

**ПРАВИТЕЛЬСТВО ЗАБАЙКАЛЬСКОГО КРАЯ**

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 29 мая 2014 года № 315

г. Чита

**Об утверждении государственной программы Забайкальского края «Развитие транспортной системы Забайкальского края»**

(в ред. постановления Правительства Забайкальского края № 401 от 18.07.2014)

(в ред. постановления Правительства Забайкальского края № 567 от 06.10.2014)

(в ред. постановления Правительства Забайкальского края № 20 от 26.01.2015)

(в ред. постановления Правительства Забайкальского края № 306 от 19.06.2015)

(в ред. постановления Правительства Забайкальского края № 177 от 29.04.2016)

(в ред. постановления Правительства Забайкальского края № 524 от 30.12.2016)

В соответствии со статьей 44 Устава Забайкальского края, Порядком принятия решений о разработке, формирования и реализации государственных программ Забайкальского края, утвержденным постановлением Правительства Забайкальского края от 30 декабря 2013 года № 600, Перечнем государственных программ Забайкальского края, утвержденным распоряжением Правительства Забайкальского края от 15 мая 2012 года № 223-р, в целях создания благоприятных транспортных условий для инновационного развития экономики и социальной сферы Забайкальского края Правительство Забайкальского края **постановляет**:

утвердить государственную программу Забайкальского края «Развитие транспортной системы Забайкальского края» (прилагается).

Губернатор Забайкальского края К.К.Ильковский

УТВЕРЖДЕНА

постановлением Правительства

Забайкальского края

от 29 мая 2014 года № 315
(в редакции постановления

Правительства Забайкальского края

 от 19 июня 2015 года № 306)

**ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПРОГРАММА**

**Забайкальского края**

 **«Развитие транспортной системы Забайкальского края»**

**ПАСПОРТ**

**государственной программы Забайкальского края**

 **«Развитие транспортной системы Забайкальского края»**

(паспорт в ред. постановления Правительства Забайкальского края № 177 от 29.04.2016)

|  |  |
| --- | --- |
| Ответственный исполнитель программы | Министерство территориального развития Забайкальского края.  |
| Соисполнителипрограммы | Министерство здравоохранения Забайкальского края;Министерство образования, науки и молодежной политики Забайкальского края. |
| Подпрограммыпрограммы | Подпрограмма «Развитие транспортного комплекса на территории Забайкальского края»;подпрограмма «Безопасность дорожного движения в Забайкальском крае»;подпрограмма «Развитие дорожного хозяйства Забайкальского края». |
| Цели программы | Развитие транспортного комплекса Забайкальского края. Повышение безопасности дорожного движения на территории Забайкальского края. Развитие дорожного хозяйства Забайкальского края.  |
| Задачи программы | 1. Улучшение качества транспортного об­служивания населения, повышение эффективности функционирования транспортной системы, а также создание необходимых условий для обеспечения развития транспорта Забайкальского края.2. Снижение уровня аварийности, количества дорожно-транспортных происшествий на дорогах Забайкальского края и обеспечение законных прав граждан на безопасность дорожного движения.3. Улучшение состояния сети автомобильных дорог Забайкальского края, в том числе автодорог местного значения, а также обеспечение подъездными дорогами требуемой технической категории крупных населенных пунктов. |
| Этапы и сроки реализации программы | 2014–2022 годы, государственная программа реализуется в 1 этап. |
| Объемы бюджетных ассигнований программы | Объем финансирования из средств бюджета Забайкальского края на реализацию государственной программы составляет 28 997 672,41 тыс. рублей, в том числе по годам:2014 год – 3 114 245,84 тыс. рублей; 2015 год – 2 840 922,27 тыс. рублей;2016 год – 3 275 633,34 тыс. рублей;2017 год – 2 531 451,94 тыс. рублей;2018 год– 2 488 316,08 тыс. рублей;2019 год – 2 782 158,24 тыс. рублей;2020 год – 3 988 314,90 тыс. рублей;2021 год – 3 988 314,90 тыс. рублей;2022 год – 3 988 314,90тыс. рублей.Финансирование государственной программы осуществляется по принципу софинансирования за счет консолидации средств бюджетов различных уровней и внебюджетных источников.Прогнозная оценка бюджетных ассигнований за счет средств федерального бюджета составляет 6 938 313,96 тыс. рублей; бюджетов муниципальных образований – 582 934,63 тыс. рублей, внебюджетных источников – 1 058 000,00 тыс. рублей.(в ред. постановления Правительства Забайкальского края № 524 от 30.12.2016) |
| Ожидаемые значения показателей конечных результатов реализации программы | 1. К 2022 году количество пассажиров, перевезенных транспортом общего пользования, достигнет 79,0 млн. чел. (в 2012 году 77,863 млн. чел. всего, в том числе:железнодорожным – 3,1 млн. чел.;автобусным – 74,5 млн. чел.;внутренним водным – 0,003 млн. чел.;воздушным – 0,260 млн. чел.).2. К 2022 году значение показателя «Темп снижения (роста) количества ДТП на сети дорог регионального и местного значения на 1 тыс. зарегистрированных автотранспортных средств из-за сопутствующих условий» достигнет 3,0 %.3. К 2022 году количество населенных пунктов, не имеющих круглогодичной связи с сетью автомобильных общего пользования, снизится на 21 ед.4. Потребность в трудовых ресурсах, необходимых для реализации государственной программы, составит 220 инженерно-технических работников таких специализаций, как «автомобильные дороги и аэродромы», «строительство и эксплуатация автомобильных дорог и аэродромов», «мосты и транспортные тоннели», «строительство мостов», «организация и безопасность движения», «организация перевозок и управление на транспорте», «автомобили и автомобильное хозяйство», «наземные транспортные системы», «строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство». |

# 1. Характеристика текущего состояния транспортной системы и автомобильного хозяйства Забайкальского края

Транспортная система – важнейшая составная часть производственной инфраструктуры Забайкальского края. Главной целью функционирования и развития транспортной системы края является гарантированное и качественное обеспечение потребностей населения в перевозках пассажиров и грузов.

В условиях реформирования экономики усиливается влияние транспортной отрасли на развитие других отраслей экономики и социальной сферы, которые, в свою очередь, предъявляют более жесткие требования к качеству транспортного обслуживания. В состав транспортной системы Забайкальского края входят объекты железнодорожного и автомобильного транспорта, водный транспорт, объекты гражданской авиации и транспортные терминалы.

Транспортный комплекс края образуют более 500 крупных и мелких организаций, относящихся к различным видам транспорта и формам собственности, специализирующихся на выполнении определенных видов перевозок и других транспортных услуг.

Развитие транспортной системы является необходимым условием реализации инновационной модели экономического роста и улучшения качества жизни населения Забайкальского края.

Законом Забайкальского края «Об организации транспортного обслуживания населения на маршрутах пригородного и межмуниципального сообщения на территории Забайкальского края» устанавливаются требования к организации регулярных пассажирских перевозок в межмуниципальном сообщении, а также формы государственной поддержки деятельности перевозчиков:

предоставление юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям субсидий на безвозмездной и безвозвратной основе в целях возмещения части затрат или недополученных доходов в связи с оказанием транспортных услуг населению, возникающих при выполнении социально значимых перевозок;

компенсация юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям убытков, образовавшихся в результате оказания мер социальной поддержки отдельным категориям граждан на территории Забайкальского края в соответствии с законом Забайкальского края.

Основными проблемами транспортной системы Забайкальского края на текущий момент являются:

проблемы транспортной доступностьи отдаленных территорий. В Забайкальском крае нет своей авиакомпании, нет самолетов, практически все посадочные площадки в крае находятся в запущенном состоянии, на их территории полностью отсутствует инфраструктура, необходимая для принятия самолетов и вертолетов, так как бюджетом Забайкальского края средства для организации полетов по социально значимым маршрутам и для решения вышеуказанных проблем не запланированы;

отсутствие транспортных средств для осуществления перевозки пассажиров по р. Шилка, инфраструктуры (причалы и пристани не обустроены) и кадров для организации перевозки пассажиров водным транспортом;

не решен вопрос строительства автовокзала в г. Чита и автостанций в муниципальных районах Забайкальского края, на территории Забайкальского края отсутствует региональный перевозчик, все регулярные межмуниципальные перевозки автомобильным транспортом осуществляются индивидуальными предпринимателями либо юридическими лицами;

в связи с высокой стоимостью пригородных железнодорожных перевозок отсутствие в бюджете края возможностей для покрытия убытков компании, осуществляющей пригородные железнодорожные перевозки и, как следствие, угроза закрытия ряда железнодорожных маршрутов дальнего следования, совпадающих с социально значимыми направлениями: Чара – Чита, Чара – Северобайкальск;

в условиях непрерывного развития автомобилизации и возросшей интенсивности движения отмечается рост аварийности на дорогах Забайкальского края; кроме того, текущая обеспеченность материально-технической базы учреждений здравоохранения не позволяет оперативно оказывать медицинскую помощь участникам дорожно-транспортных происшествий;

неудовлетворительное состояние автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения Забайкальского края, а также автомобильных дорог местного значения Забайкальского края, особенно в границах населенных пунктов.

Вместе с тем конкурентоспособность и уровень интеграции экономики Забайкальского края в российскую и мировую экономику напрямую зависят от уровня развития инфраструктуры. Мощность транспортного комплекса должна соответствовать потребностям в транспортировке и переработке экспортных и транзитных грузов из регионов Сибири и стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

В соответствии со Стратегией социально-экономического развития Забайкальского края на период до 2030 года при реализации мероприятий государственной программы и эффективном использовании имеющегося потенциала Забайкальский край станет регионом с развитой транспортно-логистической инфраструктурой, характеризующейся следующими показателями:

1) в области воздушного транспорта:

отвечающие современным требованиям комфорта и безопасности аэропорты Чита (п. Кадала), Чара, Краснокаменск;

обустроенные и приведенные в нормативное состояние посадочные площадки в административных центрах муниципальных районов Забайкальского края и населенных пунктах, отнесенных к категории «труднодоступный»;

2) в области водного транспорта, одного их самых экономичных видов транспорта:

развитие как пассажирских, так и грузовых перевозок по р. Шилка не только в летнее, но и в зимнее время с использованием судов на воздушной подушке;

продление водного пути до р. Амур;

3) в области автомобильного транспорта:

автовокзалы в г. Чита и других крупных населенных пунктах, отвечающие современным требованиям;

автостанции во всех административных центрах муниципальных районов и в городских округах Забайкальского края;

развитая автотранспортная сеть, соединяющая административные центры муниципальных районов и городских округов с населенными пунктами, расположенными в их границах;

4) в области железнодорожного транспорта:

пригородные железнодорожные перевозки осуществляются только на экономически выгодных маршрутах, таких как Чита – Карымская, Чита – Хилок, все остальные перевозки железнодорожным транспортом заменены на полноценные равнозначные перевозки автобусами;

строительство новых грузообразующих железнодорожных линий в целях транспортного обеспечения разработки новых месторождений;

строительство железнодорожных линий Нарын – Лугокан, Новая Чара – Чина, Новая Чара – Апсатская, Приаргунск – Березовское, Могзон – Новый Уоян;

плановая реконструкция и модернизация существующей железнодорожной инфраструктуры;

5) в области обеспечения безопасности дорожного движения:

количество погибших достигает 170 человек, погибших детей не более 5 человек;

сокращение влияния наиболее весомых факторов, вызывающих дорожно-транспортную аварийность и снижающих возможность и качество оказания медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;

изменение общественного отношения к проблемам безопасности дорожного движения;

стимулирование ответственности исполнительных органов государственной власти и органов местного самоуправления за снижение дорожно-транспортной аварийности.

Таким образом, к 2022 году в области межмуниципальных и пригородных пассажирских перевозок в Забайкальском крае ожидается следующее соотношение количества пассажиров, перевезенных железнодорожным, автомобильным, внутренним водным и воздушным транспортом (рис. 1):

Рис. 1

Соотношение количества пассажиров к 2022 году (в сравнении с 2013 годом)

в 2013 году:



в 2022 году:



По результатам анализа межмуниципальных и пригородных пассажирских перевозок в Забайкальском крае можно сделать вывод о том, что в границах края население в основном передвигается автомобильным транспортом. К 2022 году сегмент железнодорожного транспорта уменьшится ориентировочно на 30–40 % вследствие оптимизации наиболее нерентабельных маршрутов, которые будут заменены автомобильными регулярными пассажирскими перевозками. Такой ход событий снизит нагрузку на бюджет Забайкальского края. Высвободившиеся средства будут направлены на строительство новых дорог. Активизация пассажирских и грузовых перевозок требует совершенствования дорожных условий, развития сети автомобильных дорог, повышения их качественных характеристик и обеспечения круглогодичного комфортного и безопасного дорожного движения.

Недостаточна плотность сети автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения. Региональная неравномерность развития транспортной инфраструктуры ограничивает развитие единого экономического пространства Забайкальского края. 160 населенных пунктов не обеспечены постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием.

Несоответствие уровня развития автомобильных дорог уровню автомобилизации и спросу на автомобильные перевозки приводит к существенному росту расходов, снижению скорости движения, продолжительным простоям транспортных средств, повышению уровня аварийности.

Действующие финансово-экономические механизмы воспроизводства основных фондов не в полной мере адаптированы к особенностям транспортной отрасли. Нарастающий износ автомобильных дорог не в состоянии обеспечить пропуск транспортных средств с заданными скоростями и нагрузками, что создает угрозу безопасности перевозок, а это в свою очередь оказывает негативное влияние на экономическое развитие региона.

Указанные проблемы возникают ввиду недостаточного объема финансирования как дорожной отрасли, так и сферы транспорта.

# 2. Перечень приоритетов государственной политики в сфере транспортной системы в Забайкальском крае

Основные документы Министерства транспорта Российской Федерации учитывают следующие положения:

состояние и развитие транспорта имеют для Российской Федерации исключительное значение;

транспорт наряду с другими инфраструктурными отраслями обеспечивает базовые условия жизнедеятельности общества, является важным инструментом достижения социальных, экономических, внешнеполитических целей;

исторически развитие транспорта во многом предопределило экономическое и пространственное развитие России, способствовало укреплению ее целостности и международного влияния.

Транспортная система России является важнейшей составной частью производственной инфраструктуры, а ее развитие – одна из приоритетных задач государственной деятельности. Создание динамично развивающейся, устойчиво функционирующей и сбалансированной национальной транспортной системы является необходимым условием подъема экономики. Развитие и модернизация сферы транспорта являются факторами, стимулирующими социально-экономическое развитие страны, повышение уровня жизни, укрепление федерализма и территориальной целостности.

В условиях реформирования экономики усиливается взаимосвязь развития транспортной отрасли с развитием других отраслей экономики и социальной сферы, которые определяют не только требования к транспорту в отношении направлений, объемов и качества перевозок, но и возможности развития отрасли. Роль транспорта еще более повышается в условиях глобализации мировой экономики, приводящей к значительному увеличению межгосударственных связей.

В целях уточнения приоритетов развития транспортной системы и задач государства в области развития транспорта согласно новым социально-экономическим условиям Минтранс России разработал Транспортную стратегию Российской Федерации на период до 2030 года (утверждена **распоряжением** Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р). Новая транспортная стратегия страны ориентирована на новые цели и задачи. Среди основных сформулированы следующие направления и ориентиры развития транспортной системы:

формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры. Это означает, что должны быть устранены территориальные и структурные диспропорции в развитии транспорта, в том числе в азиатской части страны. Зонами опережающего развития транспорта обозначены Юг России, Сибирь, Дальний Восток и другие регионы, пока не реализовавшие свой потенциал;

обеспечение качества, доступности, объема и конкурентоспособности транспортных услуг на уровне потребностей инновационного развития экономики. Для эффективной работы транспорта недостаточно физической инфраструктуры. Нужны современные технологии, организация, управление, взаимодействие и т.д.;

обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами. Это означает повышение значимости транспорта в решении социальных задач государства;

интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны. Транспортное пространство страны – это огромный ресурс, который пока не реализован должным образом. Наличие транзита является естественным критерием сравнительной эффективности транспортной системы. Транзитные перевозки являются важным элементом интеграции российской системы транспорта в международную транспортную систему. Поэтому транзитные перевозки в России должны и будут развиваться;

повышение уровня безопасности транспортной системы и снижение вредного воздействия на окружающую среду. Это современный уровень безопасности грузов и перевозок, защита от терроризма, экологическая безопасность и т. д.

Среди документов, согласованных с Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года, можно выделить такие, как **Стратегия** развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации
до 2030 года (утверждена **распоряжением** Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 года № 877-р) и **Федеральная целевая программа** «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» (утверждена **постановлением** Правительства Российской Федерации от 05 декабря 2001 года № 848).

Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года предусматривается пять основных целей:

развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике;

повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения;

повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны;

повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы;

улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений на транспорте.

Кроме того, приоритеты государственной политики отражены в действующей федеральной целевой программе «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона до 2018 года» (утверждена **постановлением** Правительства Российской Федерации от 15 апреля 1996 года № 480), федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» (утверждена **постановлением** Правительства Российской Федерации от 03 октября 2013 года № 864).

В целях повышения эффективности использования имеющегося потенциала и развития транспортно-логистической инфраструктуры приоритетными направлениями транспортной отрасли Стратегией социально-экономического развития Забайкальского края на период до 2030 года определены:

обеспечение эффективного функционирования экономики, прежде всего за счет повышения плотности транспортной сети и снижения удельных транспортных издержек;

строительство новых грузообразующих железнодорожных линий в целях транспортного обеспечения разработки новых месторождений;

решение гуманитарных и социальных проблем посредством повышения транспортной мобильности населения;

развитие автомобильных дорог регионального и местного значения;

повышение качества предоставления транспортных услуг населению краевого центра и жителям края.

# 3. Описание целей и задач государственной программы

Цели государственной программы:

1) развитие транспортного комплекса Забайкальского края;

2) повышение безопасности дорожного движения на территории Забайкальского края;

3) развитие дорожного хозяйства Забайкальского края.

Задачи государственной программы:

1) улучшение качества транспортного обслуживания населения края, повышение эффективности функционирования транспортной системы края, а также создание необходимых условий для обеспечения развития транспорта Забайкальского края;

2) снижение уровня аварийности, количества дорожно-транспортных происшествий на дорогах Забайкальского края и обеспечение законных прав граждан на безопасность дорожного движения;

3) улучшение состояния сети автомобильных дорог Забайкальского края, в том числе автодорог местного значения, а также обеспечение подъездными дорогами требуемой технической категории крупных населенных пунктов.

# 4. Сроки и этапы реализации государственной программы

Реализация государственной программы рассчитана на 2014 – 2022 годы и будет осуществляться в один этап.

# 5. Перечень основных мероприятий подпрограммы (при необходимости с выделением мероприятий) с указанием сроков их реализации и ожидаемых непосредственных результатов

Перечень основных мероприятий, мероприятия подпрограмм, их финансирование и сроки реализации приведены в [**приложении**](#sub_337) «Основные мероприятия, мероприятия, показатели и объемы финансирования государственной программы» к настоящей государственной программе.

Все мероприятия государственной программы реализуются в соответствии с федеральным законом, устанавливающим требования к закупке товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд.

Ответственный исполнитель и соисполнители государственной программы несут ответственность за качественное и своевременное выполнение мероприятий, рациональное использование финансовых средств и ресурсов, выделяемых на реализацию государственной программы.

Контроль за реализацией мероприятий государственной программы осуществляют Министерство территориального развития Забайкальского края и первый заместитель председателя Правительства Забайкальского края.

**6. Перечень показателей конечных результатов государственной
программы, методика их расчета и плановые значения по годам
реализации государственной программы**

Перечень показателей конечных результатов государственной программы, методика их расчета и плановые значения по годам реализации государственной программы приведены в [**приложении**](#sub_337) «Основные мероприятия, мероприятия, показатели и объемы финансирования государственной программы» к настоящей государственной программе.

# 7. Информация о финансовом обеспечении государственной программы

Информация о финансовом обеспечении государственной программы приведена в [**приложении**](#sub_337) «Основные мероприятия, мероприятия, показатели и объемы финансирования государственной программы» к настоящей государственной программе.

В программу включен ряд мероприятий без указания источника финансирования, ресурсного обеспечения, поскольку в Законе Забайкальского края «О бюджете Забайкальского края на 2014 год и плановый период 2015 и 2016 годов» данные мероприятия не представлены. Необходимость включения данных мероприятий в программу обусловлена тем, что только благодаря их реализации будет возможно достижение целей и задач, поставленных программой. **Пунктом 3 статьи 179** Бюджетного кодекса Российской Федерации указывается на необходимость ежегодной оценки эффективности реализации государственных программ, по результатам которой высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации может быть принято решение о необходимости прекращения или об изменении начиная с очередного финансового года ранее утвержденной государственной программы, в том числе необходимости изменения объема бюджетных ассигнований на финансовое обеспечение ее реализации. Таким образом, мероприятия без ресурсного обеспечения, включенные в программу, могут быть реализованы в последующие годы, в случае, например, включения их в федеральные проекты либо определения в качестве источника финансирования внебюджетных средств, средств краевого либо местных бюджетов.

# 8. Описание рисков реализации государственной программы и способов их минимизации

При реализации государственной программы осуществляются меры, направленные на снижение последствий рисков и повышение уровня гарантированности достижения предусмотренных в ней конечных результатов.

На основе анализа мероприятий, предлагаемых для реализации в рамках государственной программы, выделен внешний риск ее реализации:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Риск | Последствия наступления | Способы минимизации |
| Макроэкономический риск | Макроэкономический риск обусловлен неблагоприятным изменением макроэкономической ситуации, что может привести к серьезному снижению объема инвестиций и недостаточному ресурсному обеспечению мероприятий по развитию транспортной системы. Такой сценарий развития будет характеризоваться отказом от реализации новых долгосрочных проектов и может привести к нарастанию объемов незавершенного строительства и невыполнению поставленных целей | Поиск альтернативных источников финансового обеспечения реализации мероприятий.Определение приоритетов для первоочередного финансирования |

# 9. Условия предоставления и расходования субсидий и субвенций местным бюджетам из бюджета Забайкальского края, критерии отбора муниципальных районов, городских округов для предоставления указанных субсидий

В рамках подпрограммы «Развитие транспортного комплекса на территории Забайкальского края» предусматривается предоставление:

1) юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям – субсидий на безвозмездной и безвозвратной основе в целях возмещения части затрат или недополученных доходов в связи с оказанием транспортных услуг населению, возникающих при выполнении социально значимых перевозок, а также компенсация юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям убытков, образовавшихся в результате оказания мер социальной поддержки отдельным категориям граждан на территории Забайкальского края в соответствии с **Законом** Забайкальского края от 18 декабря 2009 года № 312-ЗЗК «Об организации транспортного обслуживания населения на маршрутах пригородного и межмуниципального сообщения на территории Забайкальского края»;

2) местным бюджетам – субвенций и субсидий на софинансирование отдельных видов расходов в соответствии с законами Забайкальского края от **30 апреля 2013 года № 807**-ЗЗК «О наделении органов местного самоуправления муниципального района «Читинский район» в Забайкальском крае отдельными государственными полномочиями в сфере организации транспортного обслуживания населения автомобильным транспортом в межмуниципальном сообщении между муниципальным районом «Читинский район» и городским округом «Город Чита» и от **06 мая 2013 года № 816-ЗЗК**«О наделении органов местного самоуправления муниципальных районов и городских округов Забайкальского края отдельным государственным полномочием по организации социальной поддержки отдельных категорий граждан путем обеспечения льготного проезда на городском и пригородном пассажирском транспорте общего пользования (кроме воздушного и железнодорожного)».

Реализация мероприятия «Обновление парка подвижного состава пассажирского транспорта общего пользования за счет приобретения автотранспортных средств и электрического наземного транспорта для муниципальных районов и городских округов Забайкальского края» за счет средств краевого бюджета осуществляется в рамках предоставления субсидии бюджету городского округа «Город Чита» в связи со статусом города Читы как административного центра (столицы) Забайкальского края с целью создания условий для предоставления транспортных услуг населению и организации транспортного обслуживания населения в границах городского округа «Город Чита». **Положение** о целях и условиях расходования в 2014 году субсидии, предоставляемой бюджету городского округа «Город Чита», утверждено **постановлением** Правительства Забайкальского края от 24 марта 2014 года № 124.

Реализация мероприятий подпрограммы «Развитие дорожного хозяйства Забайкальского края» в отношении автомобильных дорог общего пользования местного значения осуществляется путем предоставления субсидий муниципальным районам и городским округам из средств дорожного фонда. Порядок предоставления и расходования субсидий из средств дорожного фонда Забайкальского края бюджетам муниципальных районов и городских округов Забайкальского края утвержден **постановлением**Правительства Забайкальского края от 18 декабря 2012 года № 551.

# Подпрограмма«Развитие транспортного комплекса на территории

# Забайкальского края»

# 1. Характеристика текущего состояния транспортного комплекса Забайкальского края

Ведущее место в транспортной системе края занимает железнодорожный транспорт. Железнодорожный транспорт в Забайкальском крае выполняет не менее 97 % общего грузооборота всех видов транспорта, а также около 4 % пассажирооборота.

Водным транспортом на территории края осуществляются перевозки по реке Шилка по социально значимому маршруту г. Сретенск – с. Верхние Куларки, протяженность которого составляет 135 км. Это единственный вид транспорта, осуществляющий связь населенных пунктов, расположенных вниз по течению р. Шилка от г. Сретенск. Участок «Река Шилка» предусмотрен как участок внутренних водных путей без гарантированных габаритов судовых ходов, что влечет за собой проведение обязательных путевых работ за счет средств краевого бюджета.

На территории края в настоящее время зарегистрировано 337 805 автотранспортных средств, в том числе 11 347 автобусов, 58 980 грузовых автомобилей, 267 478 легковых автомобилей. Практически во все муниципальные районы и городские округа Забайкальского края, за исключением Каларского района, организованы межмуниципальные регулярные автобусные перевозки. Протяженность автобусной маршрутной сети составляет 38 761,7 км.

На территории Забайкальского края находятся 3 аэропорта и 43 посадочных площадки.

Аэропорт Чита (Кадала) – основной аэропорт, через который осуществляется воздушное сообщение с другими городами Российской Федерации и КНР. В настоящее время перевозка пассажиров и грузов осуществляется на воздушных судах авиакомпаний ОАО «Уральские авиалинии», ОАО «Авиакомпания «Сибирь», ЗАО «Авиакомпания «Ангара», ЗАО «Авиакомпания «ИрАэро», ОАО «Аэрофлот – Российские авиалинии», ОАО «Таймыр», Авиакомпания «Глобус», «Хайнаньские авиалинии» (Hainan Airlines), ОАО НПК «ПАНХ».

В 2013 году международным аэропортовым комплексом «Кадала» было обслужено 313 356 пассажиров, по сравнению с 2012 годом пассажиропоток увеличился на 30 %. На внутренних российских воздушных линиях было перевезено 272 407 пассажиров, что на 21 % выше показателей 2012 года. Динамичный рост показателей отмечен на международных направлениях, где пассажиропоток вырос в 1,6 раза и достиг 40 949 человек.

Мероприятия по обновлению и развитию аэропорта включены в федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)».

Аэропорт в с. Чара является единственным действующим аэропортом на территории Забайкальского края, расположенным в районе, приравненном к районам Крайнего Севера, через который осуществляется воздушное сообщение с краевым центром. В **соответствии с пунктом 6 статьи 4**Закона Забайкальского края от 18 декабря 2009 года № 312-ЗЗК «Об организации транспортного обслуживания населения на маршрутах пригородного и межмуниципального сообщения на территории Забайкальского края» на территории Забайкальского края выполняются социально значимые перевозки пассажиров воздушным транспортом по маршруту Чита – Чара – Чита с частотой 3 раза в неделю.

Во втором по величине городе Забайкальского края Краснокаменске аэропорт не функционировал до 2013 года. В настоящее время после проведения мероприятий, необходимых для возобновления деятельности аэропорта, производятся полеты по маршруту Чита – Краснокаменск.

Субсидии, предоставляемые краевым бюджетом авиаперевозчикам на частичное возмещение убытков от пассажирских перевозок по маршрутам Чита – Чара – Чита, Чита – Краснокаменск – Чита, Чита – Усугли – Тунгокочен – Красный Яр – Юмурчен – Чита, включены в состав мероприятий подпрограммы. Полеты по последнему маршруту планируются с 2014 года.

С целью обеспечения всех социально значимых маршрутов Забайкальского края воздушным сообщением Стратегией социально-экономического развития Забайкальского края на период до 2030 года перед Правительством Забайкальского края поставлена задача по созданию регионального авиаперевозчика, для чего за счет средств бюджета Забайкальского края в 2013 году был приобретен самолет типа Л-410. В 2014 и 2015 годах планируется приобретение еще двух самолетов аналогичного типа. Наличие у регионального авиаперевозчика парка из не менее трех воздушных судов является основным критерием при получении лицензии на перевозку пассажиров.

По территории края проходят крупные федеральные автомагистрали Р-297 «Амур» Чита – Хабаровск, Р-258 «Байкал» Иркутск – Улан-Удэ – Чита и А-350 Чита – Забайкальск – граница с Китайской Народной Республикой, автодороги регионального значения 76А-005 Дарасун – Госграница с МНР и 76А-138 Улан-Удэ – Романовка – Чита и другие. Эти дороги обеспечивают выход к государственной границе Российской Федерации с Китаем и Монголией, а также связь с соседними субъектами: Республикой Бурятия и Амурской областью. В результате пересечения эти федеральные и региональные автомобильные дороги, железная дорога и аэропорт образуют в городе Чите крупный транспортный узел межрегионального значения.

Серьезную проблему и угрозу для эксплуатации транспортных средств представляет существенный износ основных фондов организаций пассажирского транспорта общего пользования. Особенно остро данная проблема стоит для городского электрического транспорта, степень износа которого в 2012 году составила 87 %. В 2013 году городским округом «Город Чита» в результате участия в федеральном проекте, направленном на закупку произведенных на территории государств – участников Единого экономического пространства троллейбусов, было приобретено 24 троллейбуса. В случае продления Правительством Российской Федерации аналогичного проекта в последующие годы городским округом «Город Чита» при участии краевого бюджета будет закуплено еще 25-30 троллейбусов. Необходимое количество троллейбусов, по данным муниципального предприятия г. Чита «Троллейбусное управление», составляет 75 единиц.

Степень износа водного транспорта составляет 89 %, автомобильного – 53,2 %. Действующие финансово-экономические механизмы воспроизводства основных фондов и инновационного развития недостаточно эффективны и не в полной мере адаптированы к особенностям транспортной отрасли. Для ликвидации сложившейся ситуации требуется привлечение значительных инвестиций для закупки двух судов, проведения дноуглубительных работ, а также подготовки специалистов.

В целом транспортная система Забайкальского края представляет собой сложный комплексный объект, играющий важную роль в экономической и социальной сферах. В настоящее время требуется принятие неотложных мер, направленных на ее модернизацию и развитие.

Отбор мероприятий для включения в подпрограмму осуществлен на основе комплексной модели развития транспортного комплекса Забайкальского края с учетом положений Стратегии социально-экономического развития Забайкальского края на период до 2030 года, федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)».

# 2. Сроки и этапы реализации подпрограммы

Реализация подпрограммы рассчитана на 2014–2022 годы и будет осуществляться в один этап.

# 3. Перечень показателей конечных результатов подпрограммы,

# методика их расчета и плановые значения

# по годам реализации подпрограммы

Показатели оценки эффективности реализации подпрограммы определяются на основе данных государственного (федерального) статистического наблюдения в соответствии с пунктом 1.24.2 Федерального плана статистических работ «Перевозка пассажиров и пассажирооборот» и приведены в [**приложении**](#sub_337) «Основные мероприятия, мероприятия, показатели и объемы финансирования государственной программы» к настоящей государственной программе.

# 4. Перечень основных мероприятий подпрограммы (при необходимости с выделением мероприятий) с указанием сроков их реализации и ожидаемых непосредственных результатов

Перечень основных мероприятий с детализацией мероприятий, указанием сроков их реализации и ожидаемых непосредственных результатов представлен в [**приложении**](#sub_337) «Основные мероприятия, мероприятия, показатели и объемы финансирования государственной программы» к настоящей государственной программе.

# 5. Информация о финансовом обеспечении подпрограммы

Финансирование мероприятий подпрограммы представлено в [**приложении**](#sub_337) «Основные мероприятия, мероприятия, показатели и объемы финансирования государственной программы» к настоящей государственной программе. Реализация мероприятий подпрограммы предполагается за счет средств краевого, федерального, местных бюджетов и внебюджетных источников.

Финансирование из средств федерального бюджета и внебюджетного источника предусмотрено при реализации мероприятия «Реконструкция аэропортового комплекса аэропорта Чита «Кадала», которое включено в **федеральную целевую программу** «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)».

Финансирование из средств бюджета городского округа «Город Чита» предусмотрено при реализации мероприятия «Обновление парка подвижного состава пассажирского транспорта общего пользования за счет приобретения автобусов для обеспечения транспортного обслуживания населения за счет приобретения автотранспортных средств и электрического наземного транспорта для муниципальных районов и городских округов Забайкальского края».

# 6. Описание рисков реализации подпрограммы

# и способов их минимизации

К основным рискам реализации подпрограммы относятся внешние и внутренние риски. Внешние риски преимущественно зависят от внешних факторов и не могут быть в полной мере предотвращены усилиями ответственного исполнителя.

Внутренние риски в значительной степени зависят от деятельности исполнительных органов государственной власти – ответственных исполнителей и соисполнителей.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Риск | Последствиянаступления | Способы минимизации |
| Внешние риски |
| 1. Усиление кризисных явлений в банковском секторе | Увеличение процентной ставки за пользование кредитами | Выявление наиболее критичных объектов транспортной инфраструктуры, причин снижения качества транспортного обслуживания, определение и оценка рисков |
| 2. Возможные изменения порядка и объемов бюджетного финансирования | Невозможность реализации мероприятий подпрограммы | Анализ мероприятий подпрограммы и распределение их по приоритетам, корректировка в соответствии с результатами оценки рисков |
| 3. Невключение мероприятий подпрограммы, направленных на совершенствование деятельности воздушного транспорта Забайкальского края, в действующие федеральные целевые транспортные программы | Поскольку все аэропорты в Забайкальском крае находятся в федеральной собственности, невыделение средств из федерального бюджета не позволит реализовать мероприятия по их реконструкции | Мониторинг федеральных документов, своевременная подготовка качественных заявок. Обращение к Президенту Российской Федерации, Председателю Правительства Российской Федерации, в федеральные органы государственной власти, к полномочному представителю Президента Российской Федерации с просьбой о содействии и включении мероприятий по реконструкции аэропортов в с. Чара и г. Краснокаменск в перечень мероприятий федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)». |
| 4. Принятие ОАО «РЖД» решения о сокращении объемов движения пригородных поездов на территории Забайкальского края в связи с их недостаточным финансированием из бюджета Забайкальского края | Прекращение осуществления пригородных перевозок пассажиров железнодорожным транспортом на территории Забайкальского края | Обращение к Президенту Российской Федерации, Председателю Правительства Российской Федерации, в федеральные органы государственной власти, к полномочному представителю Президента Российской Федерации с просьбой о содействии в решении вопроса возмещения части затрат или недополученных доходов в связи с оказанием транспортных услуг населению, возникающих при выполнении социально значимых перевозок пригородным железнодорожным транспортом. |
| Внутренние риски |
| 5. Сокращение объемов государственной поддержки мероприятий, направленных на совершенствование деятельности водного транспорта Забайкальского края | Прекращение перевозки пассажиров водным транспортом на территории Забайкальского края, дефицит кадров, занятых в области водного транспорта | Обращение к Губернатору Забайкальского края с целью привлечения внимания к проблемам водного транспорта на территории Забайкальского края ввиду недостаточного финансирования мероприятий, направленных на совершенствование деятельности водного транспорта Забайкальского края |
| 6. Дальнейший рост процента износа электрического и автомобильного транспорта | Сокращение уровня перевозок пассажиров автомобильным и городским электрическим транспортом | Привлечение бюджета городского округа «Город Чита» и других муниципальных районов и городских округов Забайкальского края к реализации соответствующих мероприятий подпрограммы |

# Подпрограмма «Безопасность дорожного движенияв Забайкальском крае»

# Характеристика текущего состояния транспортной отрасли, связанного с обеспечением безопасности дорожного движения Забайкальского края

Выход экономики из кризисной ситуации, повышение активности бизнеса, увеличение автомобильного парка Забайкальского края привели не только к росту экономических показателей, но и росту аварийности на дорогах. Обеспечение безопасности дорожного движения в условиях непрерывного развития автомобилизации и возросшей интенсивности движения – актуальная проблема, решение которой является одной из первоочередных задач как Правительства Забайкальского края, так и федерального центра.

Решение проблемы соответствует приоритетным направлениям социально-экономического развития Российской Федерации и Забайкальского края. В рамках реализации мероприятий федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» (далее – ФЦП) в Забайкальский край поступили материально-технические ресурсы на сумму 34 908,01 тыс. рублей.

Для снижения аварийности на автомобильных дорогах в Забайкальском крае была принята краевая долгосрочная целевая программа «Безопасность дорожного движения в Забайкальском крае на 2009–2012 годы» (далее – КДЦП). Государственные заказчики КДЦП – Министерство территориального развития Забайкальского края, Министерство образования Забайкальского края и Министерство здравоохранения Забайкальского края.

На реализацию мероприятий КДЦП на территории Забайкальского края в период с 2009 по 2011 годы краевым бюджетом было выделено 230 814,4 тыс. рублей, в то время как КДЦП были предусмотрены денежные средства в размере 273 691,6 тыс. рублей.

Это позволило достичь следующих результатов:

|  |  |
| --- | --- |
| Целевой индикатор | Данные за 2012 годв сравнении с 2007 годом |
| Сокращение количества ДТП с пострадавшими.Дельта ДТП с пострадавшими, ед. | 71 |
| Сокращение количества лиц, погибших в результате ДТП.Дельта погибших, чел. | 67 |
| Сокращение количества лиц, пострадавших в результате ДТП. Дельта пострадавших, чел. | 399 |
| Сокращение количества детей, погибших в результате ДТП. Дельта погибших, чел. | -1 |
| Сокращение количества детей, пострадавших в результате ДТП Дельта пострадавших, чел. | -9 |
| Социально-экономический эффект, тыс. рублей | 35 947,3 |

Показатели аварийности в Забайкальском крае с 2009 по 2014 год

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2009 год | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год |
| ДТП – всего | 1369 | 1429 | 1387 | 1286 | 1549 | 1491 |
| Всего погибло, чел. | 294 | 272 | 279 | 277 | 256 | 296 |
| в том числе детей | 7 | 13 | 9 | 10 | 8 | 13 |
| Всего ранено, чел. | 1763 | 1757 | 1722 | 1615 | 2056 | 1870 |
| в том числе детей | 150 | 168 | 161 | 172 | 283 | 209 |

Таким образом, всплеск количества ДТП произошел в 2013 и 2014 годах.

Настоящая подпрограмма разработана в целях продолжения работы в направлении улучшения показателей, достигнутых Забайкальским краем в ходе реализации КДЦП (2009–2012 годы) и устранения основных причин ДТП:

ухудшение транспортной дисциплины участников дорожного движения (управление автомобилем в нетрезвом состоянии, нарушение скоростного режима и правил маневрирования);

неудовлетворительное техническое состояние и большой срок эксплуатации транспортных средств;

увеличение количества транспортных средств на душу населения;

недостаточная оснащенность средствами технического обеспечения безопасности дорожного движения служб организации движения на автомобильных дорогах;

недостаточный уровень подготовки детей дошкольного и школьного возраста к участию в дорожном движении, незнание Правил дорожного движения, недостаточное внимание взрослых (как родителей, так и учителей) к проблеме безопасности дорожного движения;

несвоевременность оказания медицинской помощи пострадавшим в ДТП.

Внедрение программ повышения безопасности на дорогах России Президент Российской Федерации В.В.Путин в своем Послании Федеральному Собранию Российской Федерации на 2013 год назвал одной из актуальных задач развития страны.

Целями государственной демографической политики, установленными **Концепцией** долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, утвержденной **распоряжением**Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2008 года № 1662-р, являются снижение темпов естественной убыли населения, стабилизация и создание условий для роста его численности, а также повышение качества жизни и увеличение ее ожидаемой продолжительности.

Одним из главных направлений демографической политики в соответствии с **Концепцией** демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года, утвержденной **Указом** Президента Российской Федерации от 09 октября 2007 года № 1351, является снижение смертности населения, прежде всего высокой смертности мужчин в трудоспособном возрасте от внешних причин, в том числе в результате ДТП.

Одним из инструментов достижения целей демографической политики Российской Федерации согласно **плану** мероприятий по реализации в 2011–2015 годах Концепции демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года, утвержденному **распоряжением** Правительства Российской Федерации от 10 марта 2011 года № 367-р, должна стать федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» (далее – ФЦП ПБДД), утвержденная **постановлением** Правительства Российской Федерации от 03 октября 2013 года № 864.

В **Концепции** долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года одной из заявленных целей государственной политики в сфере развития транспорта является создание условий для повышения конкурентоспособности экономики и качества жизни населения, включая повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы.

Цели повышения уровня безопасности транспортной системы, снижения тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий, числа пострадавших и погибших в них обозначены в **Транспортной стратегии** Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной **распоряжением** Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р. Задачи указанной Стратегии предлагают стратегические ориентиры в решении проблем безопасности всей транспортной системы России.

# 2. Сроки и этапы реализации подпрограммы

Реализация подпрограммы рассчитана на 2014–2022 годы и будет осуществляться в один этап.

# 3. Перечень показателей конечных результатов подпрограммы, методика их расчета и плановые значения по годам реализации подпрограммы

Показатели оценки эффективности реализации подпрограммы определяются в корреляции с целевыми индикаторами и показателями ФЦП ПБДД и приведены в [**приложении**](#sub_337) «Основные мероприятия, мероприятия, показатели и объемы финансирования государственной программы» к настоящей государственной программе.

# 4. Перечень основных мероприятий подпрограммы с указанием сроков их реализации и ожидаемых непосредственных результатов

Перечень основных мероприятий с детализацией мероприятий, указанием сроков их реализации и ожидаемых непосредственных результатов представлен в [**приложении**](#sub_337) «Основные мероприятия, мероприятия, показатели и объемы финансирования государственной программы» к настоящей государственной программе.

# 5. Информация о финансовом обеспечении подпрограммы

(раздел в ред. постановления Правительства Забайкальского края № 177 от 29.04.2016)

Финансирование мероприятий подпрограммы представлено в [приложении](#sub_337) «Основные мероприятия, мероприятия, показатели и объемы финансирования государственной программы» к настоящей государственной программе.

Финансирование из внебюджетных средств (200,0 млн. рублей в 2015 году и 301,0 млн. рублей в 2016 году) предполагается при реализации мероприятия «Осуществление мероприятий по видеофиксации нарушений правил дорожного движения на территории Забайкальского края и рассылке почтовых уведомлений собственникам транспортных средств» в рамках концессионного соглашения, которое в соответствии с Федеральным законом от 21 июля 2005 года № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях» заключается с предприятием, ставшим победителем – концессионером по итогам открытого конкурса на право создания системы фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения. Созданная система фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения передается в собственность Забайкальского края и в течение 8 лет эксплуатируется концессионером. Создание системы фотовидеофиксации концессионер осуществляет за свой счет и за счет привлеченных заемных средств, Забайкальский край – концедент – в свою очередь, компенсирует концессионеру инвестиционные и эксплуатационные затраты. Реализация данного мероприятия коррелирует с мероприятиями ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2030 годах».

# 6. Описание рисков реализации подпрограммы и способов их минимизации

К основным рискам реализации подпрограммы относятся внешние и внутренние риски.

Внешние риски преимущественно зависят от внешних факторов и не могут быть в полной мере предотвращены усилиями ответственного исполнителя.

Внутренние риски в значительной степени зависят от деятельности исполнительных органов государственной власти – ответственных исполнителей и соисполнителей.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Риск | Последствиянаступления | Способы минимизации |
| Внешние риски |
| 1. Совершение актов незаконного вмешательства, в том числе террористической направленности, на объектах транспортной инфраструктуры.Чрезвычайные ситуации природного и техногенного характера | Выведение из строя объектов транспортной инфраструктуры, ранение либо смерть участников, свидетелей террористических актов | Формирование и реализация комплекса организационных и технических мероприятий, направленных на повышение защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства, в том числе террористической направленности, а также от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера |
| 2. Возможные изменения порядка и объемов бюджетного финансирования | Невозможность реализации мероприятий подпрограммы | Анализ мероприятий подпрограммы, распределение их по приоритетам и корректировка в соответствии с результатами оценки рисков |
| 3. Невключение мероприятий подпрограммы, коррелирующих с мероприятиями ФЦП ПБДД, в перечень реализуемых ФЦП ПБДД проектов | Реализация мероприятий подпрограммы без поддержки федерального бюджета будет неполной и малоэффективной | Своевременная подача бюджетной заявки Забайкальским краем |
| Внутренние риски |
| 4. Дальнейший рост процента износа электрического и автомобильного транспорта | Рост аварийности с участием автомобильного и городского электрического транспорта с высоким процентом износа | Привлечение бюджета муниципальных районов и городских округов Забайкальского края к реализации соответствующих мероприятий |

**Подпрограмма**

**«Развитие дорожного хозяйства Забайкальского края»**

**1. Характеристика текущего состояния сферы дорожного
хозяйства Забайкальского края**

Забайкальский край находится в центре Евразийского материка, на стыке крупных экономических регионов Сибири и Дальнего Востока, КНР и Монголии. 12 муниципальных районов края являются приграничными, что указывает на особую геополитическую роль территории в обеспечении политических, экономических и оборонных интересов России.

Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования в Забайкальском крае составляет около 21 000 км, в том числе 1 709,8 км автомобильных дорог федерального значения и 8 151 км автодорог регионального (межмуниципального) значения Забайкальского края, а также около 11 763,402 км автодорог местного значения, в том числе улично-дорожная сеть – 8 919,5 км.

Численность населения Забайкальского края по состоянию на 01 января 2014 года составила 1 090,3 тыс. чел., плотность населения в отношении автодорожной сети составляет 2,5 чел. на км2,что в три раза меньше средней плотности населения по Российской Федерации. В городских округах проживает 34,04 % жителей Забайкальского края, в том числе 30 % населения проживает в административном центре Забайкальского края – городе Чита.

Плотность автодорог Забайкальского края на единицу территории и на каждого жителя одна из самых низких в Российской Федерации – 0,05 км автодорог на км2 и 0,02 км на единицу населения.

Из общей протяженности краевых автомобильных дорог (8 151 км всего) 756,8 км имеют асфальтобетонное покрытие, 1 365,3 км автодорог с черным покрытием. 5 904,9 км автодорог имеют гравийное покрытие, около 124 км автодорог – грунтовое покрытие.

Состояние сети автодорог регионального или межмуниципального значения характеризуется как неудовлетворительное: 6 580 км дорог, или 75,3 %, требует капитального ремонта или реконструкции.

Особую озабоченность вызывает состояние искусственных сооружений на автодорогах края. Общее количество мостов – 1 115 ед., в том числе деревянных – 684 ед., или 61 % от общего числа мостов. Деревянные мостовые сооружения являются временными сооружениями и не способны отвечать современным требованиям по пропускной способности и требованиям обеспечения безопасности дорожного движения. Эти мосты требуют постоянного ремонта и больших финансовых затрат.

Состояние мостовых сооружений оценивается как:

удовлетворительное – 903 ед. (81 % от общего числа);

неудовлетворительное – 146 ед. (13 % от общего числа);

аварийное – 66 ед. (6 % от общего числа).

Общая протяженность автомобильных дорог местного значения, находящихся на территории Забайкальского края, составляет 12 552,34 км, из них 10 000 км (79,6 % от общей протяженности местных автодорог края) имеют покрытие переходного типа либо не имеют покрытия вообще, состояние таких автодорог характеризуется как неудовлетворительное.

Одной из проблем транспортной системы Забайкальского края является неудовлетворительное состояние автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения Забайкальского края, а также автомобильных дорог местного значения Забайкальского края, особенно в границах населенных пунктов. Это является сдерживающим фактором для развития территории и ее экономического потенциала. Состояние автомобильных дорог во многом определяет качество жизни проживающих в Забайкалье людей.

Для развития территории Забайкальского края, реализации ее экономического потенциала, обеспечения нормальной работы автотранспортного комплекса и всех оперативных служб, повышения качества жизни населения Забайкальского края необходима модернизация сети автомобильных дорог Забайкальского края.

Обозначенная проблема соответствует приоритетным задачам социально-экономического развития Забайкальского края и Российской Федерации.

Данная проблема является многогранной и объемной. Мероприятия по модернизации сети автомобильных дорог Забайкальского края и приведения их в нормативное состояние требуют комплексного решения и скоординированных действий различных органов власти, максимальная результативность которых может быть обеспечена применением программного метода.

Кроме того, согласно Бюджетному кодексу Российской Федерации средства федерального бюджета в рамках долгосрочных целевых программ могут предоставляться только в виде субсидий бюджету субъекта Российской Федерации на реализацию аналогичных региональных долгосрочных целевых программ, реализуемых за счет средств бюджета субъекта Российской Федерации. То есть привлечение средств федерального бюджета в рамках федеральной целевой подпрограммы возможно только при наличии аналогичной государственной программы или подпрограммы в рамках государственной программы Забайкальского края.

Для привлечения средств федерального бюджета необходимо решение указанных проблем программным методом. Программный метод будет способствовать также более эффективному использованию средств дорожного фонда Забайкальского края.

**2. Перечень приоритетов государственной политики в сфере дорожного хозяйства Забайкальского края**

Государственная политика в сфере дорожного хозяйства направлена по следующим направлениям:

повышение эффективности расходования дорожного фонда Забайкальского края;

планирование развития и приведения в нормативное состояние единой сети автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального, межмуниципального и местного значений;

приведение в соответствие к требованиям нормативных документов, транспортно-эксплуатационного состояния опорной сети автомобильных дорог, обеспечивающих межрегиональные, межрайонные связи и связь населенных пунктов с г. Чита, а также объектов, оказывающих влияние на работоспособность всех автомобильных дорог;

осуществление дорожной деятельности, в том числе в рамках реализации программ дорожных работ, направленной на развитие и приведение в нормативное состояние автомобильных дорог общего пользования, а также на развитие дорожного сервиса;

повышение качества дорожных работ, совершенствование, расширение и повышение эффективности инновационной составляющей, направленной на ускорение развития и приведение в нормативное состояние автомобильных дорог федерального, регионального и межмуниципального значения.

**3. Описание целей и задач подпрограммы**

Целями и задачами настоящей подпрограммы являются:

обеспечение бесперебойного и безопасного движения автотранспортных средств по автомобильным дорогам регионального или межмуниципального а так же местного значения;

улучшение технического состояния сети автомобильных дорог;

выполнение поручений Президента Российской Федерации от 22 декабря 2012 года № Пр-3410 и Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2012 года № ДМ-П13-8043 в части обеспечения удвоения объемов строительства (реконструкции) автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) и местного значения в период 2013–2022 годов по сравнению с 2003–2012 годами.

**4. Сроки и этапы реализации подпрограммы**

 Сроки реализации мероприятий подпрограммы: 2014–2022 годы. Подпрограмма реализуется в один этап.

# 5. Перечень основных мероприятий подпрограммы (при необходимости с выделением мероприятий) с указанием сроков их реализации и ожидаемых непосредственных результатов

В настоящую подпрограмму включены мероприятия, направленные на выполнение поручений Президента Российской Федерации от 22 декабря 2012 года № Пр-3410 и Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2012 года № ДМ-П13-8043 в части обеспечения удвоения объемов строительства (реконструкции) автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) и местного значения в 2013–2022 годах по сравнению с 2003–2012 годами. Объемы строительства (реконструкции) автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) и местного значения в 2003–2012 годах составили 294,674 км.

Сведения

 об объемах ввода в эксплуатацию после строительства и реконструкции
автомобильных дорог общего пользования регионального
(межмуниципального) и местного значения в 2003–2012 годах

| № п/п | Показатели и индикаторы | Единица измерения | 2003-2012 годы | в том числе: |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 2003 год | 2004 год | 2005 год | 2006 год | 2007 год | 2008 год | 2009 год | 2010 год | 2011 год | 2012 год |
| 1 | Объемы ввода в эксплуатацию после строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) и местного значения, в том числе: | км | 294,674 | 1,78 | 27,039 | 20,052 | 78,859 | 67,094 | 30,575 | 27,773 | 26,875 | 10,0 | 4,627 |
| 1.1 | автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) значения | км | 294,674 | 1,78 | 27,039 | 20,052 | 78,859 | 67,094 | 30,575 | 27,773 | 26,875 | 10,0 | 294,674 |
| 1.2 | автомобильных дорог общего пользования местного значения | км | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Таким образом, в целях обеспечения удвоения объемов строительства (реконструкции) автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) и местного значения в 2013–2022 годах по сравнению с 2003–2012 годами объемы строительства автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) и местного значения в 2013–2022 годах должны составить не менее 589,348 км. Объемы строительства автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) и местного значения в 2013 году составили 31,663 км. Из вышеизложенного следует, что в целях удвоения объемов строительства автодорог объемы строительства (реконструкции) автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) и местного значения в 2014–2022 годах должны составить не менее 557,685 км.

Перечень основных мероприятий с детализацией мероприятий, указанием сроков их реализации и ожидаемых непосредственных результатов представлен в [**приложении**](#sub_337) «Основные мероприятия, мероприятия, показатели и объемы финансирования государственной программы» к настоящей государственной программе.

СВЕДЕНИЯ

о проектах, направленных на развитие и увеличение пропускной способности сети автомобильных дорог общего
пользования регионального (межмуниципального) значения, осуществляемых в рамках подпрограммы «Развитие
дорожного хозяйства Забайкальского края»

(в ред. постановления Правительства Забайкальского края № 177 от 29.04.2016)

(в ред. постановления Правительства Забайкальского края № 524 от 30.12.2016)

| № п/п | Наименование объектов | Дата и номер положительного заключения государственной экспертизы проектов | Срокввода вэксплуатацию | Мощность по проектно-сметной документации | Стоимость в ценах соответствующих лет (тыс.руб.) | Подлежит выполнению до конца строительства | Объем финансирования, тыс. рублей, в том числе по годам |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| км | из них искусственные сооружения, пог.м | км | из них искусственных сооружений, пог.м | Остаток сметной стоимости в ценах соответствующих лет (тыс.руб.) | 2015 год | 2016 год | 2017 год | 2018 год | 2019 год | 2020 год | 2021 год | 2022 год |

| 1 | 2 | 3 | 4 | **5** | **6** | **7** | **8** | **9** | **10** | **11** | **12** | **13** | **14** | **15** | **16** | **17** | **18** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|   | Всего |  |   | **474,593** | **459,61** | **11 263 223,52**  | **474,59**  | **459,61**  | **10 799 797,56**  | **1 115 212,49**  | **1 741 940,123**  | **1 204 057,58**  | **305 631,65**  | **1 630 691,08**  | **1 875 131,99**  | **1 383 455,20**  | **1 383 455,20**  |
|   | в том числе по объектам: |  |   | **474,593** | **459,61** | **11 263 223,52**  | **474,59**  | **459,61**  | **10 799 797,56**  | **1 115 212,49**  | **1 741 940,123**  | **1 204 057,58**  | **305 631,65**  | **1 630 691,08**  | **1 875 131,99**  | **1 383 455,20**  | **1 383 455,20**  |
| 1 | Реконструкция подъезда от автомобильной дороги федерального значения Р-297 «Амур» Чита- Хабаровск к г.Нерчинск на участке км 0+000 - км 21+000 в Нерчинском районе Забайкальского края (1 комплекс) | ГАУ «Госэкспертиза Забайкальского края» № 75-1-5-0109-13 от 26.09.2013г. Заключение по проверке достоверности Красноярский филиал ФАУ «Главгосэкспертиза России» №129-14/КРЭ-2093/05 от 16.05.2014г. № 75-1-5-0109-13 от 26.09.2013г. | 2016 | 9,2 | 0 | 198 748,67  | 9,20  | 0,00  | 198 748,67  | 112 984,06  | 83 253,119  |   |   |   |   |   |   |
| 2 | Реконструкция подъезда от автомобильной дороги федерального значения Р-297 «Амур» Чита- Хабаровск к г.Нерчинск на участке км 0+000 - км 21+000 в Нерчинском районе Забайкальского края (2 комплекс) | ГАУ «Госэкспертиза Забайкальского края» № 75-1-5-0109-13 от 26.09.2013г. Заключение по проверке достоверности Красноярский филиал ФАУ «Главгосэкспертиза России» №129-14/КРЭ-2093/05 от 16.05.2014г. | 2017 | 11,75 | 0 | 411 420,47  | 11,75  | 0,00  | 411 420,47  | 29 558,96  | 328 282,441  | 75 481,88  |   |   |   |   |   |
| 3 | Реконструкция подъезда от автомобильной дороги федерального значения Р-297 «Амур» Чита-Хабаровск к г. Нерчинск на участке км 21+000 - км 28+600 (3 этап строительства) в Нерчинском районе Забайкальского края | ГАУ «Госэкспертиза Забайкальского края» №75-1-1-6-0015-16 от 31.03.2016г. Достоверность №75-1-1-3-0001-16 от 31.03.2016г. | 2017 | 7,6 | 0 | 450 350,28  | 7,60  | 0,00  | 450 350,28  |   | 40 390,354 | 333 475,99  |   |   |   |   |   |
| 4 | Строительство подъезда от федеральной автомобильной дороги «Амур» Чита - Хабаровск к п.Ключевский в Могочинском районе Читинской области | 30.03.2009г.,  №75-1-5-0025-09 | 2016 | 9,371 | 86,81 | 744 664,94  | 9,37  | 86,81  | 281 238,98  | 151 155,83  | 130 083,15  |   |   |   |   |   |   |
| 5 | Реконструкция автомобильной дороги Краснокаменск-Мациевская регионального значения на участке км 64 - км 74 в Забайкальском районе | 05.03.2013г., №75-1-5-0012-13 | 2015 | 10,006 | 0 | 97 141,78  | 10,01  | 0,00  | 97 141,78  | 97 141,78  |   |   |   |   |   |   |   |
| 6 | Реконструкция а/д Чара-Чапо-Олого на участке км 1+993-км 3+968 | 20.08.2014г., №75-1-5-0061-14 | 2015 | 2,477 | 128,36 | 130 689,97 | 2,48  | 128,36  | 130 689,97 | 130 689,97 |   |   |   |   |   |   |   |
| 7 | Реконструкция автодороги Могойтуй-Первомайский, участок км 43+800-км 53+300 автомобильной дороги Могойтуй-Сретенск-Олочи регионального значения в Могойтуйском, Шилкинском районах Забайкальского края | ГАУ «Госэкспертиза Забайкальского края» № 75-1-5-0101-13 от 12.09.2013г. Заключение по проверке достоверности Красноярский филиал ФАУ «Главгосэкспертиза России» №125-14/КРЭ-2094/05 (№ в реестре 00-1-6-0809-14) от 15.05.2014г. | 2018 | 9,6 | 76,96 | 506 752,85  | 9,60  | 76,96  | 506 752,85  |   | 60 000,00  | 308 596,78  | 138 156,07  |   |   |   |   |
| 8 | Реконструкция автодороги Могойтуй-Первомайский, участок км 53+300-км 63+600 автомобильной дороги Могойтуй-Сретенск-Олочи регионального значения в Шилкинском районе Забайкальского края | ГАУ «Госэкспертиза Забайкальского края» № 75-1-5-0142-13 от 25.12.2013г. | 2018 | 10,3 | 29,46 | 638 394,04  | 10,30  | 29,46  | 638 394,04  |   |   |  | 11 000,00  | 627 394,04  |   |   |   |
| 9 | Реконструкция автодороги Могойтуй-Первомайский, участок км 63+600-км 71+600 автомобильной дороги Могойтуй-Сретенск-Олочи регионального значения в Шилкинском районе Забайкальского края | ГАУ «Госэкспертиза Забайкальского края» № 75-1-5-0048-13 от 27.12.2013г. | 2020 | 7,3 | 76,96 | 701 247,55  | 7,30  | 76,96  | 701 247,55  |   |   |   |   | 250 000,00  | 451 247,55  |   |   |
| 10 | Реконструкция автомобильной дороги Подъезд к источнику Алханай на участке км 11+000 - км 24+000 в Дульдургинском районе | в стадии разработки | 2018 | 12 | 0 | 139 562,11  | 12,00  | 0,00  | 139 562,11  |   | 500,00  | 17 126,16  | 121 935,95  |   |   |   |   |
| 11 | Реконструкция автомобильной дороги Краснокаменск-Мациевская регионального значения на участке км 7+200 - км 43+762 в Забайкальском, Краснокаменском районах Забайкальского края (1-й комплекс км 7+200-км 19+000) | Красноярский филиал ФАУ «Главгосэкспертиза России» №350-14/КРЭ-2282/02 (№ в реестре 00-1-4-4458-14) от 11.11.2014г. Заключение по достоверности сметной стоимости №351-14/КРЭ-2282/05 (№ в реестре 00-1-6-1786-14) от 11.11.2014г. | 2016 | 12,5 | 0 | 397 556,61  | 12,50  | 0,00  | 397 556,61  | 138 066,45  | 263 792,39  |   |   |   |   |   |   |
| 12 | Реконструкция автомобильной дороги Краснокаменск-Мациевская регионального значения на участке км 7+200 - км 43+762 в Забайкальском, Краснокаменском районах Забайкальского края (2-й комплекс км 19+000-км 31+000) | Красноярский филиал ФАУ «Главгосэкспертиза России» №350-14/КРЭ-2282/02 (№ в реестре 00-1-4-4458-14) от 11.11.2014г. Заключение по достоверности сметной стоимости №351-14/КРЭ-2282/05 (№ в реестре 00-1-6-1786-14) от 11.11.2014г. | 2016 | 12,642 | 0 | 435 009,03  | 12,64  | 0,00  | 435 009,03  | 145 181,47  | 294 123,24  |   |   |   |   |   |   |
| 13 | Реконструкция автомобильной дороги Краснокаменск-Мациевская регионального значения на участке км 7+200 - км 43+762 в Забайкальском, Краснокаменском районах Забайкальского края (3-й комплекс км 31+000-км 43+762) | Красноярский филиал ФАУ «Главгосэкспертиза России» №350-14/КРЭ-2282/02 (№ в реестре 00-1-4-4458-14) от 11.11.2014г. Заключение по достоверности сметной стоимости №351-14/КРЭ-2282/05 (№ в реестре 00-1-6-1786-14) от 11.11.2014г. | 2016 | 12,176 | 0 | 461 171,11  | 12,18  | 0,00  | 461 171,11  | 176 398,29  | 289 079,46  |   |   |   |   |   |   |
| 14 | Реконструкция автомобильной дороги Краснокаменск-Мациевская регионального значения на участке км 74+000 - км 81+200 в Забайкальском районе Забайкальского края | ГАУ «Госэкспертиза Забайкальского края» № 75-1-6-0033-15 от 07.08.2015г. | 2017 | 7,2 | 0 | 309 265,56  | 7,20  | 0,00  | 309 265,56  |   | 202 154,00  | 107 111,56  |   |   |   |   |   |
| 15 | Строительство а/д подъезд к с.Сбега | в стадии разработки | 2020 | 5 | 0 | 95 060,00  | 5,00  | 0,00  | 95 060,00  |   |   |   |   |   | 95 060,00  |   |   |
| 16 | Строительство а/д подъезд к с.Урюм | в стадии разработки | 2019 | 4 | 0 | 130 500,00  | 4,00  | 0,00  | 130 500,00  |   |   |   |  | 130 500,00  |   |   |   |
| 17 | Строительство а/д подъезд к с.Ульякан | в стадии разработки | 2017 | 8 | 0 | 242 591,20  | 8,00  | 0,00  | 242 591,20  |   | 31 110,52  | 211 480,68  |   |   |   |   |   |
| 18 | Иные объекты по строительству и реконструкции автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения Забайкальского края | Планируется разработка ПСД | 2022 | 323,471 | - | 5 173 097,35  | 323,47  |   | 5 173 097,35  | 134 035,68  | 541946,00  | 150 784,53  | 34 539,63  | 622 797,04  | 1 328 824,44  | 1 383 455,20  | 1 383 455,20  |

**6. Перечень показателей конечных результатов подпрограммы, методики их расчета и плановые значения по годам реализации подпрограммы**

(в ред. постановления Правительства Забайкальского края № 524 от 30.12.2016)

Сведения о показателях подпрограммы «Развитие дорожного хозяйства Забайкальского края»

| № п/п | Показатели и индикаторы | Единица измерения | 2003-2012 годы | 2013-2022 годы | в том числе: |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 2013 год | 2014 год | 2015 год | 2016 год | 2017 год | 2018 год | 2019 год | 2020 год | 2021 год | 2022 год |

| гр. 1 | гр. 2 | гр. 3 | гр. 4 | гр. 5 | гр. 6 | гр. 7 | гр. 8 | гр. 9 | гр. 10 | гр. 11 | гр. 12 | гр. 13 | гр. 14 | гр. 15 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Протяженность сети автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) и местного значения на территории Забайкальского края, в том числе: | км | - | - | 19212,883 | 19 914,402  | 20 180,982  | 19 544,794  | 19 558,031  | 19 569,797  | 19 569,797  | 19 577,797  | 19 581,597  | 19 581,704  |
| 1.1 | сети автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) значения | км | - | - | 8647,600 | 8 151,000 | 7 696,782  | 7 547,698 | 7 557,069 | 7 566,162 | 7 566,162 | 7 570,162 | 7 573,962 | 7 574,069 |
| 1.2 | сети автомобильных дорог общего пользования местного значения | км | - | - | 10565,283 | 11 763,402 | 12 484,200  | 11 997,096 | 12 000,962 | 12 003,635 | 12 003,635 | 12 007,635 | 12 007,635 | 12 007,635 |
| 2 | Объемы ввода в эксплуатацию после строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) и местного значения, в том числе: | км | 294,674 | 632,329 | 31,663 | 44,30 | 18,782 | 59,755 | 43,803 | 63,683 | 111,300 | 80,500 | 101,620 | 76,925 |
| 2.1 | автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) значения | км | 294,674 | 549,054 | 31,663 | 42,80 | 13,107 | 55,889 | 37,343 | 52,222 | 94,300 | 74,500 | 81,307 | 65,925 |
| 2.2 | автомобильных дорог общего пользования местного значения | км | 0,000 | 83,275 | 0,000 | 1,50 | 5,675 | 3,866 | 6,460 | 11,461 | 17,000 | 6,000 | 20,313 | 11,000 |
| 21 | Объемы ввода в эксплуатацию после строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) и местного значения, исходя из расчетной протяженности введенных искусственных сооружений (мостов, мостовых переходов, транспортных развязок),в том числе: | км | 14,027 | 5,734 | 0,1 | 1,5 | 1,975 | 0,086 | 1,7 | 0,085 | 0,105 | 0,108 | 0,064 | 0,11 |
| 21.1 | автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) значения | км | 14,027 | 5,734 | 0,1 | 1,5 | 1,975 | 0,086 | 1,7 | 0,085 | 0,105 | 0,108 | 0,064 | 0,11 |
| 21.2 | автомобильных дорог общего пользования местного значения | км | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| 3 | Прирост протяженности сети автомобильных дорог регионального (межмуниципального) и местного значения на территории Забайкальского края в результате строительства новых автомобильных дорог, в том числе: | км | - | 52,614 | 4,876 | 9,15 | 1,675 | 13,237 | 11,766 | 0,000 | 8,000 | 3,800 | 0,107 | 0,000 |
| 3.1 | сети автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) значения | км | - | 40,400 | 4,876 | 9,15 | 0,000 | 9,371 | 9,093 | 0,000 | 4,000 | 3,800 | 0,107 | 0,000 |
| 3.2 | сети автомобильных дорог общего пользования местного значения | км | - | 12,214 | 0 | 0 | 1,675 | 3,866 | 2,673 | 0,000 | 4,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| 4 | Прирост протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) и местного значения на территории субъекта Российской Федерации, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, в результате реконструкции автомобильных дорог, в том числе: | км | 209,934 | 579,715 | 26,787 | 35,15 | 17,107 | 46,518  | 32,037  | 63,683  | 103,300  | 76,700  | 101,513  | 76,925  |
| 4.1 | сети автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) значения | км | 209,934 | 508,654 | 26,787 | 33,650 | 13,107 | 46,518  | 28,250  | 52,222  | 90,300  | 70,700  | 81,200  | 65,925  |
| 4.2 | сети автомобильных дорог общего пользования местного значения | км | 0,00 | 71,061 | 0,000 | 1,500 | 4,000 | 0,000 | 3,787 | 11,461 | 13,000 | 6,000 | 20,313 | 11,000 |
| 5 | Прирост протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) и местного значения на территории Забайкальского края, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, в результате капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог, в том числе:  | км | 0,00 | 844,660 | 104,8 | 56,96 | 68,541  | 86,700 | 46,000 | 60,000 | 60,000 | 120,000 | 120,000 | 121,659 |
| 5.1 | сети автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) значения | км | 0,00 | 481,100 | 54,800 | 8,400 | 28,541 | 76,700 | 36,000 | 50,000 | 50,000 | 60,000 | 60,000 | 56,659 |
| 5.2 | сети автомобильных дорог общего пользования местного значения | км | 0,00 | 363,560 | 50,00 | 48,56 | 40,00 | 10,000 | 10,000 | 10,000 | 10,000 | 60,000 | 60,000 | 65,000 |
| 6 | Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) и местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, на 31 декабря отчетного года, в том числе: | км | - | - | 6653,000 | 6 684,342 | 6 771,665 | 6 918,120 | 7 007,923 | 7 131,606 | 7 302,906 | 7 503,406 | 7 725,026 | 7 923,610 |
| 6.1 | автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) значения | км | - | - | 1792,800 | 1824,142 | 1 865,790 | 1 998,379 | 2 071,722 | 2 173,944 | 2 318,244 | 2 452,744 | 2 594,051 | 2 716,635 |
| 6.2 | автомобильных дорог общего пользования местного значения | км | - | - | 4858,700 | 4 860,200 | 4 905,875 | 4 919,741 | 4 936,201 | 4 957,662 | 4 984,662 | 5 050,662 | 5 130,975 | 5 206,975 |
| 7 | Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) и местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, на 31 декабря отчетного года, в том числе: | % | - | - | 34,628 | 33,565 | 33,555  | 35,396 | 35,831 | 36,442 | 37,317 | 38,326 | 39,450 | 40,464 |
| 7.1 | автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) значения | % | - | - | 20,732 | 22,379 | 24,241  | 26,477 | 27,414 | 28,732 | 30,640 | 32,400 | 34,250 | 35,868 |
| 7.2 | автомобильных дорог общего пользования местного значения | % | - | - | 45,987 | 41,316 | 39,297  | 41,008 | 41,132 | 41,301 | 41,526 | 42,062 | 42,731 | 43,364 |

**7. Информация о финансовом обеспечении подпрограммы**

Финансирование мероприятий подпрограммы представлено в приложении «Основные мероприятия, мероприятия, показатели и объемы финансирования государственной программы» к настоящей государственной программе.

СВЕДЕНИЯ

о привлечении средств муниципальных дорожных фондов к реализации государственной программы Забайкальского края «Развитие транспортной системы Забайкальского края»

(в ред. постановления Правительства Забайкальского края № 524 от 30.12.2016)

| Наименование мероприятий | Объемы средств муниципальных дорожных фондов тыс. рублей |
| --- | --- |
| 2015 год | 2016 год | 2017 год | 2018 год | 2019 год | 2020 год | 2021 год | 2022 год | итого 2015 – 2022 годы |
| Средства муниципальных дорожных фондов - всего, в том числе: | 59 604,71 | 228 185,88 | 23 870,10 | 62 384,01 | 48 400,69 | 43 537,57 | 43 537,57 | 43 537,57 | 553058,10  |
| Мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования местного значения | 59 604,71 | 228 185,88 | 23 870,10 | 62 384,01 | 48 400,69 | 43 537,57 | 43 537,57 | 43 537,57 | 553058,10  |
| Мероприятия по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| Другие мероприятия за счет средств муниципальных дорожных фондов | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |

**8. Описание рисков реализации подпрограммы
и способов их минимизации**

Рисками в реализации подпрограммы являются риски невключения в софинансирование из федерального бюджета в рамках государственных программ федерального уровня или федеральных целевых программ объектов:

1) «Реконструкция подъезда от федеральной автомобильной дороги «Амур» Чита – Хабаровск к п. Песчанка»;

2) «Реконструкция подъезда от федеральной автомобильной дороги «Амур» Чита – Хабаровск к г. Нерчинск в Нерчинском районе Забайкальского края»;

3) «Реконструкция автодороги Могойтуй – Первомайский, участок км 32+00 – км 43+800 автомобильной дороги Могойтуй – Сретенск – Олочи регионального значения в Могойтуйском, Шилкинском районах Забайкальского края»;

4) «Реконструкция автодороги Могойтуй – Первомайский, участок км 43+800 – км 53+300 автомобильной дороги Могойтуй – Сретенск – Олочи регионального значения в Могойтуйском, Шилкинском районах Забайкальского края»;

5) «Реконструкция автодороги Могойтуй – Первомайский, участок км 53+300 – км 63+600 автомобильной дороги Могойтуй – Сретенск – Олочи регионального значения в Шилкинском районе Забайкальского края»;

6) «Реконструкция автодороги Могойтуй – Первомайский, участок км 63+600 – км 71+600 автомобильной дороги Могойтуй – Сретенск – Олочи регионального значения в Шилкинском районе Забайкальского края»;

7) «Реконструкция автодороги Могойтуй – Первомайский – Казаново, участок км 71+600– км 81+230 автомобильной дороги Могойтуй – Сретенск – Олочи регионального значения в Шилкинском районе Забайкальского края»;

8) «Реконструкция автодороги Могойтуй – Первомайский – Казаново, участок км 81+230 – км 91+000 автомобильной дороги Могойтуй – Сретенск – Олочи регионального значения в Шилкинском районе Забайкальского края»;

9) «Строительство подъезда от федеральной автомобильной дороги «Амур» Чита – Хабаровск к п. Ключевский в Могочинском районе Забайкальского края»;

10) «Строительство подъезда от федеральной автомобильной дороги «Амур» Чита – Хабаровск к п. Ксеньевская в Могочинском районе Забайкальского края (1-й этап – Подъезд от федеральной автомобильной дороги «Амур» Чита – Хабаровск к с. Сбега)»;

11) «Строительство подъезда от федеральной автомобильной дороги «Амур» Чита – Хабаровск к п. Ксеньевская в Могочинском районе Забайкальского края (2-й этап - участок Сбега – Ксеньевка)»;

12) «Строительство подъезда от федеральной автомобильной дороги «Амур» Чита-Хабаровск к с. Урюм в Чернышевском районе Забайкальского края»;

13) «Строительство подъезда от федеральной автомобильной дороги «Амур» Чита – Хабаровск к п. Давенда в Могочинском районе Забайкальского края»;

14) «Строительство автомобильной дороги Могоча – Тупик на участке км 66+900 – км 69+700 в Тунгиро-Олёкминском районе Забайкальского края»;

15) «Реконструкция участков автомобильной дороги Краснокаменск – Мациевская»

Внешние риски в реализации мероприятий по строительству или реконструкции указанных объектов связаны с тем, что их финансирование предполагается в основном за счет федерального бюджета.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Риск | Последствиянаступления | Способы минимизации |
| 1. Возможные изменения порядка и объемов бюджетного финансирования | Невозможность реализации мероприятий подпрограммы | Анализ мероприятий подпрограммы, распределение их по приоритетам и корректировка в соответствии с результатами оценки рисков |
| 2. Отсутствие федерального софинансирования  | Реализация мероприятий подпрограммы без поддержки федерального бюджета будет неполной и малоэффективной | Своевременная подача бюджетной заявки Забайкальским краем |