

# ФЕДЕРАЛЬНАЯ ЦЕЛЕВАЯ ПРОГРАММА «РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ (2010 - 2015 годы)»

# ПОДПРОГРАММА «АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ»

gost.e-ecolog.ru

ква 2008



# ФЕДЕРАЛЬНАЯ ЦЕЛЕВАЯ ПРОГРАММА «РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ (2010-2015 годы)»

# ПОДПРОГРАММА «АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ»

**УТВЕРЖДЕНА ПОСТАНОВЛЕНИЕМ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ от 20 мая 2008 г. № 377**

**Москва 2008**

# ПОДПРОГРАММА

## «Автомобильные дороги»
## федеральной целевой программы
## «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)»

## ПАСПОРТ
## подпрограммы «Автомобильные дороги»

| | |
|---|---|
| Наименование подпрограммы | - подпрограмма «Автомобильные дороги» |
| Дата принятия решения о разработке подпрограммы | - распоряжение Правительства Российской Федерации от 15 июня 2007 г. № 781-р |
| Государственный заказчик подпрограммы | - Федеральное дорожное агентство |
| Государственный заказчик – координатор подпрограммы | - Министерство транспорта Российской Федерации |
| Основные разработчики подпрограммы | - закрытое акционерное общество «Научно-исследовательский и проектный институт территориального развития и транспортной инфраструктуры» |
| Цели и задачи подпрограммы | - целями подпрограммы являются:<br>развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике;<br>повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения;<br>повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны;<br>повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы. |

| | |
|---|---|
| | Задачами подпрограммы являются:<br>увеличение протяженности автомобильных дорог федерального значения, соответствующих нормативным требованиям;<br>создание условий для формирования единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения;<br>увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров;<br>повышение надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам федерального значения;<br>обеспечение устойчивого функционирования автомобильных дорог федерального значения |
| Важнейшие целевые индикаторы и показатели подпрограммы | - в 2015 году:<br>доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составит 48,56 процента, или 27,18 тыс. км;<br>доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки, составит 34,72 процента, или 19,43 тыс. км;<br>прирост протяженности автомобильных дорог федерального значения, на которых будут устранены ограничения по пропускной способности, составит 6,21 тыс. км;<br>прирост количества сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием, составит 2,3 тыс. единиц; |

| | |
|---|---|
| | количество дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий на сети дорог федерального, регионального и межмуниципального значения составит 1,1 единицы на 1 тыс. автотранспортных средств |
| Срок реализации подпрограммы | - 2010-2015 годы |
| Объемы и источники финансирования подпрограммы | - общий объем финансирования подпрограммы составляет 4341,93 млрд. рублей (в ценах соответствующих лет), из них:<br>капитальные вложения - 4323,81 млрд. рублей,<br>финансирование научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ - 6,49 млрд. рублей;<br>финансирование прочих нужд - 11,63 млрд. рублей.<br>Источниками финансирования капитальных вложений являются:<br>федеральный бюджет - 3236,83 млрд. рублей, из них субсидии бюджетам субъектов Российской Федерации - 440 млрд. рублей;<br>бюджеты субъектов Российской Федерации - 394,88 млрд. рублей;<br>внебюджетные источники - 692,103 млрд. рублей.<br>Источниками финансирования научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ являются:<br>федеральный бюджет - 4,54 млрд. рублей;<br>внебюджетные источники - 1,95 млрд. рублей.<br>Источником финансирования расходов на прочие нужды является федеральный бюджет - 11,63 млрд. рублей |

| | |
|---|---|
| Ожидаемые конечные результаты реализации подпрограммы и показатели ее социально-экономической эффективности | - протяженность сети автомобильных дорог общего пользования федерального значения увеличится за 2010 - 2015 годы на 1,99 тыс. км и составит 55,98 тыс. км.<br>Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения высших (I и II) категорий увеличится на 4,7 тыс. км и составит 30,52 тыс. км.<br>Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения с капитальным типом покрытия увеличится на 3,71 тыс. км и достигнет 55,45 тыс. км.<br>Плотность сети автомобильных дорог общего пользования федерального значения увеличится с 0,37 км до 0,41 км на 1000 человек населения.<br>Общественная эффективность подпрограммы составит 4780,5 млрд. рублей, внутренняя норма доходности - 30,3 процента. Срок окупаемости подпрограммы составит 12,3 года с момента начала ее реализации |

## I. Характеристика проблемы, на решение которой направлена подпрограмма

Автомобильные дороги имеют стратегическое значение для Российской Федерации. Они связывают обширную территорию страны, обеспечивают жизнедеятельность всех городов и населенных пунктов и во многом определяют возможности развития регионов, по ним осуществляются самые массовые автомобильные перевозки грузов и пассажиров. Сеть автомобильных дорог обеспечивает мобильность населения и доступ к материальным ресурсам, а также позволяет расширить производственные возможности экономики за счет снижения транспортных издержек и затрат времени на перевозки.

Значение автомобильных дорог постоянно растет в связи с изменением образа жизни людей, превращением автомобиля в необходимое средство передвижения, со значительным повышением спроса на автомобильные перевозки в условиях роста промышленного и сельскохозяйственного производства, увеличения объемов строительства и расширения международной торговли и развития сферы услуг.

В настоящее время протяженность автомобильных дорог общего пользования составляет 947,3 тыс. км, в том числе федерального значения - 50,1 тыс. километров.

В 2006 году на автомобильном транспорте перевезено 6,8 млрд. тонн грузов, из которых около 73 процентов выполняется автомобилями предприятий отраслей экономики для собственных нужд. Объем услуг по коммерческим перевозкам в 2006 году составил 1,8 млрд. тонн. Объем перевозок пассажиров автобусным и легковым автомобильным транспортом в 2006 году достиг 27,7 млрд. человек.

При прогнозируемых темпах социально-экономического развития спрос на грузовые перевозки автомобильным транспортом к 2015 году увеличится до 10,5 млрд. тонн. Объем перевозок пассажиров автобусами и легковыми автомобилями к 2015 году увеличится до 35,8 млрд. человек.

Прогнозируемый рост количества транспортных средств и увеличение объемов грузовых и пассажирских перевозок на автомобильном транспорте приведет к повышению интенсивности движения на автомобильных дорогах федерального значения к 2015 году на 40 - 50 процентов по сравнению с 2006 годом.

Около 50 процентов общего объема перевозок по автомобильным дорогам федерального значения осуществляется в условиях превышения нормативного уровня загрузки дорожной сети, что приводит к увеличению себестоимости перевозок и снижению безопасности движения.

Конфигурация сети автомобильных дорог федерального значения имеет ярко выраженную радиальную структуру, ориентированную на столицу Российской Федерации - г. Москву, с недостаточным числом соединительных и хордовых дорог, что вызывает перепробег автомобильного транспорта, увеличение себестоимости перевозок и повышение уровня перегрузки автомобильных дорог движением.

Основная доля автомобильных дорог федерального значения имеет по одной полосе движения в каждом направлении, только 8 процентов их общей протяженности имеют многополосную проезжую часть, что не позволяет обеспечить достаточную пропускную способность автомобильных дорог, безопасное и высокоскоростное обслуживание современных большегрузных транспортных средств.

Свыше трети протяженности автомобильных дорог федерального значения и мостовых сооружений на них требуют увеличения прочностных характеристик из-за ускоренной деградации дорожных конструкций и снижения сроков службы между ремонтами вследствие увеличения в составе транспортных потоков доли тяжелых автомобилей и автопоездов.

По состоянию на 1 января 2008 г. 19 процентов мостовых сооружений на сети автомобильных дорог федерального значения находятся в неудовлетворительном состоянии, в том числе на 148 сооружениях состояние не может быть доведено до нормативных требований путем проведения капитального ремонта (далее ремонтонепригодные мосты).

Автомобильные дороги федерального значения на значительном протяжении проходят по территории городов и других населенных пунктов, что приводит к снижению скорости движения транспортных потоков и росту численности дорожно-транспортных происшествий.

Низкий уровень обеспеченности Сибири, Дальнего Востока, северных территорий Европейской части России автомобильными дорогами не позволяет в полной мере осваивать ресурсы этих регионов.

Около 76 процентов протяженности автомобильных дорог регионального (межмуниципального) значения не соответствуют нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационному состоянию, что приводит к повышению себестоимости автомобильных перевозок и снижению конкурентоспособности продукции предприятий.

Более половины автомобильных дорог местного значения не имеет твердого покрытия. На территории, не имеющей выхода на сеть автомобильных дорог общего пользования, проживает 1960 тыс. человек, около 40 тыс. населенных пунктов не обеспечены круглогодичной связью с дорожной сетью общего пользования.

Опережение роста интенсивности движения на автомобильных дорогах по сравнению с увеличением протяженности и пропускной способности автомобильных дорог приводит к росту уровня аварийности на сети автомобильных дорог общего пользования. Российская Федерация в 2- 3 раза отстает от развитых стран мира по протяженности и плотности дорожной сети.

Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям для экономики и населения страны и является одним из наиболее существенных инфраструктурных ограничений темпов социально-экономического развития Российской Федерации.

Для обеспечения прогнозируемых объемов автомобильных перевозок требуется строительство новых автомагистралей, крупных мостовых переходов и обходов городов, реконструкция перегруженных участков автомобильных дорог, приведение их в соответствие с нормативными требованиями по транспортно-эксплуатационному состоянию и обеспечение автодорожных подъездов к сельским населенным пунктам, имеющим перспективы развития, по дорогам с твердым покрытием.

При подготовке подпрограммы «Автомобильные дороги» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)» (далее - подпрограмма) были проанализированы и сравнивались 2 варианта решения указанных проблем. При 1-м варианте предусматривалась самостоятельная реализация отдельных проектов. При 2-м варианте решение проблем рассматривалось

с применением программно-целевого метода, позволяющего обеспечить оптимальное решение задач с координацией усилий организаций, частных инвесторов и государства. Предпочтение было отдано 2-му варианту.

Реализация комплекса мероприятий подпрограммы сопряжена со следующими рисками:

ухудшение социально-экономической ситуации в стране, что выразится в снижении темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, возникновении бюджетного дефицита и сокращении объемов финансирования дорожной отрасли;

снижение интереса инвесторов к вложению средств в автомобильные дороги общего пользования из-за нерешенности вопросов совместного финансирования инфраструктурных инвестиционных проектов за счет средств федерального бюджета и внебюджетных источников, обеспечение гарантий минимального дохода инвесторов при недостижении запланированных объемов движения по платной автомобильной дороге, а также проблемы нормативно-правового характера в сфере имущественных отношений и резервирования земельных участков для строительства автомобильных дорог, концессионных соглашений, вызывающие задержку привлечения и уменьшение объемов внебюджетных средств для финансирования автомобильных дорог общего пользования, а также снижение темпов проведения дорожных работ;

превышение фактического уровня инфляции по сравнению с прогнозируемым и ускоренный рост цен на строительные материалы, машины, специализированное оборудование, что может привести к увеличению стоимости дорожных работ, снижению объемов строительства, реконструкции, ремонта и содержания автомобильных дорог общего пользования;

возможные изменения налогового законодательства Российской Федерации, приводящие к ухудшению финансово-экономического положения инвесторов и подрядных организаций, что негативно скажется на инвестиционной привлекательности дорожного хозяйства;

задержка завершения перехода на финансирование работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог в соответствии с утвержденными нормативами денежных затрат, что не позволит в период реализации подпрограммы существенно сократить накопленное в предыдущий период отставание в выполнении ремонтных работ на сети автомобильных дорог общего пользования и достичь запланированных в подпрограмме величин показателей;

задержка выполнения ранее принятых решений Правительства Российской Федерации о реализации инвестиционных проектов строительства скоростной автомобильной дороги Москва - Санкт-Петербург на участке км 15-км 58 и нового выхода на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 «Беларусь» Москва - Минск при государственной поддержке за счет средств Инвестиционного фонда Российской Федерации и внебюджетных источников на основе концессионных соглашений, что не позволит в период реализации подпрограммы снять перегрузку с соответствующих участков сети автомобильных дорог федерального значения и достичь запланированных в подпрограмме величин показателей.

## II. Основные цели и задачи, срок реализации подпрограммы, целевые индикаторы и показатели

Целями подпрограммы являются:

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.

Для достижения цели по развитию современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике, необходимо решить задачу, связанную с увеличением протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям. Это позволит увеличить пропускную способность дорожной сети, улучшить условия движения автотранспорта и снизить уровень аварийности за счет ликвидации грунтовых разрывов, реконструкции участков автомобильных дорог федерального значения, имеющих переходный тип дорожной одежды проезжей части, и строительства обходов населенных пунктов.

Для достижения цели по повышению доступности услуг транспортного комплекса для населения в области автомобильных дорог необходимо решить задачу, связанную с созданием условий для формирования единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения. Это позволит обеспечить автомобильное сообщение с районами освоения новых территорий и сельскими населенными пунктами, вывести транзитные транспортные потоки из городов за счет строительства обходных магистралей и повысить эффективность межрегиональных связей, что будет способствовать ускорению социально-экономического развития субъектов Российской Федерации и улучшению автомобильного сообщения в сельской местности.

Для достижения цели по повышению конкурентоспособности транспортной системы России и реализации транзитного потенциала страны в области автомобильных дорог необходимо решить задачу, связанную с увеличением протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог общего пользования федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров. Это позволит создать новые экономические центры, расширить площадь территорий Российской Федерации, вовлеченных в активный экономический оборот, увеличить тем самым объем внутреннего рынка, а также обеспечить выполнение положений Европейского соглашения о международных автомагистралях и Межправительственного соглашения по сети азиатских автомобильных дорог.

Мероприятия по повышению конкурентоспособности транспортной системы России будут осуществляться в координации с инвестиционными проектами, реализуемыми на основе применения механизмов государственно-частного партнерства, включенными в перечень инвестиционных проектов, реализуемых при

государственной поддержке за счет средств Инвестиционного фонда Российской Федерации, утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 ноября 2006 г. № 1708-р, в том числе строительство скоростной автомобильной дороги Москва - Санкт-Петербург на участке км 15 - км 58, нового выхода на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 «Беларусь» Москва - Минск, «Западного скоростного диаметра» и Орловского тоннеля в г. Санкт-Петербурге.

Для достижения цели по повышению комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы в области автомобильных дорог необходимо решить задачи, связанные с повышением надежности и безопасности движения на автомобильных дорогах федерального значения, а также обеспечением устойчивого функционирования дорожной сети и транспортной безопасности дорожного хозяйства. Это позволит также сократить вредное воздействие автомобильного транспорта на окружающую среду и в целом обеспечить устойчивость функционирования транспортной инфраструктуры.

Реализация подпрограммы предусматривается в 2010 - 2015 годах.

Важнейшие целевые индикаторы и показатели подпрограммы приведены в приложении № 1.

## III. Перечень мероприятий подпрограммы

Для реализации поставленных целей и решения задач подпрограммы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение комплекса мероприятий.

В рамках задачи, предусматривающей увеличение протяженности автомобильных дорог федерального значения, соответствующих нормативным требованиям (кроме автомобильных дорог, входящих в состав международных транспортных коридоров), предусмотрены мероприятия по реконструкции перегруженных движением участков автомобильных дорог, ликвидации грунтовых разрывов и реконструкции участков дорог, имеющих переходный тип дорожной одежды проезжей части, строительству и реконструкции обходов городов и других населенных пунктов, строительству пересечений автомобильных дорог и магистральных железных дорог в разных уровнях, реконструкции ремонтонепригодных искусственных сооружений, а также других искусственных сооружений для приведения их характеристик в соответствие с параметрами автомобильных дорог на соседних участках, повышения безопасности движения, увеличения грузоподъемности, долговечности и эксплуатационной надежности.

Предусмотрено также включить в сеть автомобильных дорог федерального значения новые автомобильные дороги, соответствующие установленным законодательством Российской Федерации критериям. При этом будет рассматриваться включение в их состав с передачей в федеральную собственность отдельных автомобильных дорог регионального (межмуниципального) значения, расположенных в зоне строительства указанных автомобильных дорог, после их строительства и реконструкции, осуществляемых в том числе за счет субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации в рамках настоящей подпрограммы.

В рамках задачи, предусматривающей создание условий для формирования единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения, предусмотрены мероприятия, направленные на формирование устойчивых межрегиональных транспортных связей с соседними регионами и внутри регионов - с районными центрами и населенными пунктами.

Реализацию предусмотренных подпрограммой инвестиционных проектов строительства и реконструкции автомобильных дорог регионального значения предполагается осуществлять с софинансированием за счет средств федерального бюджета с учетом приоритетности проектов:

обеспечивающих реконструкцию перегруженных движением участков автомобильных дорог, в первую очередь, на автодорожных подходах к крупным населенным пунктам;

направленных на повышение безопасности дорожного движения, устранение мест концентрации дорожно-транспортных происшествий;

предусматривающих строительство автодорожных обходов населенных пунктов;

направленных на строительство и реконструкцию участков автомобильных дорог, поэтапное завершение создания сети международных и межрегиональных автомобильных дорог, в том числе предусматривающих последующую передачу построенных участков в сеть автомобильных дорог федерального значения;

предусматривающих реконструкцию мостов, находящихся в неудовлетворительном состоянии, а также замену деревянных мостов на капитальные мосты или водопропускные трубы;

направленных на строительство и реконструкцию автомобильных дорог и искусственных сооружений, обеспечение подъездов к особым экономическим зонам;

направленных на строительство подъездов к населенным пунктам в сельскохозяйственных и лесопромышленных районах для обеспечения их круглогодичной связи по дорогам с твердым покрытием с дорожной сетью общего пользования;

направленных на приведение в нормативное техническое состояние автомобильных дорог, не находящихся в государственной или муниципальной собственности и соединяющих населенные пункты в сельских и лесных районах, с учетом их принятия в сеть автомобильных дорог общего пользования.

На сети автомобильных дорог регионального (межмуниципального) значения сроки и очередность реализации мероприятий подпрограммы определяются в координации с задачами, предусмотренными федеральными целевыми программами развития регионов, а также соответствующими программами субъектов Российской Федерации.

Мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог, обеспечивающих связь сельских населенных пунктов с автомобильными дорогами федерального и регионального (межмуниципального) значения, административными и культурными центрами и связывающих сельские населенные пункты между собой, скоординированы с мероприятиями федеральной целевой программы «Социальное развитие села до 2012 года». За период действия предусматривается обеспечить прирост количества сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам

с твердым покрытием, на 2,3 тыс. единиц. Общая протяженность таких дорог составит около 4,4 тыс. км.

В целях обеспечения скоординированного развития на территории Московского транспортного узла автомобильных дорог федерального и регионального значения и улично-дорожной сети г. Москвы предусмотрено выделение субсидий из федерального бюджета бюджетам г. Москвы и Московской области на строительство следующих объектов:

продолжение в пределах г. Москвы платной скоростной автомобильной дороги Москва - Санкт-Петербург - транспортная развязка на пересечении с Московской кольцевой автомобильной дорогой («Бусиновская развязка») и участок городской магистрали до пересечения с 4-м транспортным кольцом;

продолжение в пределах г. Москвы платной автомобильной магистрали «Новый выход на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 «Беларусь» Москва - Минск - транспортная развязка с ул. Молодогвардейской и северный дублер Кутузовского просп. в направлении района Москва - Сити;

строительство пересечений автомобильных дорог регионального значения с вышеуказанными платными автомобильными дорогами.

В рамках задачи, предусматривающей увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог общего пользования федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров, запланированы мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования федерального значения, входящих в состав международных транспортных коридоров, направленные:

на строительство автомагистралей и скоростных дорог по направлениям международных транспортных коридоров, обслуживающих наибольшие автотранспортные потоки между основными экономическими центрами страны;

на строительство и реконструкцию участков существующих автомобильных дорог, обеспечение их технического состояния требованиям, предъявляемым соответствующими международными соглашениями к международным автомагистралям европейской и азиатской сети автомобильных дорог;

на строительство и реконструкцию участков автомобильных дорог на подходах к международным автомобильным пунктам пропуска на государственной границе Российской Федерации;

на строительство и реконструкцию участков автомобильных дорог на подходах к морским и речным портам, аэропортам, а также в крупных транспортных узлах.

В период реализации подпрограммы намечено осуществить строительство и реконструкцию 1,9 тыс. км автомобильных дорог федерального значения, формирующих систему платных автомагистралей и скоростных дорог, в том числе скоростную автомагистраль Москва - Санкт-Петербург, Центральную кольцевую автомобильную дорогу Московской области, участки автомобильной дороги М-4 «Дон» с введением платного проезда от Московской кольцевой автомобильной дороги в Московской обл. до границы Липецкой обл. и Воронежской обл.

Предусмотрено также проведение инженерных изысканий для обоснования создания ряда новых международных автодорожных маршрутов от западных границ Российской Федерации в направлении регионов Приволжского, Уральского и

Сибирского федеральных округов и государств - участников Содружества Независимых государств.

В рамках задачи, включающей меры по повышению надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам федерального значения, предусмотрены мероприятия, включающие реконструкцию мостов, находящихся в неудовлетворительном состоянии, направленные на повышение уровня обустройства автомобильных дорог, создание интеллектуальных систем организации движения, развитие надзорно-контрольной деятельности в области дорожного хозяйства и обеспечение транспортной безопасности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

Повышение уровня обустройства на автомобильных дорогах федерального значения предполагается достигать за счет строительства пешеходных переходов в разных уровнях, устройства барьерного ограждения, освещения участков автомобильных дорог федерального значения, шумозащитных сооружений, подпорных стен, противолавинных галерей, других специальных защитных и укрепительных сооружений.

В целях повышения безопасности дорожного движения и улучшения обслуживания пользователей предусмотрена разработка комплексных схем обустройства автомобильных дорог федерального значения объектами дорожного сервиса, площадками отдыха для участников движения и другими предприятиями, оказывающими услуги участникам движения.

Подпрограммой предусматриваются мероприятия по созданию интеллектуальных систем организации движения транспортных потоков, основанных на применении современных технических средств, телекоммуникационных и информационных технологий и системы ГЛОНАСС. Эти системы включают автоматизированный и централизованный сбор, передачу и обработку информации о функционировании и текущем состоянии автодорожной инфраструктуры, обмен этой информацией, доведение ее до сведения участников транспортного процесса в целях оптимизации транспортной и дорожно-эксплуатационной деятельности. В целях обеспечения данных этих систем актуальной детальной информацией предусматриваются работы по лазерному и космическому сканированию конфигурации дорожной сети и других элементов транспортной инфраструктуры и придорожной полосы автомобильных дорог федерального значения.

В указанном комплексе мероприятий на сети автомобильных дорог федерального значения предполагается создание единой автоматизированной системы метеорологического обеспечения, мониторинга условий движения, диспетчерского и автоматизированного управления движением с применением дистанционно управляемых знаков и табло переменной информации. Такая система будет включать:

устройство метеоцентров;

создание центров мониторинга движения с пунктами дорожного видеоконтроля;

устройство пунктов дорожного метеоконтроля и оценки состояния проезжей части;

устройство автоматизированных пунктов учета интенсивности движения и состава транспортных потоков;

устройство дорожных управляемых знаков и табло с переменной информацией;

устройство терминалов и средств связи, обеспечивающих выход в сеть общего пользования и в системы специальной, аварийно-вызывной и производственно-технологической связи.

Для выполнения контроля и надзора в области дорожного хозяйства подпрограммой предусмотрены мероприятия по реконструкции и созданию пунктов весового контроля на автомобильных дорогах федерального значения, в том числе на автомобильных пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации, с внедрением комплекса сбора и обработки информации о транспортных средствах, осуществляющих грузовые перевозки, приобретение передвижных специализированных лабораторий, измерительных приборов и оборудования для контрольно-надзорной деятельности в области дорожного хозяйства.

Создание новых и реконструкция существующих пунктов весового контроля на автомобильных дорогах федерального значения позволит осуществлять полный контроль за движением большегрузного автомобильного транспорта, имеющего сверхнормативные параметры, обеспечивать определение ущерба автомобильным дорогам, нанесенного тяжеловесными автотранспортными средствами при международных перевозках, а также взыскивать с перевозчиков штрафные санкции за указанные нарушения.

Внедрение комплекса сбора и обработки информации о транспортных средствах, осуществляющих грузовые перевозки по автомобильным дорогам федерального значения, позволит обеспечить учет и анализ грузопотоков, повысить обоснованность принятия решений по развитию дорожной сети, а также применять меры административного воздействия к перевозчикам, нарушающим установленные правила перевозки грузов.

Приобретение передвижных специализированных лабораторий, измерительных приборов и оборудования улучшит качество контрольно-надзорной деятельности и повысит эффективность использования бюджетных средств в дорожном хозяйстве.

Мероприятия по обеспечению транспортной безопасности предусматривают меры по антитеррористической защищенности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства и внедрению современного оборудования и технологий обеспечения безопасности.

Описание важнейших инвестиционных проектов подпрограммы приведено в приложении № 2.

Перечень предусмотренных в подпрограмме мероприятий и инвестиционных проектов приведен в приложении № 3.

Подпрограммой предусмотрены мероприятия по научно-техническому и инновационному обеспечению по направлениям поисковых, фундаментальных и прикладных научных исследований и опытно-конструкторских разработок.

В части, касающейся поисковых и фундаментальных исследований, предполагается осуществление научно-исследовательских работ, направленных:

на совершенствование теоретических основ и расчетных методов повышения надежности и долговечности дорожных конструкций и конструкций искусственных сооружений;

на совершенствование эксплуатации автомобильных дорог, экономики дорожного хозяйства и проектирования автомобильных дорог;

на разработку предложений по совершенствованию системы финансирования дорожного хозяйства и поиску новых источников его финансирования;

на создание принципиально новых материалов, конструкций и технологий, включая высокие технологии и технологии двойного назначения, конкурентоспособных на мировом рынке.

В части, касающейся прикладных научно-исследовательских работ, предполагается осуществление научного обеспечения совершенствования нормативной правовой базы, дорожных технологий, создания новых видов конструкций и материалов, обеспечивающих увеличение межремонтных сроков службы автомобильных дорог и дорожных сооружений, повышения качества нефтяного дорожного битума и асфальтобетона в целях увеличения долговечности дорожных конструкций, безопасности дорожного движения и транспортно-эксплуатационных качеств автомобильных дорог, совершенствования мониторинга транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог и реализации мероприятий подпрограммы, совершенствования создания автоматизированных банков дорожных данных, разработки компьютерных методов автоматизированного планирования дорожных работ и других мероприятий подпрограммы, программ и схем развития сети автомобильных дорог Российской Федерации, в том числе в составе международных транспортных коридоров, а также разработки научно-технических программ развития дорожного хозяйства и использования механизмов государственно-частного партнерства. Предусматривается осуществление научно-исследовательских работ в области технического регулирования в дорожном хозяйстве, связанных с совершенствованием основных технических и экологических требований, обеспечивающих высокие потребительские свойства автомобильных дорог, надежность и долговечность дорожных конструкций, работоспособность дорожной сети, безопасность участников движения, а также стимулирующих внедрение энерго- и ресурсосберегающих технологий при выполнении дорожных работ.

В части, касающейся опытно-конструкторских работ, намечены совершенствование и разработка нового оборудования для диагностики транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог и приборов для лабораторного контроля за качеством работ по строительству, ремонту и содержанию дорог и мостов в целях повышения достоверности информации и качества указанных работ.

Подпрограммой предусматривается также создание, оснащение и эксплуатация 4 наблюдательных полигонов (стационарных пунктов наблюдения) с целью исследования работоспособности и сроков службы дорожных конструкций.

В рамках задачи, предусматривающей меры по обеспечению устойчивого функционирования автомобильных дорог общего пользования федерального значения, намечены мероприятия по организационной и правовой поддержке реализации задач государственного заказчика подпрограммы, направленные на проведение работ в целях государственной регистрации прав на объекты недвижимости дорожного хозяйства федеральной собственности, информационное обеспечение дорожного хозяйства, выполнение работ и оказание услуг, направленных на обеспечение сохранности автомобильных дорог общего пользования федерального

значения, выполнение работ и оказание услуг, направленных на правовое обеспечение реализации подпрограммы, оплату услуг инвестиционных консультантов, привлекаемых в установленном порядке для проведения экспертизы инвестиционных проектов, осуществление которых намечено с применением механизмов государственно-частного партнерства с государственной поддержкой за счет средств федерального бюджета, в том числе Инвестиционного фонда Российской Федерации.

Основой эффективной реализации мероприятий подпрограммы являются точность и своевременность информационного обеспечения всех ее участников. Основными задачами мероприятия по информационному обеспечению являются:

создание и поддержание единого информационного пространства в целях надежного управления дорожным хозяйством и эффективного контроля за деятельностью дорожных организаций и предприятий, привлеченных к выполнению мероприятий подпрограммы, а также повышения качества обслуживания пользователей дорог, в том числе за счет выполнения работ по диагностике и оценке транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог федерального значения и искусственных сооружений на них;

обеспечение органов государственной власти Российской Федерации, органов государственной власти субъектов Российской Федерации и дорожных организаций необходимой информацией по реализации мероприятий подпрограммы;

информирование населения о ходе выполнения подпрограммы и ее итогах, а также разъяснение ее целей и задач;

информационная поддержка инновационной деятельности по применению прогрессивных технологий, конструкций и материалов, а также передового опыта в целях снижения затрат на дорожные работы.

В соответствии с мероприятием по информационному обеспечению дорожного хозяйства предусматривается совершенствование единой отраслевой автоматизированной информационной системы с внедрением в подведомственных федеральных государственных учреждениях современных информационных систем поддержки управления проектами и формирования управленческой отчетности, а также с формированием информационно-аналитической системы, включающей в себя подсистемы получения информации, отраслевые базы данных, подсистемы обработки и передачи информации. На важнейших федеральных автомобильных дорогах, входящих в состав международных транспортных коридоров, предполагается осуществление создания и развития отраслевой системы связи и информатизации с использованием современных технологий. Такая система предназначена для обеспечения всех федеральных органов управления дорожным хозяйством информационными и телекоммуникационными ресурсами, необходимыми для эффективного выполнения возложенных на них задач по выполнению мероприятий подпрограммы, а также комплексной централизованной координации их деятельности.

Для информационного обеспечения дорожного хозяйства предусматривается совершенствование системы мониторинга, диагностики и оценки транспортно-эксплуатационного состояния дорожной сети, развитие системы мониторинга объемов движения и структуры транспортных потоков на автомобильных дорогах, а также совершенствование мониторинга результатов реализации подпрограммы, включая сбор показателей, характеризующих состояние дорожной сети, дорожно-

транспортные происшествия из-за сопутствующих дорожных условий, объемы выполнения и финансирования дорожных работ, использование полосы отвода и другие показатели.

Подпрограммой планируется создание и поддержка отраслевых информационных баз данных и мониторинг тенденций развития автодорожного комплекса. Предусмотрены меры по обмену опытом, сбору и распространению информации о новых дорожных технологиях, по организации выставок, конференций и семинаров по вопросам реализации мероприятий подпрограммы, а также по изданию и распространению информационной периодической и нормативно-технической литературы, атласов и справочников для нужд дорожного хозяйства и пользователей автомобильными дорогами.

Для обеспечения сохранности автомобильных дорог федерального значения в подпрограмме предусмотрены мероприятия, необходимые для выполнения предусмотренных законодательством Российской Федерации действий по ограничению движения транспортных средств, которые превышают установленные законодательством Российской Федерации весовые и габаритные параметры, а также по ограничению движения транспортных средств в период неблагоприятных сезонно-климатических условий. Эти мероприятия включают изготовление, оформление и выдачу специальных разрешений на перевозку крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также пропусков в период временного ограничения движения транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения.

В составе мероприятий по правовому обеспечению дорожного хозяйства предусмотрены осуществление и методическое обеспечение правоприменительной практики в отношении задач подпрограммы на всех этапах ее реализации, комплекс практических мероприятий судебно-арбитражного правоприменения с целью защиты государственных интересов при осуществлении функций государственного заказчика подпрограммы и исполнении государственных контрактов и иных договоров, совершенствование правоприменительных процедур размещения государственного заказа, а также юридическая защита государственных капитальных вложений и финансовых процессов при выполнений мероприятий подпрограммы. Кроме того, в рамках этих мероприятий предусмотрены организация юридического сопровождения процессов управления имуществом и организациями дорожного хозяйства, заключения и исполнения государственных контрактов, а также осуществление судебной и внесудебной защиты государственных интересов организаций дорожного хозяйства, связанных с выполнением мероприятий подпрограммы.

## IV. Обоснование ресурсного обеспечения подпрограммы

Общая сумма расходов на реализацию мероприятий подпрограммы в 2010 - 2015 годах составит 4341,93 млрд. рублей, в том числе за счет:

средств федерального бюджета - 3253 млрд. рублей;

средств бюджетов субъектов Российской Федерации - 394,88 млрд. рублей;

внебюджетных источников - 694,05 млрд. рублей.

Общая сумма инвестиций составит 4323,81 млрд. рублей, в том числе за счет:

средств федерального бюджета - 3236,83 млрд. рублей;

средств бюджетов субъектов Российской Федерации - 394,88 млрд. рублей;

внебюджетных источников - 692,103 млрд. рублей.

Подпрограммой предусмотрены расходы на прочие нужды в размере 11,63 млрд. рублей и расходы на проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в размере 6,49 млрд. рублей, в том числе за счет средств федерального бюджета - 4,54 млрд. рублей и внебюджетных источников - 1,95 млрд. рублей.

Расходы на предоставление за счет средств федерального бюджета субсидий бюджетам субъектов Российской Федерации на строительство и реконструкцию автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) значения составят 440 млрд. рублей.

Объемы финансирования мероприятий подпрограммы приведены в приложении № 3 к настоящей подпрограмме.

Строительство платных автомобильных магистралей и скоростных автомобильных дорог намечается осуществлять с привлечением внебюджетных средств на основе применения механизма государственно-частного партнерства, в том числе на концессионной основе.

## V. Механизм реализации подпрограммы

Управление ходом реализации подпрограммы осуществляет государственный заказчик подпрограммы - Федеральное дорожное агентство.

Основными целями управления реализацией подпрограммы являются:

обеспечение эффективного целевого использования средств, включая средства государственной поддержки, в соответствии с определенными приоритетами;

осуществление контроля при реализации инвестиционных проектов и передача в эксплуатацию объектов, строительство которых завершено.

Предполагается, что мониторинг выполнения показателей подпрограммы и сбор оперативной отчетной информации, подготовка и представление в установленном порядке отчетов о ходе реализации подпрограммы и публикация отчетов в открытых источниках в установленные сроки будут осуществляться федеральным государственным учреждением «Информационно-аналитический центр Федерального дорожного агентства». Дополнительных средств из федерального бюджета на содержание этого федерального государственного учреждения в связи с выполнением указанных задач не потребуется.

Для обеспечения финансирования мероприятий по научно-техническому и инновационному обеспечению предусмотрено создание внебюджетного фонда финансирования научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ Федерального дорожного агентства (далее - фонд). Предполагается, что фонд будет образован в соответствии с порядком, предусмотренным законодательством Российской Федерации. Направления и тематика научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, а также объем внебюджетных средств, направляемых на указанные разработки из средств фонда, будут определены программами научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, ежегодно принимаемыми в соответствии с положением о фонде, утвержденным в установленном порядке.

Распределение объемов финансирования, приведенных в приложении №3 к настоящей подпрограмме, по этапам и объектам строительства и реконструкции

автомобильных дорог осуществляется государственным заказчиком - координатором подпрограммы по согласованию с Министерством экономического развития Российской Федерации и Министерством финансов Российской Федерации на основании представления государственного заказчика подпрограммы. Такое распределение станет основанием для заключения государственного контракта на весь срок строительства объекта.

Государственный заказчик подпрограммы выполняет свои функции во взаимодействии с заинтересованными органами государственной власти Российской Федерации, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления.

Предполагается, что на уровне субъектов Российской Федерации обеспечение реализации мероприятий подпрограммы осуществляется исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации, уполномоченным на это высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации.

Отбор организаций - исполнителей подпрограммы осуществляется на конкурсной основе.

Предоставление средств федерального бюджета на осуществление строительства и реконструкции объектов, находящихся в государственной собственности субъектов Российской Федерации или муниципальной собственности, предусматривается осуществлять в виде субсидий бюджетам субъектов Российской Федерации в пределах средств, предусмотренных в подпрограмме, в соответствии с методикой расчета размера межбюджетных субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на строительство и реконструкцию автомобильных дорог общего пользования, предусмотренных подпрограммой, условиями и порядком их предоставления, которая приведена в приложении № 4. В составе указанных субсидий предусмотрено выделение средств на софинансирование объектов, направленных на прирост количества населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием, распределение которых между субъектами Российской Федерации приведено в приложении № 5.

## VI. Оценка социально-экономической и экологической эффективности подпрограммы

Оценка эффективности подпрограммы осуществлена на основе определения эффекта от реализации мероприятий подпрограммы в сфере деятельности транспорта (далее - транспортный эффект), а также внетранспортного эффекта.

Транспортный эффект отражает прямые выгоды для лиц, пользующихся автомобильными дорогами, получаемые в результате улучшения дорожных условий. Этот эффект учитывает экономию затрат на эксплуатацию транспортных средств, сокращение времени нахождения в пути, повышение эффективности использования транспортных средств, снижение риска дорожно-транспортных происшествий и повышение комфортности движения и удобств в пути следования. Этот эффект в стоимостном выражении определяется исходя из изменения показателей себестоимости перевозок, экономических потерь от дорожно-транспортных

происшествий, а также стоимостной оценки экономии времени поездки и ресурсов за счет ускорения оборачиваемости автомобилей.

Внетранспортный эффект определяется на основе оценки влияния совершенствования и развития сети автомобильных дорог федерального и регионального (межмуниципального) значения на социально-экономическое развитие страны и экологическую обстановку. К числу наиболее значимых социально-экономических результатов модернизации и развития сети автомобильных дорог федерального и регионального (межмуниципального) значения относятся:

повышение уровня и улучшение социальных условий жизни населения;

активизация экономической деятельности, содействие освоению новых территорий и ресурсов, расширение рынков сбыта продукции;

снижение транспортной составляющей в цене товаров и услуг;

улучшение транспортного обслуживания сельского хозяйства и населения, проживающего в сельской местности, за счет строительства подъездов к сельским населенным пунктам по дорогам с твердым покрытием;

создание новых рабочих мест;

сокращение негативного влияния транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду.

Общественная эффективность подпрограммы рассчитана как совокупный транспортный и внетранспортный эффект с учетом последствий реализации подпрограммы не только для участников дорожного движения, но и для населения и хозяйственного комплекса страны в целом.

Показатели эффективности подпрограммы рассчитаны исходя из рекомендуемой ставки дисконта, составляющей 13 процентов. Расчетный период для оценки эффективности реализации подпрограммы принят до 2040 года.

Расчеты показателей эффективности реализации подпрограммы приведены в приложении № 6. Они выполнены в соответствии с единым методическим подходом, изложенным в разделе «Оценка социально-экономической и экологической эффективности Программы». Общественная эффективность реализации подпрограммы в виде чистого дисконтированного дохода составит 4780,5 млрд. рублей, внутренняя норма доходности - 30 процентов. Срок окупаемости подпрограммы составит 12,5 года с момента начала ее реализации.

За период реализации подпрограммы в учреждениях и предприятиях дорожного хозяйства будет создано дополнительно 80 тыс. новых рабочих мест, а в сопутствующих отраслях, связанных с производством дорожно-строительных материалов, дорожных машин и оборудования, и других отраслях - около 168 тыс. новых рабочих мест.

Для проектов строительства платных автомобильных дорог, включенных в подпрограмму, рассчитана коммерческая и бюджетная эффективность на основе методики, применяемой при оценке эффективности инвестиционных проектов, претендующих на получение государственной поддержки за счет средств Инвестиционного фонда Российской Федерации.

Реализация подпрограммы в части, касающейся строительства платных дорожных объектов, соответствует следующим критериям коммерческой (финансовой) эффективности:

значение показателя чистой приведенной стоимости, рассчитанного с учетом использования государственной поддержки, положительно и составляет 376,9 млрд. рублей;

внутренняя норма доходности, рассчитанная с учетом использования государственной поддержки, превышает средневзвешенную стоимость капитала и составляет 22,7 процента;

удельная финансовая эффективность составляет 0,42;

окупаемость инвестиций обеспечивается в течение 17 лет с учетом стоимости капитала во времени.

Реализация подпрограммы в части, касающейся строительства платных автомобильных дорог, также соответствует критериям бюджетной эффективности, так как значение индекса бюджетной эффективности превышает нормативное значение, равное 1, и составляет 1,276.

Предполагается, что последовательная реализация мероприятий подпрограммы способствует повышению скорости, удобства и безопасности движения на автомобильных дорогах общего пользования, приводит к сокращению расходов на грузовые и пассажирские автомобильные перевозки в целом по стране на 3-4 процента. В результате уменьшения транспортных расходов повышается конкурентоспособность продукции отраслей экономики, что окажет положительное воздействие на рост объемов производства и уровня занятости. Повышение транспортной доступности за счет развития сети автомобильных дорог способствует улучшению качества жизни населения и росту производительности труда в отраслях экономики Российской Федерации.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1

к подпрограмме «Автомобильные дороги»

**Целевые индикаторы и показатели подпрограммы «Автомобильные дороги»***

(по состоянию на конец года)

| | Единица измерения | 2009 год | 2010-2015 годы | В том числе | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | 2015 год |
| 1. Целевые индикаторы | | | | | | | | | |
| 1. Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям | км | 21379 | - | 21574 | 22187 | 22819 | 24082 | 25610 | 27180 |
| в том числе: | | | | | | | | | |
| автомобильных дорог общего пользования федерального значения, входящих в состав международных транспортных коридоров | -«- | - | - | 10907 | 11533 | 12247 | 13013 | 13820 | 14630 |

| | Единица измерения | 2009 год | 2010-2015 годы | В том числе | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | 2015 год |
| автомобильных дорог общего пользования федерального значения, не входящих в состав международных транспортных коридоров | км | - | - | 10667 | 10654 | 10572 | 11069 | 11790 | 12550 |
| 2. Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям | процентов общей протяженности автомобильных дорог федерального значения | 39,6 | - | 39,66 | 40,58 | 41,54 | 43,59 | 46,07 | 48,56 |
| в том числе: | | | | | | | | | |
| автомобильных дорог общего пользования федерального значения, входящих в состав международных транспортных коридоров | процентов общей протяженности автомобильных дорог федерального значения, входящих в состав международных транспортных коридоров | - | - | 39,05 | 41,07 | 43,24 | 45,48 | 47,76 | 50 |

| | Единица измерения | 2009 год | 2010-2015 годы | В том числе | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | 2015 год |
| автомобильных дорог общего пользования федерального значения, не входящих в состав международных транспортных коридоров | процентов общей протяженности автомобильных дорог федерального значения, не входящих в состав международных транспортных коридоров | - | - | 40,31 | 40,06 | 39,72 | 41,56 | 44,23 | 46,98 |
| 3. Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки | км | 14 898 | - | 15 966 | 16 820 | 17619 | 18 300 | 18 892 | 19 434 |
| в том числе: | | | | | | | | | |
| автомобильных дорог общего пользования федерального значения, входящих в состав международных транспортных коридоров | -«- | - | - | 8 337 | 8 977 | 9 407 | 9 745 | 10 015 | 10312 |

| | Единица измерения | 2009 год | 2010-2015 годы | В том числе | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | 2015 год |
| автомобильных дорог общего пользования федерального значения, не входящих в состав международных транспортных коридоров | км | - | - | 7629 | 7843 | 8212 | 8555 | 8877 | 9122 |
| 4. Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки | процентов общей протяженности автомобильных дорог федерального значения | 27,6 | - | 29,35 | 30,76 | 32,07 | 33,13 | 33,98 | 34,72 |
| в том числе: | | | | | | | | | |
| автомобильных дорог общего пользования федерального значения, входящих в состав международных транспортных коридоров | процентов общей протяженности автомобильных дорог федерального значения, входящих в состав международных транспортных коридоров | - | - | 29,85 | 31,96 | 33,21 | 34,06 | 34,61 | 35,24 |

| | Единица измерения | 2009 год | 2010-2015 годы | В том числе | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | 2015 год |
| автомобильных дорог общего пользования федерального значения, не входящих в состав международных транспортных коридоров | процентов общей протяженности автомобильных дорог федерального значения, не входящих в состав международных транспортных коридоров | - | - | 28,83 | 29,49 | 30,85 | 32,12 | 33,3 | 34,15 |
| 5. Прирост протяженности автомобильных дорог федерального значения, на которых будут устранены ограничения пропускной способности, - всего | км | - | 6 209 | 800 | 981 | 965 | 1068 | 1 160 | 1235 |
| в том числе: | | | | | | | | | |
| автомобильных дорог общего пользования федерального значения, входящих в состав международных транспортных коридоров | -«- | - | 3 989 | 394 | 458 | 713 | 779 | 841 | 804 |

| | Единица измерения | 2009 год | 2010-2015 годы | В том числе | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | 2015 год |
| автомобильных дорог общего пользования федерального значения, не входящих в состав международных транспортных коридоров | км | - | 2 220 | 406 | 523 | 252 | 289 | 319 | 431 |
| 6. Прирост количества сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием, в отчетном году | единиц | - | 2 309 | 460 | 450 | 450 | 300 | 290 | 359 |

| | Единица измерения | 2009 год | 2010-2015 годы | В том числе | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | 2015 год |
| 7. Количество дорожно-транспортных происшествий на сети дорог федерального, регионального и межмуниципального значения на 1 тыс. автотранспортных средств из-за сопутствующих дорожных условий | единиц/ 1000 автомобилей | - | - | 1,371 | 1,33 | 1,29 | 1,24 | 1,18 | 1,1 |
| 8. Снижение количества дорожно-транспортных происшествий на сети дорог федерального, регионального и межмуниципального значения на 1 тыс. автотранспортных средств из-за сопутствующих дорожных условий, в отчетном году | -«- | - | - | 0,087 | 0,041 | 0,04 | 0,05 | 0,06 | 0,08 |

| | Единица измерения | 2009 год | 2010-2015 годы | В том числе | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | 2015 год |
| II.Целевые показатели | | | | | | | | | |
| 9. Строительство и реконструкция автомобильных дорог федерального значения - всего | км | 675 | 7 973 | 1059 | 1 190 | 1224 | 1374 | 1 507 | 1619 |
| в том числе: | | | | | | | | | |
| строительство и реконструкция бесплатных автомобильных дорог федерального значения, входящих в состав международных транспортных коридоров,- всего | -«- | - | 3 530 | 400 | 467 | 703 | 673 | 677 | 610 |
| из них: | | | | | | | | | |
| строительство | -«- | - | 724 | 82 | 96 | 144 | 138 | 139 | 125 |
| реконструкция | -«- | - | 2 806 | 318 | 371 | 559 | 535 | 538 | 485 |

| | Единица измерения | 2009 год | 2010-2015 годы | В том числе | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | 2015 год |
| строительство и реконструкция платных автомагистралей и скоростных дорог федерального значения, входящих в состав международных транспортных коридоров, - всего | км | - | 1915 | 123 | 141 | 249 | 395 | 490 | 517 |
| из них: | | | | | | | | | |
| строительство | -«- | - | 732 | 47 | 54 | 95 | 151 | 187 | 198 |
| реконструкция | -«- | - | 1183 | 76 | 87 | 154 | 244 | 303 | 319 |
| строительство и реконструкция автомобильных дорог федерального значения, не входящих в состав международных транспортных коридоров, - всего | -«- | - | 2528 | 536 | 582 | 272 | 306 | 340 | 492 |

| | Единица измерения | 2009 год | 2010-2015 годы | В том числе | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | 2015 год |
| из них: | | | | | | | | | |
| строительство | -«- | - | 308 | 130 | 59 | 20 | 17 | 21 | 61 |
| реконструкция | -«- | - | 2220 | 406 | 523 | 252 | 289 | 319 | 431 |
| 10. Строительство и реконструкция автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, предусматривающие федеральное софинансирование, - всего | км | - | 10019 | 2322 | 1952 | 1942 | 1250 | 1188 | 1365 |
| в том числе: | | | | | | | | | |
| строительство | -«- | - | 4136 | 792 | 844 | 845 | 546 | 523 | 586 |
| реконструкция | -«- | - | 5883 | 1530 | 1108 | 1097 | 704 | 665 | 779 |

* Периодичность мониторинга - годовая.

** Величины важнейших целевых индикаторов и показателей подпрограммы требуют уточнения с учетом сроков включения новых автомобильных дорог в перечень автомобильных дорог федерального значения и проведения диагностики их транспортно-эксплуатационного состояния.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2
к подпрограмме
«Автомобильные дороги»

**Описание важнейших инвестиционных проектов подпрограммы**

1. Строительство и реконструкция автомобильной дороги М-1 «Беларусь» - от Москвы до границы с Республикой Белоруссия (на Минск, Брест)

| | |
|---|---|
| Описание | - строительство и реконструкция участков автомобильной дороги общей протяженностью 97 км (560 погонных метров искусственных сооружений), которые предусмотрено осуществлять по этапам, в том числе строительство и реконструкция (включая инженерные изыскания и разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы) автомобильной дороги в пределах Московского транспортного узла на км 33 - км 114, строительство подъездов к строящейся соединительной дороге от км 33 дороги М-1 «Беларусь» до Московской кольцевой автомобильной дороги, строительство транспортной развязки в разных уровнях на км 382 и путепровода на км 291 |
| Цель и основная задача | - цель - повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны;<br>задача - увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров |
| Основные ожидаемые результаты реализации | - прирост протяженности автомобильной дороги, на которой будут устранены ограничения по пропускной способности к 2015 году, составит 97 км (22 процента общей протяженности автомобильной дороги) |

| | |
|---|---|
| Этапы и сроки реализации проекта | - продолжение проектирования - 2009-2014 годы; строительство и реконструкция – 2010 - 2015 годы |
| Объем и источник финансирования | - общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 64891 млн. рублей |

2. Строительство и реконструкция автомобильной дороги М-2 «Крым» - от Москвы через Тулу, Орел, Курск, Белгород до границы с Украиной (на Харьков, Днепропетровск, Симферополь)

| | |
|---|---|
| Описание | - строительство и реконструкция участков автомобильной дороги общей протяженностью 155 км (428 погонных метров искусственных сооружений), которые предусмотрено осуществлять по этапам, в том числе строительство и реконструкция (включая инженерные изыскания и разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы) автомобильной дороги на участках км 21 - 83, км 123 - км 242, км 418 - км 422, км 484 - км 489, реконструкция путепроводных переходов через железную дорогу на км 261 и автомобильную дорогу на км 535 + 072, реконструкция мостовых переходов через р. Фатеж на км 478 + 582 и р. Обоянку на км 589 + 530, строительство обхода г. Фатежа протяженностью около 11 км |
| Цель и основная задача | - цель - повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны; задача - увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров |

| | |
|---|---|
| Основные ожидаемые результаты реализации | - прирост протяженности автомобильной дороги, на которой будут устранены ограничения пропускной способности к 2015 году, составит 155 км (23 процента общей протяженности автомобильной дороги) |
| Этапы и сроки реализации проекта | - продолжение проектирования - 2009-2014 годы; строительство и реконструкция - 2010 - 2015 годы |
| Объем и источник финансирования | - общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 50371 млн. рублей |

3. Строительство и реконструкция автомобильной дороги М-3 «Украина» - от Москвы через Калугу, Брянск до границы с Украиной (на Киев)

| | |
|---|---|
| Описание | - строительство и реконструкция участков автомобильной дороги общей протяженностью 51 км (554 погонных метра искусственных сооружений), которые предусмотрено осуществлять по этапам, в том числе строительство и реконструкция (включая инженерные изыскания и разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы) участков км 51 - км 107, км 172 - км 194, а также подъезда к г. Брянску на участке км107- км 116 |
| Цель и основная задача | - цель - повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны;<br>задача - увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров |
| Основные ожидаемые результаты реализации | - прирост протяженности автомобильной дороги, на которой будут устранены ограничения пропускной способности к 2015 году, составит 51 км (10 процентов общей протяженности автомобильной дороги) |

| | |
|---|---|
| Этапы и сроки реализации проекта | - продолжение проектирования - 2009-2014 годы;<br>строительство и реконструкция - 2010-2015 годы |
| Объем и источник финансирования | - общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 18453 млн. рублей |

4. Строительство и реконструкция автомобильной дороги М-4 «Дон» - от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска

| | |
|---|---|
| Описание | - строительство и реконструкция (включая инженерные изыскания и разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы) участков автомобильной дороги общей протяженностью 1521 км (19868 погонных метров искусственных сооружений), которые предусмотрено осуществлять по этапам, в том числе строительство и реконструкция с последующей эксплуатацией на платной основе участков автомобильной дороги км 21 - км 414,7, км 544 - км 700, км 947,5 - км 1197, обхода г. Новороссийска, а также реконструкция участков существующей дороги км 492 - км 517, км 544 - 556, км 595 - км 700, км 740 - км 925, км 1019 + 000 - км 1062, км 1156 - км 1185, км 1195 - км 1197, км 1207 - км 1240, км 1265 - км 1319, км 1358- км 1383 + 036, км 1386 - км 1401, км 1413 - км 1444, км 1496 - км 1499, км 1540 - км 1543, реконструкция подъезда к г. Краснодару на км 5 - км 18 со строительством транспортной развязки и путепровода через железную дорогу |

| | |
|---|---|
| Цели и основная задача | - цели - повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны, а также обеспечение скоростной связи субъектов Центрального федерального округа с Южным федеральным округом, портами и курортной зоной Азово-Черноморского побережья; задача - увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров |
| Основные ожидаемые результаты реализации | - прирост протяженности автомобильной дороги, на которой будут устранены ограничения пропускной способности к 2015 году, составит 1521 км (100 процентов общей протяженности автомобильной дороги) |
| Этапы и сроки реализации проекта | - продолжение проектирования - 2009-2014 годы; строительство и реконструкция - 2010 - 2015 годы |
| Объемы и источники финансирования | - общий объем финансирования - 884057 млн. рублей, в том числе за счет средств федерального бюджета - 605742 млн. рублей, внебюджетных источников - 278315 млн. рублей |

5. Строительство и реконструкция автомобильной дороги М-5 «Урал» - от Москвы через Рязань, Пензу, Самару, Уфу до Челябинска

| | |
|---|---|
| Описание | - строительство и реконструкция участков автомобильной дороги общей протяженностью 1155 км (8017 погонных метров искусственных сооружений), которые предусмотрено осуществлять по этапам, в том числе строительство и реконструкция (включая инженерные изыскания и разработку |

| | |
|---|---|
| | проектной документации и проведение ее государственной экспертизы) автомобильной дороги на участках Московская кольцевая автомобильная дорога - км 37, Московское малое кольцо - Непецино, км 202 - км 222, км 241 - км 246, км 248 - км 259, км 465 - км 486, км 486 - км 510, км 510 - км 533, км 533 - км 555, км 634 - км 645 с мостом через р. Суру, км 814 - км 835, км 940 - км 951, км 1194 - км 1412, км 1428 - км 1454, км 1480 - км 1829, строительство железнодорожного путепровода и транспортной развязки в разных уровнях на км 403, реконструкция моста через р. Серганьку на км 499 + 647, реконструкция подъезда к г. Саранску на участках км 22 - км 16, км 83 - км 106, км 144 - км 154, км 162 - км 185, а также обхода г. Краснослободска, реконструкция подъезда к г. Ульяновску на участке км 213 - км 233, реконструкция подъезда к г. Оренбургу на участках мостового перехода через р. Черную на км 29, км 93 - км 126, реконструкция подъезда к г. Екатеринбургу на участках км 65 - км 121 и путепровода через автомобильную дорогу на км 161 обводной автодороги г. Самары |
| Цель и основная задача | - цель - повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны;<br>задача - увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров |
| Основные ожидаемые результаты реализации | - прирост протяженности автомобильной дороги, на которой будут устранены ограничения пропускной способности к 2015 году, составит 900 км (49 процентов общей протяженности автомобильной дороги) |
| Этапы и сроки реализации проекта | - продолжение проектирования - 2009-2014 годы;<br>строительство и реконструкция - 2010 - 2015 годы |

| | |
|---|---|
| Объем и источник финансирования | - общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 203189 млн. рублей |

6. Строительство и реконструкция автомобильной дороги М-6 «Каспий» - из Москвы (от Каширы) через Тамбов, Волгоград до Астрахани

| | |
|---|---|
| Описание | - строительство и реконструкция участков автомобильной дороги общей протяженностью 86 км (77 погонных метров искусственных сооружений), которые предусмотрено осуществлять по этапам, в том числе строительство и реконструкция (включая инженерные изыскания и разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы) автомобильной дороги на участках км 117 - км 185, км 409 - км 423 |
| Цель и основная задача | - цель - повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны;<br>задача - увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров |
| Основные ожидаемые результаты реализации | - прирост протяженности автомобильной дороги, на которой будут устранены ограничения пропускной способности к 2015 году, составит 86 км |
| Этапы и сроки реализации проекта | - продолжение проектирования - 2009-2014 годы;<br>строительство и реконструкция - 2010-2015 годы |
| Объем и источник финансирования | - общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 16780 млн. рублей |

7. Строительство и реконструкция автомобильной дороги М-7 «Волга» - от Москвы через Владимир, Нижний Новгород, Казань до Уфы

| | |
|---|---|
| Описание | - строительство и реконструкция участков автомобильной дороги общей протяженностью 668 км (4052 погонных метра искусственных сооружений), которые предусмотрено осуществлять по этапам, в том числе реконструкция и строительство (включая инженерные изыскания и разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы) автомобильной дороги на участках км 16 - км 53, км 57 - км 170, км 210 - км 222, км 252 - км 254, км 432 - км 494, км 524 - км 528, км 564 - км 580, км 585 - км 623, км 637 - км 643, км 651 - км 663, км 669 - км 678, км 680 - км 714, км 722 - км 735, км 840 - км 859, км 933 - км 941, км 957 - км 970, км 1193-км 1206, км 1270-км 1291, км 1311 - км 1322, строительство и реконструкция обходов гг. Владимира (южный обход), Нижнего Новгорода (2-я очередь, 1-й пусковой комплекс), Набережные Челны на участке км 1051 - км 1069, строительство и реконструкция мостовых переходов через р. Рпень на км 187 + 644, р. Валаву на км 501 + 477, р. Суру на км 582 + 300 (1-я очередь строительства), р. Вятку на км 976, строительство транспортной развязки в разных уровнях на км 829 и реконструкция путепровода с подходами на км 53 + 800, реконструкция подъезда к г. Иваново на участке км 177 - км 226 |
| Цель и основная задача | - цель - повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны;<br>задача - увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров |

| | |
|---|---|
| Основные ожидаемые результаты реализации | - прирост протяженности автомобильной дороги, на которой будут устранены ограничения по пропускной способности к 2015 году, составит 668 км |
| Этапы и сроки реализации проекта | - продолжение проектирования - 2009-2014 годы; строительство и реконструкция - 2010-2015 годы |
| Объем и источник финансирования | - общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 122203 млн. рублей |

8. Строительство и реконструкция автомобильной дороги М-8 «Холмогоры» - от Москвы через Ярославль, Вологду до Архангельска

| | |
|---|---|
| Описание | - строительство и реконструкция участков автомобильной дороги протяженностью 44 км (в том числе 700 погонных метров искусственных сооружений), которые предусмотрено осуществлять по этапам, в том числе строительство и реконструкция (включая инженерные изыскания и разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы) участков обхода пос. Тарасовки в Московской области, обхода г. Ярославля, км 278 - км 292, км 737- км 755 |
| Цели и основная задача | - цели - ускорение роста экономики страны, развитие опорной сети дорог Российской Федерации, улучшение качества жизни населения, снижение транспортных издержек, увеличение мобильности населения;<br>задача - устранение инфраструктурных ограничений грузо- и пассажиропотоков |
| Основные ожидаемые результаты реализации | - прирост протяженности автомобильной дороги, на которой будут устранены ограничения пропускной способности к 2015 году, составит 44 км |

| | |
|---|---|
| Этапы и сроки реализации проекта | - продолжение проектирования - 2009-2014 годы; строительство и реконструкция - 2010-2015 годы |
| Объем и источник финансирования | - общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 33058 млн. рублей |

9. Реконструкция автомобильной дороги М-9 «Балтия» - от Москвы через Волоколамск до границы с Латвийской Республикой (на Ригу)

| | |
|---|---|
| Описание | - строительство и реконструкция участков автомобильной дороги общей протяженностью 69 км, которые предусмотрено осуществлять по этапам, в том числе строительство и реконструкция (включая инженерные изыскания и разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы) участков км 17 - км 83 в пределах Московского транспортного узла, а также реконструкция участка автомобильной дороги на подходе к многостороннему автомобильному пункту пропуска на государственной границе Российской Федерации «Бурачки» |
| Цели и основная задача | - цели - ускорение роста экономики страны, развитие опорной сети дорог Российской Федерации, улучшение качества жизни населения, снижение транспортных издержек, увеличение мобильности населения;<br>задача - устранение инфраструктурных ограничений грузо- и пассажиропотоков |
| Основные ожидаемые результаты реализации | - прирост протяженности автомобильной дороги, на которой будут устранены ограничения пропускной способности к 2015 году, составит 69 км |
| Этапы и сроки реализации проекта | - продолжение проектирования - 2009-2014 годы; реконструкция - 2011-2015 годы |

| | |
|---|---|
| Объем и источник финансирования | - общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета – 33171 млн. рублей |

10. Строительство скоростной автомобильной дороги Москва – Санкт-Петербург

| | |
|---|---|
| Описание | - строительство скоростной автомобильной дороги общей протяженностью 626 км (550 погонных метров искусственных сооружений) по параметрам I технической категории с 4 – 8-полосной проезжей частью, со строительством обходов населенных пунктов с организацией 10-полосного движения на выходе из Москвы, 8-полосного – в Ленинградской обл. и Московской обл., 4-полосного – на территории Тверской обл. и Новгородской обл., которые предусмотрено осуществлять по этапам, в том числе строительство скоростной автомобильной дороги, а также строительство транспортной развязки на пересечении с Московским малым кольцом, обеспечивающей присоединение дорожной сети общего пользования к скоростной автомобильной дороге Москва – Санкт-Петербург |
| Цель и основная задача | - цель – повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны;<br>задача – увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров |
| Основные ожидаемые результаты реализации | - строительство скоростной автомобильной дороги Москва – Санкт-Петербург, проходящей по территории Московской обл., Тверской обл., Новгородской обл. и Ленинградской обл., формирует скоростной автодорожный маршрут, который будет способствовать развитию |

| | |
|---|---|
| | системы автомобильных дорог Российской Федерации, входящих в состав международных транспортных коридоров. Автомобильная дорога обеспечит пропускную способность на направлении транспортного коридора «Север - Юг», существенно снизит транспортные издержки и повысит безопасность движения на автодорожном маршруте, входящем в состав международного транспортного коридора № 9, повысит качество жизни населения путем вывода транзитного движения автомобильного транспорта из городов и населенных пунктов, а также обеспечит скоростные связи г. Санкт-Петербурга и г. Москвы с Финляндией и другими странами Европейского союза |
| Этапы и сроки реализации проекта | - продолжение проектирования - 2009-2014 годы; строительство - 2010-2015 годы |
| Объемы и источники финансирования | - общий объем финансирования - 567499 млн. рублей, в том числе за счет средств федерального бюджета - 340503 млн. рублей, внебюджетных источников - 226996 млн. рублей |

11. Строительство участков скоростной автомобильной дороги «Центральная кольцевая автомобильная дорога Московской области»

| | |
|---|---|
| Описание | - строительство Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской обл. общей протяженностью 520 км с 4 - 8-полосным движением транспорта, расчетной скоростью движения 140 км в час предусматривается по этапам, которые определятся при разработке проектной документации |
| Цель и основная задача | - цель - повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны; задача - увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров |

| | |
|---|---|
| Основные ожидаемые результаты реализации | - строительство Центральной кольцевой автомобильной дороги позволит обеспечить обслуживание транспортных потоков в обход центральной части Московского транспортного узла, повысить скорость и безопасность их движения, снизить перегрузку сети автомобильных дорог в пределах Московского транспортного узла и улучшить состояние окружающей среды в пределах Московского транспортного узла |
| Этапы и сроки реализации проекта | - продолжение проектирования - 2009-2014 годы; строительство - 2010 - 2015 годы |
| Объемы и источники финансирования | - общий объем финансирования - 469908 млн. рублей, в том числе за счет средств федерального бюджета - 283116 млн. рублей, внебюджетных источников - 186792 млн. рублей |

## 12. Строительство и реконструкция автомобильной дороги М-10 «Скандинавия» - от Санкт-Петербурга через Выборг до границы с Финляндией

| | |
|---|---|
| Описание | - строительство и реконструкция участков автомобильной дороги общей протяженностью 37 км (286 погонных метров искусственных сооружений), которые предусмотрено осуществлять по этапам, в том числе строительство и реконструкция (включая инженерные изыскания и разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы) участков км 48 - км 80, а также реконструкция участков автомобильной дороги на подходах к многосторонним автомобильным пунктам пропуска на государственной границе Российской Федерации «Брусничное» и «Торфяновка» |

| | |
|---|---|
| Цель и основная задача | - цель - повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны;<br>задача - увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров |
| Основные ожидаемые результаты реализации | - прирост протяженности автомобильной дороги, на которой будут устранены ограничения пропускной способности к 2015 году, составит 37 км (25 процентов общей протяженности автомобильной дороги) |
| Этапы и сроки реализации проекта | - проектирование - 2011-2014 годы;<br>строительство и реконструкция - 2013-2015 годы |
| Объем и источник финансирования | - общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 8040 млн. рублей |

13. Реконструкция автомобильной дороги М-11 «Нарва» - от Санкт-Петербурга до границы с Эстонской Республикой (на Таллин)

| | |
|---|---|
| Описание | - реконструкция участков автомобильной дороги общей протяженностью 95 км (в том числе 93 погонных метра искусственных сооружений), которые предусмотрено осуществлять по этапам, в том числе строительство и реконструкция (включая инженерные изыскания и разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы) подъезда к морскому порту г. Усть -Луга (через Керстово, Котлы, Косколово), а также участка автомобильной дороги на подходах к многостороннему автомобильному пункту пропуска на государственной границе Российской Федерации «Ивангород» |

| | |
|---|---|
| Цели и основная задача | - цели - ускорение роста экономики страны, развитие опорной сети дорог Российской Федерации, улучшение качества жизни населения, снижение транспортных издержек и увеличение мобильности населения;<br>задача - устранение инфраструктурных ограничений грузо- и пассажиропотоков |
| Основные ожидаемые результаты реализации | - реализация проекта будет способствовать повышению эффективности функционирования морского порта г. Усть -Луга, повышению безопасности движения и сокращению времени доставки грузов |
| Этапы и сроки реализации проекта | - проектирование - 2010 - 2014 годы;<br>реконструкция - 2011 - 2015 годы |
| Объем и источник финансирования | - общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 10167 млн. рублей |

## 14. Реконструкция автомобильной дороги М-18 «Кола» - от Санкт-Петербурга через Петрозаводск, Мурманск, Печенегу до границы с Норвегией (международный автомобильный пункт пропуска «Борисоглебск»)

| | |
|---|---|
| Описание | - строительство и реконструкция участков автомобильной дороги общей протяженностью 39 км (388 погонных метров искусственных сооружений), которые предусмотрено осуществлять по этапам, в том числе строительство и реконструкция (включая инженерные изыскания и разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы) автомобильной дороги на участках км 1009 - км 1075 и км 1590 - км 1592, строительство и реконструкция мостовых переходов через р. Канда-Губа на км 1137 + 995, р. Печенгу на км 1517, р. Широкую Салму на км 1197 + 346 |

| | |
|---|---|
| Цели и основная задача | - цели - ускорение роста экономики страны, развитие опорной сети дорог Российской Федерации, улучшение качества жизни населения, снижение транспортных издержек и увеличение мобильности населения; задача - устранение инфраструктурных ограничений грузо- и пассажиропотоков |
| Основные ожидаемые результаты реализации | - прирост протяженности автомобильной дороги, на которой будут устранены ограничения пропускной способности к 2015 году, составит 39 км |
| Этапы и сроки реализации проекта | - продолжение проектирования - 2009-2012 годы; реконструкция - 2010-2013 годы |
| Объем и источник финансирования | - общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 2440 млн. рублей |

15. Строительство и реконструкция автомобильной дороги М-20 Санкт-Петербург - Псков - Пустошка - Невель до границы с Республикой Белоруссия

| | |
|---|---|
| Описание | - строительство и реконструкция участков автомобильной дороги общей протяженностью 47 км (1650 погонных метров искусственных сооружений), которые предусмотрено осуществлять по этапам, в том числе строительство и реконструкция (включая инженерные изыскания и разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы) автомобильной дороги на участках км 31 - км 56, завершение строительства обхода г. Луги, реконс трукция участка автомобильной дороги на подходах к многостороннему автомобильному пункту пропуска на государственной границе Российской Федерации «Лобок» |

| | |
|---|---|
| Цель и основная задача | - цель - повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны;<br>задача - увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров |
| Основные ожидаемые результаты реализации | - прирост протяженности автомобильной дороги, на которой будут устранены ограничения пропускной способности к 2015 году, составит 47 км |
| Этапы и сроки реализации проекта | - продолжение проектирования - 2009-2014 годы;<br>строительство и реконструкция - 2010 - 2015 годы |
| Объем и источник финансирования | - общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 7670 млн. рублей |

16. Строительство и реконструкция автомобильной дороги М-21 Волгоград - Каменск-Шахтинский до границы с Украиной (на Днепропетровск, Кишинев)

| | |
|---|---|
| Описание | - строительство и реконструкция участков автомобильной дороги общей протяженностью 33 км (372 погонных метра искусственных сооружений), которые предусмотрено осуществлять по этапам, в том числе строительство и реконструкция (включая инженерные изыскания и разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы) участков км 24 - км 59 и км 366 - км 378 |
| Цель и основная задача | - цель - повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны;<br>задача - увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров |

| | |
|---|---|
| Основные ожидаемые результаты реализации | - прирост протяженности автомобильной дороги, на которой будут устранены ограничения пропускной способности к 2015 году, составит 33 км |
| Этапы и сроки реализации проекта | - проектирование - 2011-2014 годы; строительство и реконструкция - 2012-2015 годы |
| Объем и источник финансирования | - общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 5570 млн. рублей |

17. Строительство и реконструкция автомобильной дороги М-23 Ростов-на-Дону - Таганрог до границы с Украиной (на Харьков, Одессу)

| | |
|---|---|
| Описание | - строительство и реконструкция участков автомобильной дороги общей протяженностью 38,6 км (172 погонных метра искусственных сооружений), которые предусмотрено осуществлять по этапам, в том числе строительство и реконструкция (включая инженерные изыскания и разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы) автомобильной дороги на участках км 20 - км 28, км 29 - км 58 + 300, реконструкция участка автомобильной дороги на подходах к многостороннему автомобильному пункту пропуска на государственной границе Российской Федерации «Весело-Вознесенка» |
| Цель и основная задача | - цель - повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны; задача - увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров |

| | |
|---|---|
| Основные ожидаемые результаты реализации | - прирост протяженности автомобильной дороги, на которой будут устранены ограничения пропускной способности к 2015 году, составит 38,6 км |
| Этапы и сроки реализации проекта | - проектирование - 2010-2014 годы; строительство и реконструкция - 2011-2015 годы |
| Объем и источник финансирования | - общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 5648 млн. рублей |

18. Строительство и реконструкция автомобильной дороги М-27 Джубга - Сочи до границы с Грузией (на Тбилиси и Баку)

| | |
|---|---|
| Описание | - строительство и реконструкция участков автомобильной дороги общей протяженностью 17 км (800 погонных метров искусственных сооружений), которые предусмотрено осуществлять по этапам, в том числе строительство и реконструкция (включая инженерные изыскания и разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы) обход а г. Сочи, III очередь (р. Псахе - пос. Нижняя Хобза), а также транспортных развязок в разных уровнях |
| Цель и основные задачи | - цель - повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны;<br>задачи - увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров, выполнение программы строительства олимпийских объектов и развития города Сочи как горно-климатического курорта, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2007 г. № 991 |

| | |
|---|---|
| Основные ожидаемые результаты реализации | - прирост протяженности автомобильной дороги, на которой будут устранены ограничения пропускной способности к 2015 году, составит 35,7 км |
| Этапы и сроки реализации проекта | - продолжение проектирования - 2009-2014 годы; строительство и реконструкция - 2010-2015 годы |
| Объем и источник финансирования | - общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 43392 млн. рублей |

19. Строительство и реконструкция автомобильной дороги М-29 «Кавказ» - из Краснодара (от Павловской) через Грозный, Махачкалу до границы с Азербайджанской Республикой (на Баку)

| | |
|---|---|
| Описание | - строительство и реконструкция участков автомобильной дороги общей протяженностью 87 км (1897 погонных метров искусственных сооружений), которые предусмотрено осуществлять по этапам, в том числе строительство и реконструкция (включая инженерные изыскания и разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы) участков км 229 - км 233, км 339 - км 342 (2-я очередь), км 602 - км 622, км 754 - км 764, км 798 - км 805, обхода г. Нальчика (3-й пусковой комплекс) км 0 - км 18, обхода оползневого участка от км 13 до км 16 подъезда к г. Ставрополю, реконструкция участка автомобильной дороги на подходах к многостороннему автомобильному пункту пропуска на государственной границе Российской Федерации «Яраг-Казмаляр» |

| | |
|---|---|
| Цель и основная задача | - цель - повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны;<br>задача - увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров |
| Основные ожидаемые результаты реализации | - реализация проекта будет способствовать развитию системы международных транспортных коридоров, интеграции в сеть европейских международных автомагистралей, повышению безопасности движения и сокращению времени пребывания в пути грузов и пассажиров |
| Этапы и сроки реализации проекта | - проектирование - 2010-2011 годы;<br>строительство и реконструкция - 2010-2012 годы |
| Объем и источник финансирования | - общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 11554 млн. рублей |

20. Реконструкция автомобильной дороги М-32 Самара–Большая Черниговка до границы с Республикой Казахстан (на Уральск, Актюбинск, Кызыл-Орду, Чимкент)

| | |
|---|---|
| Описание | - строительство и реконструкция участков автомобильной дороги общей протяженностью 37 км, которые предусмотрено осуществлять по этапам, в том числе строительство и реконструкция (включая инженерные изыскания и разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы) участка км 8 - км 24, а также реконструкция участка автомобильной дороги на подходах к многостороннему автомобильному пункту пропуска на государственной границе Российской Федерации «Курлин» (Маштаково) |

| | |
|---|---|
| Цель и основная задача | - цель - повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны;<br>задача - увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров |
| Основные ожидаемые результаты реализации | - прирост протяженности автомобильной дороги, на которой будут устранены ограничения пропускной способности к 2015 году, составит 37 км |
| Этапы и сроки реализации проекта | - проектирование - 2010 - 2012 годы;<br>реконструкция - 2011 - 2013 годы |
| Объем и источник финансирования | - общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 1102 млн. рублей |

21. Строительство и реконструкция автомобильной дороги М-51, М-53, М-55 «Байкал» - от Челябинска через Курган, Омск, Новосибирск, Кемерово, Красноярск, Иркутск, Улан-Удэ до Читы

| | |
|---|---|
| Описание | - строительство и реконструкция участков автомобильной дороги общей протяженностью 92 км (860 погонных метров искусственных сооружений), которые предусмотрено осуществлять по этапам, в том числе строительство и реконструкция (включая инженерные изыскания и разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы) участков км 49 - км 77 (2-й этап 1-й очереди строительства северного обхода г. Новосибирска от с. Прокудское до пос. Со кур с мостовым переходом через р. Обь у пос. Красный Яр), км 1161 -км 1165, км 1251 - км 1261, км 1296 - км 1320, км 1438 - км 1466, обхода г. Иркутска км 0 - км 24, реконструкция участков автомобильной дороги на подходах к многосторонним автомобильным пунктам пропуска на государственной границе |

| | |
|---|---|
| | Российской Федерации «Петухово» и «Исилькуль» |
| Цель и основная задача | - цель - повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны;<br>задача - увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров |
| Основные ожидаемые результаты реализации | - реализация проекта будет способствовать развитию системы международных транспортных коридоров, интеграции в сеть европейских международных автомагистралей, повышению безопасности движения и сокращению времени пребывания в пути грузов и пассажиров |
| Этапы и сроки реализации проекта | - продолжение проектирования - 2009-2013 годы;<br>строительство и реконструкция - 2010-2014 годы |
| Объем и источник финансирования | - общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 13713 млн. рублей |

22. Строительство и реконструкция на автомобильной дороге М-60 «Уссури» - от Хабаровска до Владивостока

| | |
|---|---|
| Описание | - строительство и реконструкция участков автомобильной дороги общей протяженностью 263 км (4392 погонных метра искусственных сооружений), которые предусмотрено осуществлять по этапам, в том числе строительство и реконструкция (включая инженерные изыскания и разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы) участков км 36 - км 59,<br>км 93 - км 98, км 105 - км 118, км 141 - км 182, км 209 - км 223, км 240 - км 252, км 290 - км 366, км 376 - км 381, км 663 - км 688, км 733 - км 750, обхода г. Уссурийска км 639 - км 664, |

| | |
|---|---|
| | реконструкция моста через р. Аван на км 135 + 860, реконструкция путепроводов через железные и автомобильные дороги на км 227, км 258, км 591 |
| Цель и основная задача | - цель - повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны;<br>задача - увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров |
| Основные ожидаемые результаты реализации | - реализация проекта будет способствовать развитию системы международных транспортных коридоров на территории Российской Федерации, интеграции в азиатскую сеть международных автомобильных дорог, повышению безопасности движения и сокращению времени пребывания в пути грузов и пассажиров |
| Этапы и сроки реализации проекта | - продолжение проектирования - 2009-2014 годы; строительство и реконструкция - 2010-2015 годы |
| Объем и источник финансирования | - общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 27641 млн. рублей |

23. Реконструкция автомобильной дороги А-141 Брянск - Смоленск до границы с Республикой Белоруссия (через Рудню, на Витебск)

| | |
|---|---|
| Описание | - реконструкция участков общей протяженностью 35,476 км, которые предусмотрено осуществлять по этапам, в том числе строительство и реконструкция (включая инженерные изыскания и разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы) участков км 129 - км 154, км 320 - км 330 |
| Цели и основная задача | - цели - ускорение роста экономики страны, развитие опорной сети дорог Российской Федерации, улучшение качества жизни |

| | |
|---|---|
| | населения, снижение транспортных издержек и увеличение мобильности населения; задача - устранение инфраструктурных ограничений грузо- и пассажиропотоков |
| Основные ожидаемые результаты реализации | - реализация проекта будет способствовать развитию системы международных транспортных коридоров на территории Российской Федерации, интеграции в европейскую сеть международных автомагистралей |
| Этапы и сроки реализации проекта | - продолжение проектирования - 2009-2011 годы; реконструкция - 2010-2015 годы |
| Объем и источник финансирования | - общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 8765 млн. рублей |

24. Строительство и реконструкция автомобильной дороги Улан-Удэ (автомобильная дорога «Байкал») - Кяхта до границы с Монголией

| | |
|---|---|
| Описание | - строительство и реконструкция автомобильной дороги общей протяженностью 24 км, которую предусмотрено осуществлять по этапам, в том числе строительство и реконструкция (включая инженерные изыскания и разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы) участка км 100 - км 124 |
| Цели и основная задача | - цели - ускорение роста экономики страны, развитие опорной сети дорог Российской Федерации, улучшение качества жизни населения, снижение транспортных издержек и увеличение мобильности населения; задача - устранение инфраструктурных ограничений грузо- и пассажиропотоков |
| Основные ожидаемые результаты реализации | - реализация проекта будет способствовать развитию системы международных транспортных коридоров на территории Российской Федерации, интеграции в азиатскую сеть международных автомобильных дорог |

| | |
|---|---|
| Этапы и сроки реализации проекта | - проектирование - 2011-2014 годы; строительство и реконструкция - 2013-2015 годы |
| Объем и источник финансирования | - общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 3921 млн. рублей |

25. Реконструкция автомобильной дороги А-229 Калининград - Черняховск - Нестеров до границы с Литовской Республикой (на Вильнюс, Минск, магистраль «Беларусь»)

| | |
|---|---|
| Описание | - строительство и реконструкция участков автомобильной дороги общей протяженностью 41 км, которые предусмотрено осуществлять по этапам, в том числе строительство и реконструкция (включая инженерные изыскания и разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы) участков км 67 - км 69, км 84, обхода г. Черняховска |
| Цели и основная задача | - цели - ускорение роста экономики страны, развитие опорной сети дорог Российской Федерации, улучшение качества жизни населения, снижение транспортных издержек и увеличение мобильности населения; задача - устранение инфраструктурных ограничений грузо- и пассажиропотоков |
| Основные ожидаемые результаты реализации | - реализация проекта будет способствовать развитию системы международных транспортных коридоров на территории Российской Федерации, интеграции в европейскую сеть международных автомагистралей, повышению безопасности движения и сокращению времени пребывания в пути грузов и пассажиров |
| Этапы и сроки реализации проекта | - проектирование - 2011-2012 годы; реконструкция - 2011-2012 годы |
| Объем и источник финансирования | - общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 7508 млн. рублей |

## 26. Реконструкция участков автомобильной дороги 1Р 242 Пермь – Екатеринбург

| | |
|---|---|
| Описание | - реконструкция участков автомобильной дороги, 1Р 242 Пермь - Екатеринбург общей протяженностью 106 км (1591 погонный метр искусственных сооружений), которые предусмотрено осуществлять по этапам, в том числе строительство и реконструкция (включая инженерные изыскания и разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы) участков км 13 - км 21, км 128 - км 136 и участка г. Пермь - граница Свердловской обл. |
| Цели и основная задача | - цели - ускорение роста экономики страны, развитие опорной сети дорог Российской Федерации, улучшение качества жизни населения, снижение транспортных издержек и увеличение мобильности населения;<br>задача - устранение инфраструктурных ограничений грузо- и пассажиропотоков |
| Основные ожидаемые результаты реализации | - прирост протяженности автомобильной дороги, на которой будут устранены ограничения пропускной способности к 2015 году, составит 106 км (30 процентов общей протяженности автомобильной дороги) |
| Этапы и сроки реализации проекта | - проектирование - 2010 - 2014 годы;<br>реконструкция - 2010 - 2015 годы |
| Объем и источник финансирования | общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 13927 млн. рублей |

## 27. Реконструкция участков автомобильной дороги 1Р 351 Екатеринбург – Тюмень

| | |
|---|---|
| Описание | - реконструкция участков автомобильной дороги общей протяженностью 139 км (622 погонных метра искусственных сооружений), которые предусмотрено осуществлять по этапам, в том числе строительство и реконструкция (включая инженерные изыскания и разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы) участков км 36 - км 94, км 136 - км 279, км 289 - км 294 |
| Цели и основная задача | - цели - ускорение роста экономики страны, развитие опорной сети дорог Российской Федерации, улучшение качества жизни населения, снижение транспортных издержек и увеличение мобильности населения;<br>задача - устранение инфраструктурных ограничений грузо- и пассажиропотоков |
| Основные ожидаемые результаты реализации | - прирост протяженности автомобильной дороги, на которой будут устранены ограничения пропускной способности к 2015 году, составит 139 км (49 процентов общей протяженности автомобильной дороги) |
| Этапы и сроки реализации проекта | - проектирование - 2010-2014 годы;<br>реконструкция - 2011-2015 годы |
| Объем и источник финансирования | - общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 19496 млн. рублей |

28. Реконструкция участков автомобильной дороги А-155 Черкесск - Домбай до границы с Грузией

| | |
|---|---|
| Описание | - реконструкция участков автомобильной дороги А-155 Черкесск - Домбай общей протяженностью 15,7 км (в том числе 856 погонных метров искусственных сооружений), которые предусмотрено осуществлять по этапам, в том числе реконструкция (включая инженерные изыскания и разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы) участка км 60 - км 70 и км 83 - км 88 с мостом-эстакадой через р. Кубань |
| Цели и основная задача | - цели - ускорение роста экономики страны, развитие опорной сети дорог Российской Федерации, улучшение качества жизни населения, снижение транспортных издержек и увеличение мобильности населения;<br>задача - устранение инфраструктурных ограничений грузо- и пассажиропотоков |
| Основные ожидаемые результаты реализации | - реализация проекта будет способствовать реализации рекреационного потенциала регионов Северного Кавказа, повышению безопасности движения и сокращению времени пребывания в пути грузов |
| Этапы и сроки реализации проекта | - продолжение проектирования - 2009-2011 годы; строительство и реконструкция - 2010-2015 годы |
| Объем и источник финансирования | - общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 3207 млн. рублей |

29. Реконструкция автомобильной дороги 1Р 158 Нижний Новгород - Саратов (через Арзамас, Саранск, Иссу, Пензу)

| | |
|---|---|
| Описание | - реконструкция участков автомобильной дороги общей протяженностью 14 км (448 погонных метров искусственных сооружений), которые предусмотрено осуществлять по этапам, в том числе строительство и реконструкция (включая инженерные изыскания и разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы) участков км 261 - км 251, реконструкция мостов через р. Алатырь на км 211, р. Водопрь на км 97 + 500, р. Сережа на км 83 + 500 |
| Цель и основная задача - | - цель - повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны;<br>задача - увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения |
| Основные ожидаемые результаты реализации | - реализация проекта позволит в 2009 - 2011 годах ввести в эксплуатацию 14 км дороги и 448 погонных метров искусственных сооружений на ней, осуществить реконструкцию 3 мостов, которые не могут быть приведены в нормативное состояние путем капитального ремонта, обеспечить повышение безопасности движения и сокращение времени пребывания в пути грузов и пассажиров |
| Этапы и сроки реализации проекта | - продолжение проектирования - 2009-2010 годы;<br>реконструкция - 2010-2014 годы |
| Объем и источник финансирования | - общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 1568 млн. рублей |

30. Строительство и реконструкция автомобильной дороги Алагир (автомобильная дорога «Кавказ») - Нижний Зарамаг до границы с Грузией

| | |
|---|---|
| Описание | - строительство и реконструкция участков автомобильной дороги общей протяженностью 10,7 км (в том числе 670 погонных метров искусственных сооружений), которые предусмотрено осуществлять по этапам, в том числе строительство и реконструкция (включая инженерные изыскания и разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы) противолавинной галереи на км 86, тоннеля на км 86 + 300, участка автомобильной дороги на подходах к многостороннему автомобильному пункту пропуска на государственной границе Российской Федерации «Нижний Зарамаг» |
| Цели и основная задача | - цели - ускорение роста экономики страны, развитие опорной сети дорог Российской Федерации, улучшение качества жизни населения, снижение транспортных издержек и увеличение мобильности населения;<br>задача - устранение инфраструктурных ограничений грузо- и пассажиропотоков на направлении Алагир - Нижний Зарамаг |
| Основные ожидаемые результаты реализации | - реализация проекта позволит обеспечить повышение безопасности движения по дороге в сложных условиях горной местности и сокращение времени пребывания в пути грузов и пассажиров |
| Этапы и сроки реализации проекта | - проектирование - 2010-2011 годы;<br>строительство и реконструкция - 2011-2012 годы |
| Объем и источник финансирования | - общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 2028 млн. рублей |

31. Реконструкция участков автомобильной дороги 1Р 402 Тюмень - Ялуторовск - Ишим – Омск

| | |
|---|---|
| Описание | - реконструкция участков автомобильной дороги общей протяженностью 58 км (1377 погонных метров искусственных сооружений), которые предусмотрено осуществлять по этапам, в том числе строительство и реконструкция (включая инженерные изыскания и разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы) участков км 10 - км 13, км 77 - км 89 с мостом через р. Тобол, км 246 - км 297, путепровода через железную дорогу на км 94 + 742 |
| Цели и основная задача | - цели - ускорение роста экономики страны, развитие опорной сети дорог Российской Федерации, улучшение качества жизни населения, снижение транспортных издержек и увеличение мобильности населения;<br>задача - устранение инфраструктурных ограничений грузо- и пассажиропотоков |
| Основные ожидаемые результаты реализации | - реализация проекта будет способствовать развитию системы автомагистралей и скоростных дорог Российской Федерации, имеющих выход на международный транспортный коридор «Транссиб», обеспечению связей на направлении транспортного коридора «Центр - Урал» и далее в направлении регионов Сибирского и Дальневосточного федерального округов. Прирост протяженности автомобильной дороги, на которой будут устранены ограничения пропускной способности к 2015 году, составит 58 км |
| Этапы и сроки реализации проекта | - проектирование - 2010-2013 годы;<br>реконструкция - 2011-2014 годы |

| | |
|---|---|
| Объем и источник финансирования | - общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 6155 млн. рублей |

32. Строительство автомобильной дороги Великий Новгород - Усть-Луга

| | |
|---|---|
| Описание | - строительство и реконструкция автомобильной дороги федерального значения общей протяженностью 261 км, которые предусмотрено осуществлять по этапам (включая инженерные изыскания и разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы). Наименование объектов проектирования и строительства и их характеристики будут определены после включения автомобильной дороги в перечень автомобильных дорог общего пользования федерального значения и выполнения инженерных изысканий |
| Цели и основная задача | - цели - ускорение роста экономики страны, развитие опорной сети дорог Российской Федерации, улучшение качества жизни населения, снижение транспортных издержек и увеличение мобильности населения;<br>задача - устранение инфраструктурных ограничений грузо- и пассажиропотоков |
| Основные ожидаемые результаты реализации | - реализация проекта будет способствовать повышению эффективности функционирования морского порта г. Усть -Луга, повышению безопасности движения и сокращению времени доставки грузов |
| Этапы и сроки реализации проекта | - проектирование - 2010-2014 годы;<br>строительство - 2011-2015 годы |
| Объем и источник финансирования | общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 49600 млн. рублей |

## 33. Строительство и реконструкция автомобильной дороги от Санкт-Петербурга через Приозерск, Сортавалу до Петрозаводска

| | |
|---|---|
| Описание | - строительство и реконструкция участков автомобильной дороги общей протяженностью 161 км, которые предусмотрено осуществлять по этапам (включая инженерные изыскания и разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы). Наименование объектов проектирования и строительства и их характеристики будут определены после выполнения инженерных изысканий |
| Цели и основная задача | - цели - ускорение роста экономики страны, развитие опорной сети дорог Российской Федерации, улучшение качества жизни населения, снижение транспортных издержек и увеличение мобильности населения;<br>задача - устранение инфраструктурных ограничений грузо- и пассажиропотоков |
| Основные ожидаемые результаты реализации | - реализация проекта будет способствовать развитию транспортных связей на направлении транспортного коридора «Север - Юг», повышению безопасности движения и сокращению времени доставки грузов в Мурманский морской торговый порт |
| Этапы и сроки реализации проекта | - проектирование - 2010-2014 годы;<br>строительство и реконструкция - 2011-2015 годы |
| Объем и источник финансирования | - общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 19963 млн. рублей |

## 34. Реконструкция автомобильной дороги М-56 «Лена» - от Невера до Якутска

| | |
|---|---|
| Описание | - реконструкция участков автомобильной дороги М-56 «Лена» - от Невера до Якутска общей протяженностью 119 км (в том числе 749 погонных метров искусственных сооружений), которые предусмотрено осуществлять по этапам, в том числе реконструкция (включая инженерные изыскания и разработку и проведение государственной экспертизы проектной документации) участков км 58 - км 63, км 427 - км 436, км 444 - км 455, км 468 - км 475 (2-я стадия), км 807 - км 813, км 813 - км 825 |
| Цели и основная задача | - цели - ускорение роста экономики страны, развитие опорной сети дорог Российской Федерации, улучшение качества жизни населения, снижение транспортных издержек и увеличение мобильности населения;<br>задача - устранение инфраструктурных ограничений грузо- и пассажиропотоков |
| Основные ожидаемые результаты реализации | - реализация мероприятия будет способствовать ускорению социально-экономического развития Республики Саха (Якутия) и других регионов Дальневосточного федерального округа и сокращению времени доставки грузов в северные регионы Дальневосточного федерального округа |
| Этапы и сроки реализации проекта | - продолжение проектирования - 2009-2014 годы;<br>реконструкция - 2010-2015 годы |
| Объем и источник финансирования | - общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 1815 млн. рублей |

35. Строительство и реконструкция автомобильной дороги «Колыма» - строящаяся дорога от Якутска до Магадана

| | |
|---|---|
| Описание | - строительство и реконструкция участков автомобильной дороги общей протяженностью 96 км (в том числе 1664 погонных метра искусственных сооружений), которые предусмотрено осуществлять по этапам, в том числе строительство и реконструкция (включая инженерные изыскания и разработку и проведение государственной экспертизы проектной документации) участков км 427 - км 436, км 444 - км 455, км 535 - км 541, км 587 - км 603, км 711 - км 720, км 919 - км 938, строительство мостового перехода через р. Алдан на км 389 |
| Цели и основная задача | - цели - ускорение роста экономики страны, развитие опорной сети дорог Российской Федерации, улучшение качества жизни населения, снижение транспортных издержек и увеличение мобильности населения;<br>задача - устранение инфраструктурных ограничений грузо- и пассажиропотоков |
| Основные ожидаемые результаты реализации | - реализация мероприятия будет способствовать ускорению социально-экономического развития регионов Дальневосточного федерального округа и сокращению времени доставки грузов в северные регионы Дальневосточного федерального округа |
| Этапы и сроки реализации проекта | - продолжение проектирования - 2009-2014 годы;<br>строительство и реконструкция - 2010-2015 годы |
| Объем и источник финансирования | - общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 17592 млн. рублей |

36. Строительство и реконструкция автомобильной дороги М-54 «Енисей» - от Красноярска через Абакан, Кызыл до границы с Монголией

| | |
|---|---|
| Описание | - строительство и реконструкция участков общей протяженностью 54 км (в том числе 431 погонный метр искусственных сооружений), которые предусмотрено осуществлять по этапам, в том числе строительство и реконструкция (включая инженерные изыскания и разработку и проведение государственной экспертизы проектной документации) участков км 602 - км 602 + 300 (противолавинная галерея), км 1023 + 800 - км 1048 с мостовым переходом через р. Эрзин, км 1048 - км 1068, реконструкция участка автомобильной дороги на подходах к многостороннему автомобильному пункту пропуска на государственной границе Российской Федерации «Цаган-Толгой» |
| Цели и основная задача | - цели - ускорение роста экономики страны, развитие опорной сети дорог Российской Федерации, улучшение качества жизни населения, снижение транспортных издержек и увеличение мобильности населения;<br>задача - устранение инфраструктурных ограничений грузо- и пассажиропотоков |
| Основные ожидаемые результаты реализации | - реализация проекта будет способствовать интеграции дорожной сети в азиатскую сеть международных автомобильных дорог, повышению безопасности движения и сокращению времени доставки грузов и пассажиров |
| Этапы и сроки реализации проекта | - проектирование - 2010-2011 годы;<br>строительство и реконструкция - 2011-2012 годы |
| Объем и источник финансирования | - общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 2716 млн. рублей |

## 37. Строительство и реконструкция участков автомобильной дороги «Вилюй», строящейся автомобильной дороги М-53 «Байкал» через Братск, Усть-Кут, Мирный до Якутска

| | |
|---|---|
| Описание | - строительство и реконструкция участков автомобильной дороги «Вилюй» от автомобильной дороги М-53 «Байкал» через Братск, Усть-Кут, Мирный до Якутска общей протяженностью до 423 км, которые предусмотрено осуществлять по этапам (включая инженерные изыскания и разработку и проведение государственной экспертизы проектной документации). Наименование объектов проектирования и строительства и их характеристики будут уточнены после выполнения инженерных изысканий |
| Цели и основная задача | - цели - ускорение роста экономики страны, развитие опорной сети дорог Российской Федерации, улучшение качества жизни населения, снижение транспортных издержек и увеличение мобильности населения;<br>задача - устранение инфраструктурных ограничений грузо- и пассажиропотоков |
| Основные ожидаемые результаты реализации | - реализация мероприятия будет способствовать ускорению развития регионов Дальневосточного федерального округа и повышению устойчивости функционирования транспортной системы |
| Этапы и сроки реализации проекта | - проектирование - 20102014 годы;<br>строительство и реконструкция - 2011-2015 годы |
| Объем и источник финансирования | - общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 28072 млн. рублей |

## 38. Строительство и реконструкция автомобильной дороги М-52 «Чуйский тракт» - от Новосибирска через Бийск до границы с Монголией

| | |
|---|---|
| Описание | - строительство и реконструкция участков автомобильной дороги М-52 «Чуйский тракт» - от Новосибирска через Бийск до границы с Монголией протяженностью 89 км (в том числе 480,29 погонных метра искусственных сооружений), которые предусмотрено осуществлять по этапам, в том числе строительство и реконструкция (включая разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы) участков км 183 - км 202, км 428 + 304 - км 495, участка автомобильной дороги на подходах к многостороннему автомобильному пункту пропуска на государственной границе Российской Федерации «Ташанта» |
| Цели и основная задача | - цели - ускорение роста экономики страны, развитие опорной сети дорог Российской Федерации, улучшение качества жизни населения, снижение транспортных издержек и увеличение мобильности населения;<br>задача - устранение инфраструктурных ограничений грузо- и пассажиропотоков |
| Основные ожидаемые результаты реализации | - реализация проекта будет способствовать интеграции дорожной сети в азиатскую сеть международных автомобильных дорог, повышению безопасности движения и сокращению времени доставки грузов и пассажиров |
| Этапы и сроки реализации проекта | - проектирование - 2010-2011 годы;<br>строительство и реконструкция - 2011-2012 годы |
| Объем и источник финансирования | - общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 4320 млн. рублей |

39. Инвестиционный проект по ликвидации грунтовых разрывов на сети автомобильных дорог федерального значения

| | |
|---|---|
| Описание | - проект предусматривает ликвидацию грунтовых разрывов на автомобильных дорогах федерального значения общей протяженностью 230 км, осуществляется по этапам, в том числе строительство (включая разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы) участков следующих автомобильных дорог:<br>Астрахань - Махачкала (новое направление) на участке км 134 + 000 - км 209 + 000 (Республика Калмыкия) протяженностью 109 км; подъезд к г. Оренбургу от М -5 «Урал» на участке км 131 + 000 - км 145 + 000 (Оренбургская обл.) протяженностью 14 км;<br>Урвань - Уштулу (через Верхнюю Балкарию) на участке км 61 + 000 - км 83 + 000 (Кабардино-Балкарская Республика) протяженностью 22 км;<br>М-54 «Енисей» от Красноярска через Абакан, Кызыл до границы с Монголией на участке км 1048 + 000 - км 1079 + 000 (Республика Тыва) протяженностью 31 км;<br>А-155 Черкесск - Домбай до границы с Грузией на участке км 21 + 000 - км 30 + 000 (Карачаево-Черкесская Республика) протяженностью 9 км |
| Цель и основные задачи | - цель - повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны;<br>задачи - устранение грунтовых разрывов сети автомобильных дорог и доведение качества дорог до нормативного уровня |

| | |
|---|---|
| Основные ожидаемые результаты реализации | - реализация проекта по ликвидации грунтовых разрывов на сети автомобильных дорог федерального значения будет способствовать повышению надежности функционирования сети автомобильных дорог федерального значения, в том числе входящих в состав международных транспортных коридоров «Транссиб» и «Север - Юг», повышению безопасности движения и сокращению времени пребывания в пути грузов и пассажиров |
| Этапы и сроки реализации проекта | - продолжение проектирования - 2009-2010 годы; строительство - 2010-2015 годы |
| Объем и источник финансирования | - общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 85873 млн. рублей |

40. Инвестиционный проект по реконструкции искусственных сооружений, находящихся в ремонтонепригодном состоянии

| | |
|---|---|
| Описание | - проект по реконструкции искусственных сооружений, находящихся в ремонтонепригодном состоянии, предусматривает реконструкцию указанных искусственных сооружений, не предусмотренных проектами реконструкции участков автомобильных дорог федерального значения, включает в себя 148 искусственных сооружений и осуществляется по этапам, в том числе реконструкция (включая разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы) следующих искусственных сооружений:<br>М-4 «Дон» - путепроводы на км 117 + 080, км 1339 + 895, мосты через р. Дон на км 1061 + 569 (левый), р. Джубгу на км 1140 +860;<br>М-5 «Урал» - мост через р. Вобля на км 133+ 70;<br>М-6 «Каспий» - путепровод через железную дорогу на км 127 + 960; |

М-8 «Холмогоры» - мосты через р. Москву на км 25 + 591, р. Трубеж на км 139 + 930, путепроводы через автомобильные дороги на км 240 + 100, км 243 + 050, км 244 + 600, км 248 + 900, км 251 +800;
М-18 «Кола» - мост через р. Шую на км 437 +578;
М-29 «Кавказ» - мосты через р. Ассу на км 611 + 270, р. Баксан км 82 + 775;
М-51, М-53, М-55 «Байкал» - мост через р. Оку на км 1626 + 400;
М-52»Чуйский тракт» - железнодорожный путепровод на км 190 + 876;
М-54 «Енисей» - мосты через р. Эрзин на км 1024 + 012, р. Мана на км 32 + 779;
М-55 «Лена» - мост через р. Малый Нимныр на км 517 + 758, р. Атыр-Баса на км 560 + 786, р. Неумня на км 614 + 530, ручей на км 609 + 379, ручей на км 618 + 688, р. Сатрын на км 666 + 975, ручей на км 962 + 654, ручей на км 108 + 358, ручей на км 110 + 885, суходол на км 622 + 217, суходол на км 622 + 714, суходол на км 623 + 906, суходол на км 624 + 341, суходол на км 624 + 565, суходол на км 624 + 783, ручей Кайла на км 689 + 695;
М-60 «Уссури» - мосты через р. Кедровку, р. Чирки на км 24 + 034, ручей на км 464 + 250, ручей на км 466 +352, р. Монастырку на км 589 + 534, путепровод через железную дорогу на км 668 + 011;
«Колыма» - строящаяся дорога от Якутска до Магадана, Республика Саха (Якутия) - мосты на км 608 + 425, км 539, через р. Пятилетку на км 1618, р. Колыму на км 1579 + 920, р. Куланду км 480 + 942, р. Мякит на км 1722 + 757, ключ Светлый на км 1171 + 150, ключ Спокойный на км 1181 + 530, ключ Кара-Юрях на км 1138 + 404;
А-101 Москва - Малоярославец - Рославль до границы с Республикой Белоруссия (на Бобруйск, Слуцк) - мост через р. Десну на км 351 + 426;

| | |
|---|---|
| | А-104 Москва - Дмитров - Дубна - мосты через ручей на км 86 + 001, р. Икшанку на км 54 + 046;<br>А-107 Московское малое кольцо - путепровод через железную дорогу на км 16 + 250;<br>А-108 Московское большое кольцо - путепровод через железную дорогу на км 25 + 950;<br>А-158 Прохладный - Баксан - Эльбрус - селепровод через ручей на км 84;<br>Тюмень - Ханты-Мансийск через Тобольск, Сургут, Нефтеюганск - мост через р. Демьянку на км 429 + 849;<br>1Р 132 «Калуга - Тула - Михайлов - Рязань» - мост через р. Упа на км 71 + 567, подъезд к г. Одинцово - мост через р. Медведку на км 8 + 110;<br>«Вилюй» - мосты через р. Кукур на км 982 + 151, р. Кукур на км 982 + 183, р. Угуя на км 1048 + 460, ручей на км 1067 + 239, р. Черную на км 1145 +526 |
| Цели и основная задача | - цели - ускорение роста экономики страны, развитие опорной сети дорог Российской Федерации, улучшение качества жизни населения, снижение транспортных издержек и увеличение мобильности населения;<br>задача - устранение инфраструктурных ограничений грузо- и пассажиропотоков |
| Основные ожидаемые результаты реализации | - реконструкция искусственных сооружений, находящихся в ремонтонепригодном состоянии, будет способствовать повышению надежности функционирования сети автомобильных дорог федерального значения, безопасности движения и сокращению времени доставки грузов и пассажиров |
| Этапы и сроки реализации проекта | - продолжение проектирования - 2009-2014 годы;<br>строительство и реконструкция - 2010-2015 годы |

| | |
|---|---|
| Объем и источник финансирования | - общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета – 52002 млн.рублей |
| Примечания: | 1. Сроки реализации инвестиционных проектов указаны без учета времени выполнения работ и услуг, связанных с резервированием, изъятием и выкупом земельных участков, переводом земель в категорию земель транспорта, оформлением и государственной регистрацией прав на них, а также урегулированием имущественных отношений, включая прекращение прав и расселение собственников приватизированных квартир в многоквартирных жилых домах, подлежащих изъятию для федеральных государственных нужд.<br>2. Наименования этапов инвестиционных проектов, их мощность и характеристики уточняются при выполнении инженерных изысканий и разработке проектной документации.<br>3. Государственный заказчик - координатор федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010 - 2015 годы)» вправе осуществлять изменение этапов инвестиционных проектов. |

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3
к подпрограмме «Автомобильные дороги»

## ОБЪЕМЫ

**финансирования мероприятий подпрограммы «Автомобильные дороги»**

(млн. рублей, в ценах соответствующих лет)

| | 2010-2015 годы - всего | В том числе | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | 2015 год |
| I. Общие расходы на реализацию подпрограммы | | | | | | | |
| Всего по подпрограмме | 4 341 927 | 495 115 | 577 483 | 673 894 | 777 277 | 873 865 | 944 293 |
| в том числе: | | | | | | | |
| федеральный бюджет | 3 253 000 | 369 910 | 453 430 | 513 160 | 576 050 | 639 340 | 701 110 |
| из них: | | | | | | | |
| межбюджетные трансферты | 440 000 | 79 700 | 79 000 | 79 000 | 67 800 | 67 500 | 67 000 |
| бюджеты субъектов Российской Федерации | 394 878 | 80 496 | 72 989 | 70 201 | 58 100 | 57 098 | 55 994 |
| внебюджетные источники | 694 049 | 44 709 | 51064 | 90 533 | 143 127 | 177 427 | 187 189 |
| II. Капитальные вложения | | | | | | | |
| Всего по подпрограмме | 4 323 808 | 492 503 | 573 791 | 670 755 | 774 257 | 870 969 | 941 533 |
| в том числе: | | | | | | | |
| федеральный бюджет | 3 236 827 | 367 642 | 450 119 | 510 314 | 573 333 | 636 755 | 698 664 |

| | 2010-2015 годы - всего | В том числе | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | 2015 год |
| из них: | | | | | | | |
| субсидии | 440 000 | 79 700 | 79 000 | 79 000 | 67 800 | 67 500 | 67 000 |
| бюджеты субъектов Российской Федерации | 394 878 | 80 496 | 72 989 | 70 201 | 58 100 | 57 098 | 55 994 |
| внебюджетные источники | 692 103 | 44 365 | 50 683 | 90 240 | 142 824 | 177 116 | 186 875 |
| Задача по увеличению протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям, для достижения цели по развитию современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике | | | | | | | |
| Всего (федеральный бюджет) | 573 911 | 73 886 | 104 998 | 82 131 | 81 083 | 104 897 | 126 916 |
| Расходы на реализацию инвестиционных проектов по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования федерального значения, не входящих в состав международных транспортных коридоров, - всего | 277 450,9 | 50 110,9 | 54 418 | 44 070 | 35 833 | 36 276 | 56 743 |

| | 2010-2015 годы - всего | В том числе | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | 2015 год |
| в том числе: | | | | | | | |
| реконструкция участков автомобильной дороги М-9 «Балтия» - от Москвы через Волоколамск до границы с Латвийской Республикой (на Ригу) | 33 171 | 1506 | 5 065 | 5 199 | 6 002 | 6 001 | 9 398 |
| реконструкция участков автомобильной дороги М-11 «Нарва» - от Санкт-Петербурга до границы с Эстонской Республикой (на Таллин) | 10 167 | 601 | 1 154 | 1241 | 1 755 | 2 526 | 2 890 |
| реконструкция участков автомобильной дороги М-19 Новошахтинск - Майский (из Киева через Полтаву, Харьков) от границы с Украиной до магистрали «Дон» | 17 | - | 1 | 16 | - | - | - |
| реконструкция участков автомобильной дороги Новороссийск - Керченский пролив (на Симферополь) | 134 | 71 | 4 | 59 | - | - | - |

| | 2010-2015 годы - всего | В том числе | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | 2015 год |
| реконструкция участков автомобильной дороги А-103 Щелковское шоссе до пересечения с Московским малым кольцом | 4 248 | 68 | 229 | 1 863 | 2 088 | - | - |
| реконструкция участков автомобильной дороги А-104 Москва - Дмитров - Дубна | 42 134 | 3 000 | 6 000 | 7 000 | 8 000 | 9 000 | 9 134 |
| реконструкция участков автомобильной дороги Московское малое кольцо через Икшу, Ногинск, Бронницы, Голицино, Истру | 14 155 | 5 092 | 7 025 | 805 | 703 | 212 | 318 |
| реконструкция участков автомобильной дороги Московское большое кольцо через Дмитров, Сергиев Посад, Орехово-Зуево, Воскресенск, Михнево, Балабаново, Рузу, Клин | 4 694 | 104 | 1 765 | 1 714 | 283 | 540 | 288 |
| реконструкция участков автомобильной дороги А-155 Черкесск - Домбай до границы с Грузией на участке Черкесск - Усть-Джегута | 3 207 | 522 | 500 | 500 | 415 | 470 | 800 |

| | 2010-2015 годы - всего | В том числе | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | 2015 год |
| реконструкция участков автомобильной дороги А-212 Псков - Изборск до границы с Эстонской Республикой (на Ригу) | 12 | - | - | - | - | 1 | 11 |
| реконструкция участков автомобильной дороги А-349 Барнаул - Рубцовск до границы с Республикой Казахстан (на Семипалатинск) | 40 | - | - | - | 2 | 38 | - |
| реконструкция участков автомобильной дороги 1Р 158 Нижний Новгород - Саратов (через Арзамас, Саранск, Иссу, Пензу) | 1568 | 460 | 619 | - | 196 | 293 | - |
| из них: | | | | | | | |
| реконструкция автомобильной дороги 1Р 158 Нижний Новгород - Арзамас - Саранск на участке км 261 + 000 -км 251 + 000 в Республике Мордовия | 769 | 300 | 468,8 | - | - | - | - |

| | 2010-2015 годы - всего | В том числе | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | 2015 год |
| реконструкция участков автомобильной дороги 1Р 175 Йошкар-Ола - Зеленодольск до магистрали «Волга» | 1 806 | 780 | 1 026 | - | - | - | - |
| из них: | | | | | | | |
| реконструкция автомобильной дороги 1Р 175 Йошкар-Ола - Зеленодольск до магистрали «Волга» на участке Сафоново - Залесный, Республика Татарстан | 878,8 | 400 | 478,8 | - | - | - | - |
| строительство и реконструкция участков автомобильной дороги Алагир (автомобильная дорога «Кавказ») - Нижний Зарамаг до границы с Грузией | 2 028 | 739 | 907 | 382 | - | - | - |
| реконструкция участков автомобильной дороги 1Р 335 Оренбург - Илек до границы с Республикой Казахстан (на Уральск) | 12 | 1 | 11 | - | - | - | - |

| | 2010-2015 годы - всего | В том числе | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | 2015 год |
| строительство и реконструкция участков автомобильной дороги подъезд к государственному комплексу «Завидово» (с проездами по его территории) от автомобильной дороги «Россия» (М-10) | 87 | 87 | - | - | - | - | - |
| реконструкция участков автомобильной дороги 1Р 402 Тюмень - Ялуторовск - Ишим - Омск | 6 155 | 703 | 1086 | 1 771 | 1 112 | 1 483 | - |
| реконструкция участков автомобильной дороги 1Р 404 Тюмень - Ханты-Мансийск через Тобольск, Сургут, Нефтеюганск | 91,4 | 91,4 | - | - | - | - | - |
| из них: | | | | | | | |
| реконструкция моста через р. Демьянку на км 429 + 849 автомобильной дороги Тюмень - Ханты-Мансийск, Тюменская область | 91,4 | 91,4 | - | - | - | - | - |

| | 2010-2015 годы - всего | В том числе | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | 2015 год |
| строительство второй очереди кольцевой автомобильной дороги вокруг г. Санкт-Петербурга от Московского шоссе до станции Бронка. Участок от автомобильной дороги «Нарва» до поселка Бронка | 14 783,5 | 14 783,5 | - | - | - | - | - |
| реконструкция участков автомобильной дороги Южно-Сахалинск - Холмск | 458 | - | - | 31 | 427 | - | - |
| строительство участков автомобильной дороги Великий Новгород - Усть-Луга | 49 600 | 4 000 | 7 000 | 8 000 | 9 000 | 10 000 | 11 600 |
| реконструкция участков автомобильной дороги Майкоп - Усть-Лабинск - Кореновск | 228 | 228 | - | - | - | - | - |
| строительство и реконструкция участков автомобильной дороги от Санкт-Петербурга через Приозерск, Сортавалу до Петрозаводска | 19 963 | 5 400 | 6 363 | 1 900 | 1 900 | 1 900 | 2 500 |

| | 2010-2015 годы - всего | В том числе | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | 2015 год |
| реконструкция подъезда к государственному комплексу «Таруса» и проездов по его территории | 424 | 141 | 141 | 142 | - | - | - |
| реконструкция участков автомобильной дороги М-56 «Лена» от Невера до Якутска | 1 815 | 1446 | 166 | - | - | 10 | 193 |
| из них: | | | | | | | |
| реконструкция автомобильной дороги Б.Невер - Якутск М-56 «Лена» на участке км 813 - км 825 в Республике Саха (Якутия) | 373,6 | 373,6 | - | - | - | - | - |
| реконструкция участков автомобильной дороги Астрахань - Кочубей - Кизляр - Махачкала | 6 001 | 2 609 | 3 392 | - | - | - | - |
| строительство и реконструкция участков автомобильной дороги «Колыма» - строящаяся дорога от Якутска до Магадана | 17 592 | 2 971 | 4 435 | 6 121 | 1000 | 1000 | 2 065 |

| | 2010-2015 годы - всего | В том числе | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | 2015 год |
| из них: | | | | | | | |
| строительство автомобильной дороги «Колыма» - строящаяся дорога от Якутска до Магадана на участке км 919 - км 938, Республика Саха (Якутия) | 536,2 | 536,2 | - | - | - | - | - |
| строительство и реконструкция участков автомобильной дороги М-54 «Енисей» - от Красноярска через Абакан, Кызыл до границы с Монголией | 2 716 | 533 | 986 | 1 197 | - | - | - |
| строительство и реконструкция участков автомобильной дороги «Вилюй» - автомобильная дорога, строящаяся от автомобильной дороги М-53 «Байкал» через Братск, Усть-Кут, Мирный до Якутска | 28 072 | - | 2 462 | 2618 | 2 899 | 2 617 | 17 476 |
| реконструкция участков автомобильной дороги М-51, М-53, М-55 «Байкал» - от Челябинска через Курган, Омск, Новосибирск, Кемерово, Красноярск, Иркутск, Улан-Удэ до Читы | 7 491 | 2 842 | 2 728 | 1 787 | 6 | 128 | - |

| | 2010-2015 годы - всего | В том числе | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | 2015 год |
| строительство и реконструкция участков автомобильной дороги М-52 «Чуйский тракт» - от Новосибирска через Бийск до границы с Монголией | 4 320 | 1316 | 1 318 | 1 686 | - | - | - |
| реконструкция участков автомобильной дороги М-38 Омск – Черлак до границы с Республикой Казахстан (на Павлодар, Семипалатинск, Майкапчигай) | 261 | 16 | 35 | 38 | 45 | 57 | 70 |
| Расходы на ликвидацию грунтовых разрывов на сети автомобильных дорог федерального значения | 85 873 | 11 667 | 15 387 | 6 373 | 11246 | 19 200 | 22 000 |
| Расходы на замену дорожной одежды переходного типа на капитальный | 210 587,1 | 12 108,1 | 35 193 | 31 688 | 34 004 | 49 421 | 48 173 |
| Задача по созданию условий для формирования единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения, для достижения цели по повышению доступности услуг транспортного комплекса для населения | | | | | | | |
| Расходы по инвестиционным проектам по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования регионального, межмуниципального и местного значения, предусматривающим федеральное софинансирование, - всего | 834 878 | 160 196 | 151 989 | 149 201 | 125 900 | 124 598 | 122 994 |

| | 2010-2015 годы - всего | В том числе | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | 2015 год |
| в том числе: | | | | | | | |
| федеральный бюджет (субсидии) | 440 000 | 79 700 | 79 000 | 79 000 | 67 800 | 67 500 | 67 000 |
| бюджеты субъектов Российской Федерации | 394 878 | 80 496 | 72 989 | 70 201 | 58 100 | 57 098 | 55 994 |
| Задача по увеличению протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог общего пользования федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров, для достижения цели по повышению конкурентоспособности транспортной системы России и реализации транзитного потенциала страны | | | | | | | |
| Расходы на реализацию инвестиционных проектов по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования федерального значения, входящих в состав международных транспортных коридоров, - всего | 2 791569 | 239 814 | 295 071 | 421 302 | 547 557 | 619 624 | 668 201 |
| в том числе: | | | | | | | |
| федеральный бюджет | 2 099 466 | 195 449 | 244 388 | 331 062 | 404 733 | 442 508 | 481 326 |
| внебюджетные источники | 692 103 | 44 365 | 50 683 | 90 240 | 142 824 | 177 116 | 186 875 |

| | 2010-2015 годы - всего | В том числе | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | 2015 год |
| Расходы на реализацию инвестиционных проектов по строительству и реконструкции бесплатных автомобильных дорог - всего (федеральный бюджет) | 1 058 360 | 128 386 | 167 760 | 195 262 | 190 044 | 176 367 | 200 541 |
| в том числе: | | | | | | | |
| строительство и реконструкция автомобильной дороги М-1 «Беларусь» - от Москвы до границы с Республикой Беларусь (на Минск, Брест) | 64 891 | 6 188 | 8 391 | 11446 | 10 267 | 11 710 | 16 889 |
| строительство и реконструкция автомобильной дороги М-2 «Крым» - от Москвы через Тулу, Орел, Курск, Белгород до границы с Украиной (на Харьков, Днепропетровск, Симферополь) | 50 371 | 2 618 | 2 723 | 5 052 | 9 650 | 10 099 | 20 229 |
| из них: | | | | | | | |
| строительство автомобильной дороги М-2 «Крым» Москва - Харьков на участке Серпухов - Тула (км 178 - км 222), Тульская область | 18 874,2 | 1 500 | 2 000 | 3 000 | 4 000 | 4 000 | 4 374,2 |

| | 2010-2015 годы - всего | В том числе | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | 2015 год |
| строительство и реконструкция участков автомобильной дороги М-3 «Украина» - от Москвы через Калугу, Брянск до границы с Украиной (на Киев) | 18 453 | 718 | 2 305 | 923 | 4 071 | 4 100 | 6 336 |
| строительство и реконструкция автомобильной дороги М-4 «Дон» - от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска | 188 266 | 41 964 | 39 563 | 25 530 | 14 167 | 31 429 | 35 613 |
| из них: | | | | | | | |
| реконструкция с последующей эксплуатацией на платной основе автомобильной дороги М-4 , «Дон» от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска на участке км 21 - км 117 + 173 (II пусковой комплекс км 48 + 642 - км 71 +350), Московская область | 2 739,3 | 2 000 | 739,3 | - | - | - | - |

| | 2010-2015 годы - всего | В том числе | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | 2015 год |
| строительство участка магистрали «Дон» от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска км 225,6 - км 414,7 на участке км 330,8 - км 355, Липецкая область | 4 256,1 | 2 500 | 1 756,1 | - | - | - | - |
| реконструкция автомобильной дороги М-4 «Дон» от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска на участке км 544,7 - км 556 в Воронежской области | 2 369,2 | 1200 | 1 169,2 | - | - | - | - |
| реконструкция автомобильной дороги М-4 «Дон» от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска на участке км 599 - км 633 в Воронежской области | 11 843,2 | 4 000 | 4 000 | 3 843,2 | - | - | - |

| | 2010-2015 годы - всего | В том числе | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | 2015 год |
| реконструкция автомобильной дороги М-4 «Дон» от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска на участке км 777 + 045- км 801 + 000, Ростовская область | 1 172,1 | 1 172,1 | - | - | - | - | - |
| реконструкция автомобильной дороги М-4 «Дон» от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска на участке км 801 - км 826 в Ростовской области | 4 494,8 | 1 800 | 2 000 | 694,8 | - | - | - |
| реконструкция автомобильной дороги М-4 «Дон» от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска на участке км 826 + 000 км 854 + 000, Ростовская область | 988,2 | 988,2 | - | - | - | - | - |
| реконструкция автомагистрали М-4 «Дон» от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска на участке км 865 - км 877, Ростовская область | 749 | 749 | - | - | - | - | - |

| | 2010-2015 годы - всего | В том числе | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | 2015 год |
| реконструкция автомагистрали М-4 «Дон» от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска на участке км 907 - км 925, Ростовская область | 3 024,9 | 1 300 | 1 724,9 | - | - | - | - |
| реконструкция автомагистрали М-4 «Дон» от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска на участке граница Ростовской области - ст. Павловская км 1156 - км 1171, Краснодарский край | 364,8 | 364,8 | - | - | - | - | - |
| реконструкция автомагистрали М-4 «Дон» от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска на участке граница Ростовской области - станица Павловская км 1171 - км 1185, Краснодарский край | 1480 | 1480 | - | - | - | - | - |

| | 2010-2015 годы - всего | В том числе | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | 2015 год |
| реконструкция автомагистрали М-4 «Дон» от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска на участке км 1207 - км 1217, Краснодарский край | 326,5 | 326,5 | - | - | - | - | - |
| реконструкция автомагистрали М-4 «Дон» от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска на участке км 1217 - км 1227, Краснодарский край | 311 | 311 | - | - | - | - | - |
| реконструкция автомагистрали М-4 «Дон» от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска на участке км 1227 - км 1240, Краснодарский край | 1 081,2 | 1 081,2 | - | - | - | - | - |

| | 2010-2015 годы - всего | В том числе | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | 2015 год |
| реконструкция автомагистрали «Дон» от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска км 1358 + 058 – км 1363 + 161,45 (автодорога Краснодар - Джубга км 38 + 058 – км 43 + 161,45), Республика Адыгея | 168,6 | 168,6 | - | - | - | - | - |
| реконструкция автомагистрали «Дон» от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска км 1363 + 161,45 – км 1367 + 927,85 (автодорога Краснодар- Джубга км 43 + 161,45- км 47 + 927,85) | 323,7 | 323,7 | - | - | - | - | - |
| реконструкция автомагистрали М-4 «Дон» от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар, до Новороссийска км 1367 + 928 - км 1373 + 905 (автодорога Краснодар - Джубга км 47 + 928 - км 53 + 905) в Краснодарском крае | 533,2 | 533,2 | - | - | - | - | - |

| | 2010-2015 годы - всего | В том числе | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | 2015 год |
| реконструкция автомагистрали М-4 «Дон» от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска на участке от км 1373 + 906 до км 1383 + 036 (автодорога Краснодар - Джубга км 53 + 906 - км 63 + 036) в Краснодарском крае | 611,9 | 611,9 | - | - | - | - | - |
| реконструкция автодороги «Подъезд к г. Краснодару» от автомагистрали М-4 «Дон», транспортная развязка на км 4 + 70( с двумя путепроводами: через автодорогу «Подъезд к г. Краснодару» и железную дорогу «Краснодар - Тимашевск», Краснодарский край | 2 076,3 | 1000 | 1 076,3 | - | - | - | - |
| строительство автомобильной дороги М-4 «Дон» от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска км 225,6 - км 414,7 на участке обхода г. Ефремова (км 287,8 – км 321,3) в Тульской области | 727 | 727 | - | - | - | - | - |

| | 2010-2015 годы - всего | В том числе | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | 2015 год |
| строительство участка магистрали «Дон» от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска км 355 - км 414,7 (обход г. Ельца) в Липецкой области | 6 749,5 | 5 000 | 1 749,5 | - | - | - | - |
| реконструкция с последующей эксплуатацией на платной основе автомобильной дороги М-4 «Дон» от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска на участке от начала обхода г. Задонска до конца обхода с. Хлевное (км 414,7 – км 464,3) в Липецкой области | 3 674,5 | 2 000 | 1 674,5 | - | - | - | - |
| строительство и реконструкция автомобильной дороги М-5 «Урал» - от Москвы через Рязань, Пензу, Самару, Уфу до Челябинска | 203 189 | 8 982 | 19 063 | 42 296 | 47 248 | 40 207 | 45 393 |

| | 2010-2015 годы - всего | В том числе | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | 2015 год |
| из них: | | | | | | | |
| реконструкция автомобильной дороги М-5 «Урал» от Москвы через Рязань, Пензу, Самару, Уфу до Челябинска на участке км 202 + 690 - км 221+ 900 в Рязанской области | 934,6 | 500 | 434,6 | - | - | - | - |
| строительство федеральной автомобильной дороги М-5 «Урал» на участке от Московского малого кольца (км 3 + 120 Рязано-Каширского шоссе) до с. Ульянино (км 71) в Московской области | 4 669,4 | 500 | 1000 | 1000 | 1000 | 1 169,4 | - |
| строительство и реконструкция участков автомобильной дороги М-6 «Каспий» - из Москвы (от Каширы) через Тамбов, Волгоград до Астрахани | 16 780 | 1286 | 2911 | 3 383 | 2318 | 2 694 | 4 188 |
| строительство и реконструкция автомобильной дороги М-7 «Волга» - от Москвы через Владимир, Нижний Новгород, Казань до Уфы | 122 203 | 3 207 | 17417 | 19 288 | 21547 | 31428 | 29 316 |

| | 2010-2015 годы - всего | В том числе | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | 2015 год |
| из них: | | | | | | | |
| реконструкция федеральной автомобильной дороги М-7 «Волга» от Москвы через Владимир, Нижний Новгород, Казань до Уфы на участке км 564 + 000 - км 579 + 700 в Чувашской Республике | 1 323,7 | 300 | 300 | 400 | 323,7 | - | - |
| автомобильная дорога М-7 «Волга» от Москвы через Владимир, Нижний Новгород, Казань до Уфы. Строительство моста через реку Суру на км 582 + 300 (1-я очередь строительства), Чувашская Республика | 1 097,7 | 700 | 397,7 | - | - | - | - |
| реконструкция автомобильной дороги М-7 «Волга» от Москвы через Владимир, Нижний Новгород, Казань до Уфы на участке км 840 - км 859 в Республике Татарстан | 421,6 | 421,6 | - | - | - | - | - |

| | 2010-2015 годы - всего | В том числе | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | 2015 год |
| реконструкция автомобильной дороги М-7 «Волга» от Москвы через Владимир, Н.Новгород, Казань до Уфы на участке км 933 - км 941 в Республике Татарстан | 398,3 | 398,3 | - | - | - | - | - |
| реконструкция мостового перехода через реку Вятку на км 976 автомобильной дороги М-7 «Волга» - от Москвы через Владимир, Нижний Новгород, Казань до Уфы в Республике Татарстан | 2 576,6 | 500 | 1 000 | 1 076,6 | - | - | - |
| строительство и реконструкция автомобильной дороги М-8 «Холмогоры» - от Москвы через Ярославль, Вологду до Архангельска | 33 058 | 1 824 | 1000 | 2 690 | 9 587 | 9 600 | 8 357 |

| | 2010-2015 годы - всего | В том числе | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | 2015 год |
| из них: | | | | | | | |
| реконструкция автомобильной дороги М-8 «Холмогоры» от Москвы через Ярославль, Вологду до Архангельска на участке км 278+ 000-км 291+ 650 в Ярославской области | 295,7 | 295,7 | - | - | - | - | - |
| реконструкция участков автомобильной дороги М-10 «Россия» - от Москвы через Тверь, Новгород до Санкт-Петербурга | 7 214 | 1 646 | 2 200 | 2 783 | 585 | - | - |
| из них: | | | | | | | |
| реконструкция мостового перехода через р. Волгу на км 176 (I очередь) автомобильной дороги М-10 «Россия» от Москвы через Тверь, Новгород до Санкт-Петербурга, Тверская область | 3 585 | 1 000 | 1 000 | 1000 | 585 | - | - |
| строительство и реконструкция участков автомобильной дороги М-10 «Скандинавия» - от Санкт-Петербурга через Выборг до границы с Финляндией | 8 040 | - | 383 | 1991 | 2 805 | 1 171 | 1 690 |

| | 2010-2015 годы - всего | В том числе | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | 2015 год |
| реконструкция участков автомобильной дороги М-13 Брянск - Новозыбков до границы с Республикой Белоруссия (на Гомель, Пинск, Кобрин) | 85 | 7 | 78 | - | - | - | - |
| из них: | | | | | | | |
| реконструкция подъезда к пункту приема уведомлений Красный Камень от автомобильной дороги М-13 Брянск – Новозыбков до границы с Республикой Белоруссия на участке км 216 + 000 – км 221 + 000 (Брянская область) | 85 | 7 | 78 | - | - | - | - |
| реконструкция автомобильной дороги М-18 «Кола» - от Санкт-Петербурга через Петрозаводск, Мурманск, Печенгу до границы с Норвегией (международный автомобильный пункт пропуска через государственную границу Российской Федерации «Борисоглебск») | 2 440 | 1 187 | 645 | 440 | 168 | - | - |

| | 2010-2015 годы - всего | В том числе | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | 2015 год |
| строительство и реконструкция автомобильной дороги М-20 Санкт-Петербург – Псков – Пустошка – Невель до границы с Республикой Беларусь | 7 670 | 2 396 | 431 | 1024 | 983 | 1 120 | 1 716 |
| из них: | | | | | | | |
| строительство автомобильной дороги М 20 Санкт-Петербург – Псков – Пустошка – Невель до границы с Республикой Беларусь на участке обхода г. Луга, Ленинградская область | 2 152,5 | 2 152,5 | - | - | - | - | - |
| строительство и реконструкция автомобильной дороги М-21 Волгоград – Каменск-Шахтинский до границы с Украиной (на Днепропетровск, Кишинев) | 5 570 | 205 | 556 | 717 | 455 | 2 069 | 1 568 |
| строительство и реконструкция автомобильной дороги М-23 Ростов-на-Дону – Таганрог до границы с Украиной (на Харьков, Одессу) | 5 648 | 283 | 1 163 | 101 | 1464 | 1246 | 1391 |

| | 2010-2015 годы - всего | В том числе | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | 2015 год |
| строительство и реконструкция автомобильной дороги М-27 Джубга - Сочи до границы с Грузией (на Тбилиси, Баку) | 43 392 | 8 215 | 5 364 | 5 362 | 8 200 | 8 200 | 8 051 |
| строительство Центральной автомагистрали г. Сочи «Дублер Курортного проспекта», строящейся от 172-го километра федеральной автомобильной дороги М-27 Джубга-Сочи (р. Псахе) до начала обхода г. Сочи (р. Агура) | 112 643 | 23 001 | 28 532 | 30 000 | 31 110 | - | - |
| строительство и реконструкция автомобильной дороги М-29 «Кавказ» - из Краснодара (от Павловской) через Грозный, Махачкалу до границы с Азербайджанской Республикой (на Баку) | 11554 | 6 760 | 3 758 | 1036 | - | - | - |

| | 2010-2015 годы - всего | В том числе | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | 2015 год |
| из них: | | | | | | | |
| реконструкция автомобильной дороги М-29 «Кавказ» - из Краснодара (от Павловской) через Грозный, Махачкалу до границы с Азербайджанской Республикой на участке от км 229 до км 233 в Ставропольском крае | 2 294,2 | 1000 | 1 294,2 | - | - | - | - |
| реконструкция автомобильной дороги М-29 «Кавказ» - из Краснодара (от Павловской) через Грозный, Махачкалу до границы с Азербайджанской Республикой на участке км 602 + 000 - км 612 + 000 в Чеченской Республике | 426,7 | 426,7 | - | - | - | - | - |
| реконструкция федеральной автомобильной дороги М-29 «Кавказ» - из Краснодара (от Павловской) через Грозный, Махачкалу до границы с Азербайджанской Республикой на участке км 754 - км 764 в Республике Дагестан | 1 145,3 | 1 145,3 | - | - | - | - | - |

| | 2010-2015 годы - всего | В том числе | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | 2015 год |
| реконструкция автомобильной дороги М-32 Самара - Большая Черниговка до границы с Республикой Казахстан (на Уральск, Актюбинск, Кзыл-Орду, Чимкент) | 1 102 | - | 347 | 431 | 324 | - | - |
| строительство и реконструкция участков автомобильной дороги М-36 Челябинск - Троицк до границы с Республикой Казахстан (на Кустанай, Караганду, Балхаш, Алма-Ату) | 361 | - | 3 | 67 | - | 14 | 277 |
| строительство и реконструкция участков автомобильной дороги М-51, М-53, М-55 «Байкал» - от Челябинска через Курган, Омск, Новосибирск, Кемерово, Красноярск, Иркутск, Улан-Удэ до Читы | 13 713 | 1 645 | 267 | 1 259 | 2 000 | 4 887 | 3 655 |
| реконструкция совмещенного мостового перехода через р. Амур у г. Хабаровска (устройство автодорожного проезда) | 7 660 | 3 500 | 4 160 | - | - | - | - |

| | 2010-2015 годы - всего | В том числе | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | 2015 год |
| строительство и реконструкция автомобильной дороги М-60 «Уссури» - от Хабаровска до Владивостока | 27 641 | 4 233 | 8 829 | 9 684 | 2 581 | 1238 | 1076 |
| из них: | | | | | | | |
| реконструкция автомобильной дороги М-60 «Уссури» от Хабаровска до Владивостока км 240 - км 252, Приморский край | 845,3 | 300 | 545,3 | - | - | - | - |
| реконструкция участков автомобильной дороги А-101 Москва – Малоярославец – Рославль до границы с Республикой Белоруссия (на Бобруйск, Слуцк) | 16 430 | 638 | 2 383 | 2 557 | 4 782 | 2612 | 3 458 |

| | 2010-2015 годы - всего | В том числе | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | 2015 год |
| из них: | | | | | | | |
| реконструкция подъезда к пункту приема уведомлений Понятовка от автомобильной дороги А-101 Москва – Малоярославец – Рославль до границы с Республикой Белоруссия (на Бобруйск, Слуцк) (Смоленская область) | 23 | - | - | - | 1 | 22 | - |
| реконструкция автомобильной дороги А-141 Брянск – Смоленск до границы с Республикой Беларусь (через Рудню, на Витебск) | 8 765 | 980 | 890 | 6 101 | 309 | 194 | 291 |
| из них: | | | | | | | |
| реконструкция автомобильной дороги А-141 Брянск – Смоленск до границы с Республикой Беларусь (через Рудню, на Витебск) на участке км 320 – км 330 в Смоленской области | 442,3 | 442,3 | - | - | - | - | - |
| реконструкция участков автомобильной дороги А-141 Орел – Брянск до магистрали «Украина» | 18 | - | 1 | 17 | - | - | - |

| | 2010-2015 годы - всего | В том числе | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | 2015 год |
| строительство и реконструкция участков автомобильной дороги Улан-Удэ (автомобильная дорога «Байкал») – Кяхта до границы с Монголией | 3 921 | 589 | 660 | 348 | 869 | 639 | 816 |
| реконструкция автомобильной дороги А-229 Калининград – Черняховск – Нестеров до границы с Литовской Республикой (на Вильнюс, Минск, магистраль «Беларусь») | 7 508 | - | 1369 | 6 139 | - | - | - |
| реконструкция участков автомобильной дороги Владикавказ – Нижний Ларс до границы с Грузией | 29 | - | - | - | 1 | 28 | - |
| реконструкция участков автомобильной дороги 1Р 242 Пермь – Екатеринбург | 13 927 | 1 102 | 2 534 | 2 579 | 2 075 | 2 476 | 3 161 |
| реконструкция участков автомобильной дороги 1Р 351 Екатеринбург – Тюмень | 19 496 | 721 | 2 198 | 4 046 | 4 796 | 3 900 | 3 835 |

| | 2010-2015 годы - всего | В том числе | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | 2015 год |
| реконструкция участков автомобильной дороги Уфа - Оренбург и западный обход г. Уфы | 23 489 | 3 561 | 5 474 | 5 991 | 4 378 | 2 072 | 2013 |
| строительство и реконструкция пешеходных переходов и путепроводов на других автомобильных дорогах | 11233 | 930 | 1 662 | 1381 | 2 804 | 3 234 | 1 222 |
| проектно-изыскательные работы для разработки инвестиционного проекта развития транспортного коридора «Восток - Запад» по направлению Европа - Россия - Япония с ответвлением на Китай, Республику Казахстан, Монголию и Корейский полуостров | 1 600 | - | 500 | 600 | 500 | - | - |
| Расходы на реализацию инвестиционных проектов строительства и реконструкции платных автомобильных дорог - всего | 1 733 209 | 111428 | 127311 | 226 040 | 357 513 | 443 257 | 467 660 |

| | 2010-2015 годы - всего | В том числе | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | 2015 год |
| из них: | | | | | | | |
| федеральный бюджет | 1 041 106 | 67 063 | 76 628 | 135 800 | 214 689 | 266 141 | 280 785 |
| внебюджетные источники | 692 103 | 44 365 | 50 683 | 90 240 | 142 824 | 177 116 | 186 875 |
| в том числе: | | | | | | | |
| строительство и реконструкция участков автомобильной дороги М-4 «Дон» - от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска | 695 802 | 44 821 | 51205 | 90 760 | 143 485 | 177 872 | 187 659 |
| из них: | | | | | | | |
| федеральный бюджет | 417 487 | 26 893 | 30 728 | 54 456 | 86 091 | 106 723 | 112 596 |
| внебюджетные источники | 278 315 | 17 928 | 20 476 | 36 304 | 57 394 | 71 149 | 75 064 |
| строительство участков скоростной автомобильной дороги Москва - Санкт-Петербург | 567 499 | 36 556 | 41763 | 74 025 | 117 027 | 145 073 | 153 055 |

| | 2010-2015 годы - всего | В том числе | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | 2015 год |
| из них: | | | | | | | |
| федеральный бюджет | 340 503 | 21933 | 25 062 | 44 415 | 70 216 | 87 044 | 91 833 |
| внебюджетные источники | 226 996 | 14 623 | 16 701 | 29 610 | 46 811 | 58 029 | 61 222 |
| строительство участков скоростной автомобильной дороги «Центральная кольцевая автомобильная дорога Московской области» | 469 908 | 30 051 | 34 344 | 61 255 | 97 001 | 120 312 | 126 945 |
| из них: | | | | | | | |
| федеральный бюджет | 283 116 | 18 237 | 20 838 | 36 929 | 58 382 | 72 374 | 76 356 |
| внебюджетные источники | 186 792 | 11 814 | 13 506 | 24 326 | 38 619 | 47 938 | 50 589 |
| Задача по повышению надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам федерального значения для достижения цели по повышению комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы | | | | | | | |
| Всего (федеральный бюджет) | 123 450 | 18 607 | 21 733 | 18 121 | 19 717 | 21 850 | 23 422 |

| | 2010-2015 годы - всего | В том числе | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | 2015 год |
| Проекты по реконструкции ремонтонепригодных мостов (строительство и реконструкция мостов и путепроводов) | 52 002 | 8 000 | 9 050 | 5 468 | 7 382 | 9 902 | 12 200 |
| Расходы на мероприятия по развитию надзорно-контрольной деятельности в области дорожного хозяйства | 3 502 | 651 | 661 | 628 | 573 | 516 | 473 |
| Расходы на мероприятия по повышению уровня обустройства автомобильных дорог федерального значения | 52 738 | 8 114 | 9 616 | 8 715 | 8 560 | 8 697 | 9 036 |
| Расходы на мероприятия по созданию систем организации дорожного движения, созданию интеллектуальных систем организации движения на федеральных автодорогах, включая системы метеообеспечения, диагностики состояния автомобильных дорог, учета транспортных потоков, автоматизированные системы управления движением | 6 440 | 1 200 | 1276 | 1 155 | 1043 | 939 | 827 |

| | 2010-2015 годы - всего | В том числе | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | 2015 год |
| Расходы на мероприятия по обеспечению транспортной безопасности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства | 8 768 | 642 | 1 130 | 2 155 | 2 159 | 1 796 | 886 |
| III. Расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы | | | | | | | |
| Расходы на мероприятия по научно-техническому и инновационному обеспечению подпрограммы «Автомобильные дороги», техническому регулированию дорожного хозяйства - всего | 6 487 | 1231 | 1 336 | 943 | 973 | 998 | 1 006 |
| в том числе: | | | | | | | |
| федеральный бюджет | 4 541 | 887 | 955 | 650 | 670 | 687 | 692 |
| внебюджетные источники | 1 946 | 344 | 381 | 293 | 303 | 311 | 314 |
| Расходы на мероприятия по проведению поисковых и фундаментальных исследований, прикладных научно-исследовательских работ (федеральный бюджет) | 2 493 | 529 | 558 | 340 | 349 | 358 | 359 |

| | 2010-2015 годы - всего | В том числе | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | 2015 год |
| Расходы на мероприятия по научному обеспечению работ в области технического регулирования в дорожном хозяйстве – всего | 1 858 | 250 | 300 | 311 | 324 | 334 | 339 |
| в том числе: | | | | | | | |
| федеральный бюджет | 980 | 132 | 158 | 164 | 171 | 176 | 179 |
| внебюджетные источники | 878 | 118 | 142 | 147 | 153 | 158 | 160 |
| Расходы на мероприятия по проведению опытно-конструкторских работ – всего | 2 136 | 452 | 478 | 292 | 300 | 306 | 308 |
| в том числе: | | | | | | | |
| федеральный бюджет | 1068 | 226 | 239 | 146 | 150 | 153 | 154 |
| внебюджетные источники | 1068 | 226 | 239 | 146 | 150 | 153 | 154 |

| | 2010-2015 годы - всего | В том числе | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | 2015 год |
| IV. Прочие нужды для решения задачи по обеспечению устойчивости функционирования автомобильных дорог федерального значения | | | | | | | |
| Всего (федеральный бюджет) | 11 632 | 1 381 | 2 356 | 2 196 | 2 047 | 1 898 | 1 754 |
| Расходы на проведение работ в целях государственной регистрации прав на объекты недвижимости дорожного хозяйства федеральной собственности | 2 370 | 292 | 376 | 405 | 429 | 440 | 428 |
| Расходы на информационное обеспечение дорожного хозяйства | 8 710 | 1018 | 1 891 | 1 698 | 1 521 | 1 356 | 1226 |
| Расходы на обеспечение сохранности автомобильных дорог общего пользования федерального значения | 13 | 2 | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| Расходы на правовое обеспечение подпрограммы | 539 | 69 | 86 | 91 | 95 | 100 | 98 |

ПРИЛОЖЕНИЕ № 4
к подпрограмме «Автомобильные дороги»

# МЕТОДИКА РАСЧЕТА

## размера межбюджетных субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на строительство и реконструкцию автомобильных дорог общего пользования, предусмотренных подпрограммой «Автомобильные дороги», условия и порядок их предоставления

### I. Общие положения

1. В соответствии с подпрограммой «Автомобильные дороги» (далее - подпрограмма) межбюджетные субсидии из федерального бюджета (далее - субсидии) предоставляются бюджетам субъектов Российской Федерации для софинансирования объектов строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования регионального, межмуниципального и местного значения (далее - объект).

2. Условием предоставления субсидии является включение в долгосрочную целевую программу, реализуемую за счет средств бюджета субъекта Российской Федерации (далее - долгосрочная целевая программа), объектов, строительство (реконструкция) которых направлено на достижение целей, задач и показателей подпрограммы применительно к субъекту Российской Федерации.

Субсидии на софинансирование объектов, включаемых в долгосрочную целевую программу с 1 января 2010 г., предоставляются, если указанные объекты предусмотрены документами территориального планирования субъекта Российской Федерации и (или) соответствующих муниципальных образований.

3. Объекты, включаемые в долгосрочную целевую программу, должны соответствовать критериям, установленным настоящей методикой, и сроки их строительства (реконструкции) не должны превышать сроков, установленных в проектной документации.

### II. Расчет размера субсидий, предоставляемых бюджету субъекта Российской Федерации

4. Размер субсидий, предоставляемых бюджету субъекта Российской Федерации, определяется по формуле:

$$C_i = C_{1i} + C_{2i} + C_{3i},$$

где $C_i$ - размер субсидий, предоставляемых бюджету i-го субъекта Российской Федерации;

$C_{1i}$ - размер субсидий, предоставляемых бюджету i-го субъекта Российской Федерации на софинансирование объектов, имеющих общегосударственное или межрегиональное значение;

$C_{2i}$ - размер субсидий, предоставляемых бюджету i-го субъекта Российской Федерации на софинансирование объектов, направленных на прирост количества сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием;

$C_{3i}$ - размер субсидий, предоставляемых бюджету субъекта Российской Федерации на софинансирование объектов, направленных на достижение целевых значений показателей подпрограммы, подлежащих распределению после определения размеров субсидий на софинансирование объектов, имеющих общегосударственное или межрегиональное значение, и на софинансирование объектов, направленных на прирост количества сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием.

## III. Расчет размера субсидий, предоставляемых бюджету субъекта Российской Федерации на софинансирование объектов, имеющих общегосударственное или межрегиональное значение

5. Объекты, имеющие общегосударственное или межрегиональное значение, должны отвечать одному или нескольким из следующих критериев:

а) строительство (реконструкция) объекта осуществляется во исполнение правовых актов и поручений Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации, содержащих указание на его реализацию;

б) строительство (реконструкция) объекта осуществляется на автодорожных подходах к автомобильным пунктам пропуска через государственную границу Российской Федерации;

в) строительство (реконструкция) объекта осуществляется для обеспечения автомобильного подъезда к особым экономическим зонам;

г) строительство (реконструкция) объекта осуществляется для обеспечения развития международных транспортных коридоров;

д) строительство (реконструкция) объекта осуществляется для обеспечения обходов крупных населенных пунктов.

6. Ежегодный размер субсидий, предоставляемых бюджету субъекта Российской Федерации на софинансирование объектов, имеющих общегосударственное или межрегиональное значение, не может составлять более 80 процентов годового объема бюджетных инвестиций, предусмотренных в долгосрочной целевой программе на эти объекты, если иное не установлено решениями Правительства Российской Федерации.

Уровень софинансирования, установленный для субъекта Российской Федерации, не являющегося получателем дотаций на выравнивание бюджетной обеспеченности субъектов Российской Федерации, по всей совокупности объектов, имеющих общегосударственное или межрегиональное значение, расположенных на его территории, не может быть установлен равным или большим, чем для субъекта

Российской Федерации, являющегося получателем дотаций на выравнивание бюджетной обеспеченности субъектов Российской Федерации.

7. Общий объем средств, направляемых бюджетам субъектов Российской Федерации в виде субсидий на софинансирование объектов, имеющих общегосударственное или межрегиональное значение, не может превышать 50 процентов общего объема средств, направляемых в виде субсидий в рамках подпрограммы.

В случае если общий объем средств, запрашиваемый субъектами Российской Федерации в виде субсидий на софинансирование объектов, имеющих общегосударственное или межрегиональное значение, превышает 50 процентов общего объема средств, направляемых в виде субсидий в рамках подпрограммы, субсидии распределяются между субъектами Российской Федерации в первую очередь на софинансирование объектов, строительство (реконструкция) которых осуществляется во исполнение нормативных правовых актов и поручений Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации, из них в первую очередь - на объекты, имеющие максимальное значение показателя, характеризующего отношение средств консолидированного бюджета субъекта Российской Федерации, направляемых на их строительство (реконструкцию), к запрашиваемому размеру средств.

## IV. Расчет размера субсидий, предоставляемых бюджету субъекта Российской Федерации на софинансирование объектов, направленных на прирост количества населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием

8. Расчет размера субсидий, предоставляемых бюджету i-го субъекта Российской Федерации на софинансирование объектов, направленных на прирост количества сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием, определяется по формуле:

$$C_{2i} = ТР_{сумм\ i} \times Н_{км},$$

где $ТР_{сумм\ i}$ - сумма протяженности транспортных разрывов от населенных пунктов с населением свыше 125 человек до сети автомобильных дорог общего пользования с удалением от нее по кратчайшему расстоянию не более чем на 5 км в i-ом субъекте Российской Федерации;

$Н_{км}$ - норматив субсидии из федерального бюджета на строительство 1 км автомобильной дороги с твердым покрытием, принятый равным 10 млн. рублей.

9. Субсидии, предоставляемые бюджету субъекта Российской Федерации на софинансирование объектов, направленных на прирост количества населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием, распределяются между

бюджетами субъектов Российской Федерации в соответствии с приложением № 5 к подпрограмме.

10. Высший исполнительный орган субъекта Российской Федерации обязан обеспечить утверждение в установленном порядке проектной документации и соблюдение сроков ввода объектов и финансирование за счет средств бюджета субъекта Российской Федерации, обеспечивающие достижение целевых значений показателей, приведенных в приложении № 5 к подпрограмме.

## V. Расчет размера субсидий, предоставляемых бюджету субъекта Российской Федерации на софинансирование объектов, направленных на достижение целевых значений показателей подпрограммы, подлежащих распределению после определения размеров субсидий на софинансирование объектов, имеющих общегосударственное или межрегиональное значение, и на софинансирование объектов, направленных на прирост количества сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием

11. Субсидии бюджету субъекта Российской Федерации на софинансирование объектов, направленных на достижение целевых значений показателей подпрограммы, подлежащие распределению после определения размеров субсидий на софинансирование объектов, имеющих общегосударственное или межрегиональное значение, и на софинансирование объектов, направленных на прирост количества сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием, могут предоставляться на строительство (реконструкцию) объектов, отвечающих одному или нескольким из следующих критериев:

а) строительство (реконструкция) объекта осуществляется для повышения безопасности дорожного движения и устранения мест концентрации дорожно-транспортных происшествий;

б) строительство (реконструкция) объекта осуществляется для обеспечения подъезда к населенным пунктам, расположенным в районах сельскохозяйственного и лесопромышленного производства, в целях обеспечения их круглогодичной связи по автомобильным дорогам с твердым покрытием с сетью автомобильных дорог общего пользования;

в) строительство (реконструкция) объекта осуществляется с целью приведения в нормативное состояние аварийного искусственного сооружения;

г) строительство (реконструкция) объекта осуществляется с целью сокращения количества участков автомобильных дорог, работающих в режиме перегрузки.

12. Расчет размера субсидий, предоставляемых бюджету i-го субъекта Российской Федерации на софинансирование объектов, направленных на достижение целевых значений показателей подпрограммы, подлежащих распределению после определения размеров субсидий на софинансирование объектов, имеющих общегосударственное или межрегиональное значение, и на софинансирование объектов, направленных на прирост количества сельских населенных пунктов,

обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием, определяется по формуле:

$$C_{3i} = \Sigma C_{3i} \times (П_i / \Sigma П_i + Т_i / \Sigma Т_i + Н_i / \Sigma Н_i)/3 \times ИБР_i / БО_i,$$

где $\Sigma C_{3i}$ - общий размер субсидий, приведенных в приложении № 3 к подпрограмме, на соответствующий год, подлежащих распределению после определения размеров субсидий на софинансирование объектов, имеющих общегосударственное или межрегиональное значение, и на софинансирование объектов, направленных на прирост количества сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием;

$П_i$ - протяженность автомобильных дорог регионального и местного значения на территории i-го субъекта Российской Федерации, определяемая на основании данных федерального государственного статистического наблюдения, по состоянию на 1 января года, предшествующего финансовому году, в котором осуществляется распределение субсидий;

$\Sigma П_i$ - протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального и местного значения на территории Российской Федерации, определяемая на основании данных федерального государственного статистического наблюдения, по состоянию на 1 января года, предшествующего финансовому году, в котором осуществляется распределение субсидий;

$Т_i$ - количество зарегистрированных на территории i-го субъекта Российской Федерации транспортных средств (автомобили легковые и грузовые, автобусы, мотоциклы и мотороллеры), определяемое на основании данных федерального государственного статистического наблюдения по состоянию на 1 января года, предшествующего финансовому году, в котором осуществляется распределение субсидий;

$\Sigma Т_i$ - количество зарегистрированных на территории Российской Федерации транспортных средств (автомобили легковые и грузовые, автобусы, мотоциклы и мотороллеры), определяемое на основании данных федерального государственного статистического наблюдения, по состоянию на 1 января года, предшествующего финансовому году, в котором осуществляется распределение субсидий;

$Н_i$ - численность постоянного населения i-го субъекта Российской Федерации, определяемая на основании данных федерального государственного статистического наблюдения, по состоянию на 1 января года, предшествующего финансовому году, в котором осуществляется распределение субсидий;

$\Sigma Н_i$ - численность постоянного населения Российской Федерации, определяемая на основании данных федерального государственного статистического наблюдения, по состоянию на 1 января года, предшествующего финансовому году, в котором осуществляется распределение субсидий;

$ИБР_i$ - индекс бюджетных расходов i-го субъекта Российской Федерации, указанный в методике распределения дотаций на выравнивание бюджетной обеспеченности субъектов Российской Федерации, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2004 г. № 670 «О распределении дотаций на выравнивание бюджетной обеспеченности субъектов Российской

Федерации», по состоянию на очередной финансовый год (при этом индекс бюджетных расходов нормируется в диапазоне от 0,8 до 1,2);

$БО_i$ - уровень расчетной бюджетной обеспеченности i-го субъекта Российской Федерации, устанавливаемый в соответствии с указанной методикой, по состоянию на очередной финансовый год.

Общий объем субсидий на софинансирование объектов, направленных на достижение целевых значений показателей подпрограммы, подлежащих распределению после определения размеров субсидий на софинансирование объектов, имеющих общегосударственное или межрегиональное значение, и на софинансирование объектов, направленных на прирост количества сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием, не может быть менее 40 процентов общего объема субсидий, предоставляемых бюджетам субъектов Российской Федерации в рамках подпрограммы.

13. Уровень софинансирования объектов, указанных в пункте 11 настоящей методики, определяется по формуле:

$$У_i = 0,5/БО_i,$$

где $У_i$ - уровень софинансирования.

При этом уровень софинансирования не может быть установлен выше 80 процентов и ниже 20 процентов годового объема бюджетных инвестиций в объект строительства.

## VI. Порядок предоставления субсидий

14. Порядок и сроки представления заявок субъектов Российской Федерации на получение субсидий устанавливается Министерством транспорта Российской Федерации.

15. Распределение субсидий между субъектами Российской Федерации утверждается нормативным правовым актом Правительства Российской Федерации.

16. Целевое назначение субсидий определяется в соответствии с целями подпрограммы.

Адресное распределение субсидий осуществляется путем указания размеров предоставляемых субсидий в отношении каждого объекта (с указанием названий этих объектов).

17. Адресное распределение субсидий обязательно в отношении объектов, указанных в пункте 5 настоящей методики.

18. Показателями эффективности использования субсидий субъектами Российской Федерации являются:

увеличение доли автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, в субъекте Российской Федерации;

сокращение количества дорожно-транспортных происшествий по дорожным условиям в субъекте Российской Федерации.

В случае если в отчетном финансовом году субъектом Российской Федерации не достигнуты показатели эффективности использования субсидий и отклонение показателей эффективности составляет более 50 процентов среднероссийского уровня, субсидии, предусмотренные такому субъекту Российской Федерации, могут быть сокращены. Высвобождающиеся средства могут быть перераспределены между другими субъектам Российской Федерации, достигшими таких показателей.

Ежегодно, не позднее 14 дней после истечения установленных сроков предоставления отчетности, составляется рейтинг эффективности использования субсидий субъектами Российской Федерации по указанным показателям и размещается на официальном сайте Министерства транспорта Российской Федерации в сети Интернет.

19. Субсидии предоставляются Федеральным дорожным агентством в соответствии со сводной бюджетной росписью федерального бюджета в пределах бюджетных ассигнований и лимитов бюджетных обязательств на соответствующий год и в соответствии с утвержденным распределением субсидий на основании соглашения о предоставлении субсидий, заключенного между высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации и этим Агентством (далее - соглашение).

В соглашении содержатся:

а) сведения об объеме субсидий, предоставляемых субъекту Российской Федерации;

б) целевое назначение субсидий;

в) условия предоставления субсидий, в том числе:

наличие средств, предусмотренных в бюджетах субъектов Российской Федерации, направляемых на финансирование объектов, относящихся к собственности субъектов Российской Федерации, на софинансирование которых предоставляются субсидии, и (или) местных бюджетах, направляемых на финансирование объектов, относящихся к муниципальной собственности, на софинансирование которых предоставляются субсидии (в случае, если предоставление субсидий местным бюджетам предусматривается соглашением);

наличие утвержденной проектной документации на объекты или обязательство высшего исполнительного органа государственной власти субъекта Российской Федерации, предусматривающее обеспечение разработки, проведения государственной экспертизы (в случаях, когда проведение этой экспертизы в соответствии с законодательством Российской Федерации является обязательным) и утверждения проектной документации на эти объекты без использования субсидий для разработки и (или) проведения государственной экспертизы указанной документации;

в случае, если предоставление субсидий местным бюджетам предусматривается соглашением, заключенным высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации с местной администрацией о предоставлении субсидий из бюджета субъекта Российской Федерации местным бюджетам на софинансирование объектов, относящихся к муниципальной собственности, заключение указанного соглашения с местной администрацией подтверждается представлением Федеральному дорожному агентству этого соглашения;

иные условия предоставления субсидий, определяемые соглашением сторон;

г) график перечисления субсидий, составляемый с учетом оценки ожидаемых платежей, подлежащих осуществлению в отношении объектов, случаи и порядок внесения в него изменений и порядок контроля за его исполнением;

д) обязательство высшего органа исполнительной власти субъекта Российской Федерации о представлении отчетов об исполнении им обязательств, вытекающих из соглашения, в том числе о расходах бюджета субъекта Российской Федерации и (или) местных бюджетов в части объектов, на софинансирование которых предоставлены субсидии, а также сроки, порядок и форма представления указанных отчетов;

е) порядок и сроки осуществления оценки эффективности использования субсидий;

ж) порядок осуществления контроля за исполнением условий соглашения, а также основания и порядок приостановления и прекращения предоставления субсидий;

з) порядок возврата субсидий, в том числе использованных не по целевому назначению;

и) ответственность сторон за нарушение условий соглашения.

21. Не допускается использование субсидий на финансовое обеспечение объекта в части, превышающей сметную стоимость строительства, утвержденную в установленном порядке.

22. Перечисление субсидий из федерального бюджета осуществляется в установленном порядке на счета, открытые для кассового обслуживания исполнения бюджетов субъектов Российской Федерации в территориальных органах Федерального казначейства.

23. В случае если соглашением предусмотрено предоставление субсидий из бюджетов субъектов Российской Федерации местным бюджетам на софинансирование объектов капитального строительства, относящихся к муниципальной собственности, высшие исполнительные органы государственной власти субъектов Российской Федерации обязаны передать указанные субсидии местным бюджетам.

24. Предоставление субсидий приостанавливается по решению Федерального дорожного агентства в случае нарушения высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации условий соглашения.

При невозможности устранения допущенного высшим органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации нарушения условий соглашения предоставление субсидий прекращается по решению Федерального дорожного агентства, о чем сообщается в Министерство транспорта Российской Федерации с указанием размера высвобождающихся средств. Высвобождающиеся средства могут быть перераспределены Министерством транспорта Российской Федерации между другими субъектами Российской Федерации путем внесения соответствующих изменений в нормативный правовой акт Правительства Российской Федерации, предусмотренный пунктом 15 настоящей методики.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 5
к подпрограмме «Автомобильные дороги»

**Распределение субсидий, предоставляемых бюджету субъекта Российской Федерации, на софинансирование объектов, направленных на прирост количества населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием**

| Наименование субъекта Российской Федерации | Сумма субсидий (млн. рублей) | Условия предоставления субсидий | |
|---|---|---|---|
| | | минимальное количество сельских населенных пунктов, подлежащих обеспечению постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием в 2010-2015 годах (единиц) | минимальная протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием, подлежащих строительству в 2010-2015 годах, для обеспечения сельских населенных пунктов постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием (км) |
| Республика Башкортостан | 762 | 36 | 76,2 |
| Республика Бурятия | 390 | 14 | 39 |

| Наименование субъекта Российской Федерации | Сумма субсидий (млн. рублей) | Условия предоставления субсидий | |
|---|---|---|---|
| | | минимальное количество сельских населенных пунктов, подлежащих обеспечению постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием в 2010-2015 годах (единиц) | минимальная протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием, подлежащих строительству в 2010-2015 годах, для обеспечения сельских населенных пунктов постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием (км) |
| Республика Дагестан | 250 | 11 | 25 |
| Республика Калмыкия | 122 | 6 | 12,2 |
| Республика Карелия | 70 | 3 | 7 |
| Республика Коми | 245 | 10 | 24,5 |
| Республика Марий Эл | 890 | 63 | 89 |
| Республика Мордовия | 457 | 28 | 45,7 |
| Республика Саха (Якутия) | 40 | 1 | 4 |
| Республика Татарстан | 5457 | 304 | 545,7 |
| Республика Тыва | 134 | 12 | 13,4 |

| Наименование субъекта Российской Федерации | Сумма субсидий (млн. рублей) | Условия предоставления субсидий | |
|---|---|---|---|
| | | минимальное количество сельских населенных пунктов, подлежащих обеспечению постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием в 2010-2015 годах (единиц) | минимальная протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием, подлежащих строительству в 2010-2015 годах, для обеспечения сельских населенных пунктов постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием (км) |
| Удмуртская Республика | 782 | 36 | 78,2 |
| Республика Хакасия | 253 | 12 | 25,3 |
| Чеченская Республика | 430 | 17 | 43 |
| Чувашская Республика | 1578 | 116 | 157,8 |
| Алтайский край | 2126 | 105 | 212,6 |
| Забайкальский край | 240 | 7 | 24 |
| Камчатский край | 5 | 1 | 0,5 |
| Краснодарский край | 149 | 9 | 14,9 |
| Красноярский край | 310 | 12 | 31 |

| Наименование субъекта Российской Федерации | Сумма субсидий (млн. рублей) | Условия предоставления субсидий | |
|---|---|---|---|
| | | минимальное количество сельских населенных пунктов, подлежащих обеспечению постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием в 2010-2015 годах (единиц) | минимальная протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием, подлежащих строительству в 2010-2015 годах, для обеспечения сельских населенных пунктов постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием (км) |
| Пермский край | 10 | 2 | 1 |
| Ставропольский край | 371 | 18 | 37,1 |
| Хабаровский край | 60 | 2 | 6 |
| Амурская область | 313 | 17 | 31,3 |
| Архангельская область | 497 | 35 | 49,7 |
| Астраханская область | 429 | 29 | 42,9 |
| Белгородская область | 339 | 18 | 33,9 |
| Брянская область | 469 | 31 | 46,9 |
| Владимирская область | 208 | 24 | 20,8 |
| Волгоградская область | 2402 | 98 | 240,2 |

| Наименование субъекта Российской Федерации | Сумма субсидий (млн. рублей) | Условия предоставления субсидий | |
|---|---|---|---|
| | | минимальное количество сельских населенных пунктов, подлежащих обеспечению постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием в 2010-2015 годах (единиц) | минимальная протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием, подлежащих строительству в 2010-2015 годах, для обеспечения сельских населенных пунктов постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием (км) |
| Вологодская область | 270 | 18 | 27 |
| Воронежская область | 203 | 15 | 20,3 |
| Иркутская область | 126 | 6 | 12,6 |
| Калининградская область | 30 | 1 | 3 |
| Кемеровская область | 79 | 5 | 7,9 |
| Кировская область | 845 | 37 | 84,5 |
| Костромская область | 607 | 41 | 60,7 |
| Курганская область | 1717 | 93 | 171,7 |
| Курская область | 3826 | 172 | 382,6 |

| Наименование субъекта Российской Федерации | Сумма субсидий (млн. рублей) | Условия предоставления субсидий | |
|---|---|---|---|
| | | минимальное количество сельских населенных пунктов, подлежащих обеспечению постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием в 2010-2015 годах (единиц) | минимальная протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием, подлежащих строительству в 2010-2015 годах, для обеспечения сельских населенных пунктов постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием (км) |
| Ленинградская область | 176 | 14 | 17,6 |
| Липецкая область | 436 | 26 | 43,6 |
| Московская область | 235 | 14 | 23,5 |
| Мурманская область | 40 | 1 | 4 |
| Нижегородская область | 537 | 33 | 53,7 |
| Новгородская область | 23 | 3 | 2,3 |
| Новосибирская область | 1643 | 72 | 164,3 |
| Омская область | 2651 | 120 | 265,1 |
| Оренбургская область | 1093 | 83 | 109,3 |

| Наименование субъекта Российской Федерации | Сумма субсидий (млн. рублей) | Условия предоставления субсидий | |
|---|---|---|---|
| | | минимальное количество сельских населенных пунктов, подлежащих обеспечению постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием в 2010-2015 годах (единиц) | минимальная протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием, подлежащих строительству в 2010-2015 годах, для обеспечения сельских населенных пунктов постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием (км) |
| Орловская область | 1594 | 78 | 159,4 |
| Пензенская область | 62 | 5 | 6,2 |
| Псковская область | 98 | 7 | 9,8 |
| Ростовская область | 1009 | 52 | 100,9 |
| Рязанская область | 120 | 5 | 12 |
| Самарская область | 172 | 11 | 17,2 |
| Саратовская область | 1395 | 63 | 139,5 |
| Сахалинская область | 221 | 10 | 22,1 |
| Свердловская область | 178 | 7 | 17,8 |

| Наименование субъекта Российской Федерации | Сумма субсидий (млн. рублей) | Условия предоставления субсидий | |
|---|---|---|---|
| | | минимальное количество сельских населенных пунктов, подлежащих обеспечению постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием в 2010-2015 годах (единиц) | минимальная протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием, подлежащих строительству в 2010-2015 годах, для обеспечения сельских населенных пунктов постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием (км) |
| Смоленская область | 65 | 2 | 6,5 |
| Тамбовская область | 891 | 41 | 89,1 |
| Тверская область | 37 | 3 | 3,7 |
| Томская область | 690 | 28 | 69 |
| Тульская область | 374 | 26 | 37,4 |
| Тюменская область | 654 | 30 | 65,4 |
| Ульяновская область | 178 | 9 | 17,8 |
| Челябинская область | 2292 | 86 | 229,2 |
| Ярославская область | 129 | 11 | 12,9 |

| Наименование субъекта Российской Федерации | Сумма субсидий (млн. рублей) | Условия предоставления субсидий | |
|---|---|---|---|
| | | минимальное количество сельских населенных пунктов, подлежащих обеспечению постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием в 2010-2015 годах (единиц) | минимальная протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием, подлежащих строительству в 2010-2015 годах, для обеспечения сельских населенных пунктов постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием (км) |
| Еврейская автономная область | 26 | 1 | 2,6 |
| Ханты-Мансийский автономный округ – Югра | 40 | 3 | 4 |
| Итого | 44550 | 2309 | 4455 |

ПРИЛОЖЕНИЕ № 6
к подпрограмме «Автомобильные дороги»

**Расчет показателей эффективности подпрограммы «Автомобильные дороги»**

(млрд. рублей, в ценах соответствующих лет)

| | 2010-2040 годы - всего | В том числе | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | 2015 год | 2016-2040 годы |
| I. Общественная эффективность | | | | | | | | |
| Доходы от реализации проектов | 59164,7 | - | 435,8 | 481,4 | 534,5 | 592,4 | 656,8 | 56463,8 |
| Расходы на реализацию проектов | 4342 | 495,1 | 577,5 | 673,9 | 777,3 | 873,9 | 944,3 | - |
| Чистый доход | 54822,7 | -495,1 | -141,7 | -192,5 | -242,8 | -281,5 | -287,5 | 56463,8 |
| Чистый дисконтированный доход | 4780,5 | -495,1 | -125,4 | -150,8 | -168,3 | -172,6 | -156 | 6048,7 |

| | 2010-2040 годы - всего | В том числе | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | 2015 год | 2016-2040 годы |
| II. Коммерческая эффективность* | | | | | | | | |
| Доходы от реализации проектов | 6893,7 | 9,6 | 18,9 | 35,6 | 46,8 | 60,4 | 69,9 | 6652,5 |
| Расходы на реализацию проектов | 694 | 44,7 | 51,1 | 90,5 | 143,1 | 177,4 | 187,2 | - |
| Чистый доход | 6199,5 | -35,1 | -32,2 | -55 | -96,4 | -117 | -117,3 | 6652,5 |
| Чистый дисконтированный доход | 376,9 | -35,1 | -28,5 | -43,1 | -66,8 | -71,8 | -63,7 | 685,9 |
| III. Бюджетная эффективность | | | | | | | | |
| Доходы бюджетов от реализации проектов | 19252,4 | 116,5 | 295,2 | 355,1 | 425,1 | 499 | 570,2 | 16991,3 |
| Расходы бюджетов всех уровней на реализацию проектов | 3647,9 | 450,4 | 526,4 | 583,4 | 634,2 | 696,4 | 757,1 | - |

| | 2010-2040 годы - всего | В том числе | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2010 год | 2011 год | 2012 год | 2013 год | 2014 год | 2015 год | 2016-2040 годы |
| Чистый доход | 15604,6 | -334 | -231,2 | -228,2 | -209 | -197,4 | -186,9 | 16991,3 |
| Чистый дисконтированный доход | 752,9 | -334 | -204,6 | -178,7 | -144,9 | -121,1 | -101,4 | 1837,6 |

* Коммерческая эффективность рассчитывается только для проектов строительства платных дорожных объектов.

Подготовлено ФГУП «ИНФОРМАВТОДОР»

**Адрес ФГУП «ИНФОРМАВТОДОР»:**
**129085, Москва, Звездный бульвар, д. 21, стр.1**
**Тел.: (495) 747-9100, 747-9181, тел./факс: 747-9113**
**e-mail:** gost.e-ecolog.ru
**Сайт:** gost.e-ecolog.ru

gost.e-ecolog.ru