерного общества
"Российские железные дороги"

_____ В.И. Якунин
