

УТВЕРЖДЕНО

Постановление Совета Министров
Республики Беларусь
18.09.2017 № 699

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПРОГРАММА

по развитию и содержанию автомобильных
дорог в Республике Беларусь на 2017 –
2020 годы

РАЗДЕЛ I ОБЩИЕ ВОПРОСЫ РЕАЛИЗАЦИИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ ПО РАЗВИТИЮ И СОДЕРЖАНИЮ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ НА 2017 – 2020 ГОДЫ

ГЛАВА 1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

В Республике Беларусь в 2017 году протяженность сети автомобильных дорог общего пользования составляет 86 896 километров. Из общей их протяженности твердое покрытие имеют 75 353 километра дорог (или 86,7 процента), из них усовершенствованное покрытие – 48 419 километров.

Практически все республиканские автомобильные дороги имеют усовершенствованное покрытие. Местные автомобильные дороги протяженностью 11 500 километров не имеют твердого покрытия, являются грунтовыми, проезд по ним при неблагоприятных погодных условиях проблематичен (рис. 1).

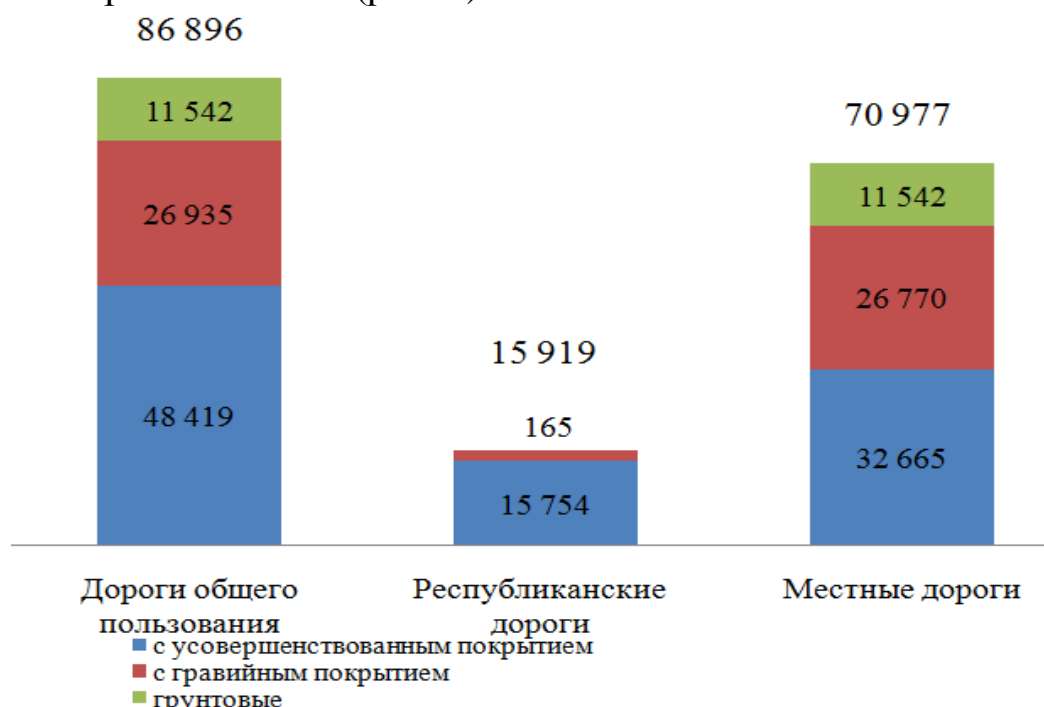


Рис. 1. Протяженность сети автомобильных дорог общего пользования в 2017 году (в километрах).

Плотность сети автомобильных дорог общего пользования составляет 418 километров на 1000 кв. километров территории республики и является одной из самых высоких среди стран – участниц Содружества Независимых Государств.

За 1997 – 2016 годы уровень автомобилизации населения увеличился в 2,9 раза, протяженность автомобильных дорог общего пользования возросла в 1,6 раза, а объем финансирования дорожных работ без учета кредитных средств для реконструкции и строительства автомобильных дорог уменьшился в 1,5 раза (рис. 2).

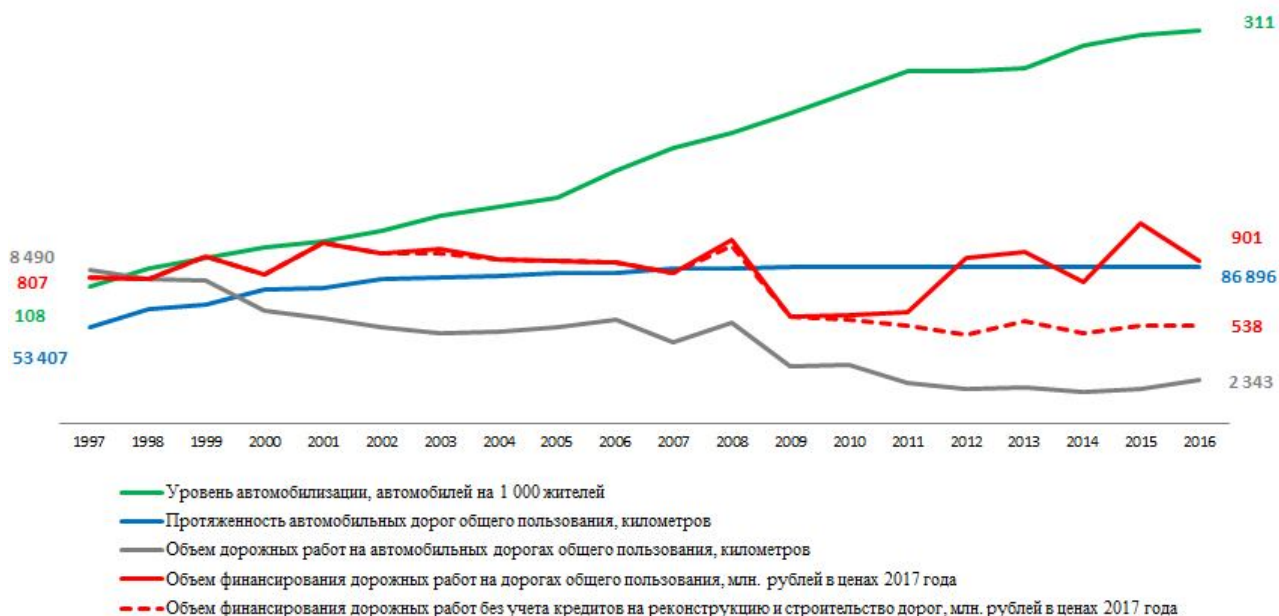


Рис. 2. Изменение уровня автомобилизации населения, протяженности автомобильных дорог общего пользования и объема финансирования дорожных работ в 1997 – 2016 годах.

Недостаточное финансирование ведет к ухудшению транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог, что оказывает непосредственное влияние на социально-экономические аспекты развития экономики, валовой национальный продукт, уровень цен, доходы государственного бюджета и степень занятости населения.

Государственная программа по развитию и содержанию автомобильных дорог в Республике Беларусь на 2017 – 2020 годы (далее – Государственная программа) разработана в соответствии с приоритетом социально-экономического развития государства (инвестиции в целях роста производительности труда и формирования центров опережающего регионального развития) и направлена на повышение качества жизни

населения за счет улучшения транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог общего пользования.

ГЛАВА 2 СТРУКТУРА И ЗАКАЗЧИКИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ

Государственная программа включает:

подпрограмму 1 "Развитие и содержание республиканских автомобильных дорог в Республике Беларусь";

подпрограмму 2 "Реконструкция, ремонт и содержание местных автомобильных дорог в Республике Беларусь".

Ответственный заказчик Государственной программы – Министерство транспорта и коммуникаций (далее – Минтранс).

Заказчик подпрограммы 1 "Развитие и содержание республиканских автомобильных дорог в Республике Беларусь" – Минтранс.

Заказчики подпрограммы 2 "Реконструкция, ремонт и содержание местных автомобильных дорог в Республике Беларусь" – облисполкомы.

ГЛАВА 3 ЦЕЛЬ И ЗАДАЧИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ

Целью Государственной программы является улучшение качественных показателей автомобильных дорог общего пользования.

Для оценки достижения цели Государственной программы используются следующие сводные целевые показатели:

удельный вес автомобильных дорог с твердым покрытием в протяженности автомобильных дорог общего пользования;

доля сельского населения, проживающего в населенных пунктах в пределах двух километров от автомобильной дороги общего пользования.

Выполнение комплекса мероприятий по реализации Государственной программы предусматривается согласно приложению 1.

Сводные целевые показатели и целевые показатели Государственной программы приведены согласно приложению 2.

Сведения о методике расчета сводных целевых и целевых показателей Государственной программы приведены согласно приложению 3.

ГЛАВА 4 ФИНАНСОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ

Потребность в финансировании Государственной программы за счет средств, предусмотренных на республиканское и местное дорожное

хозяйство, оценивается в 5 604 856 287,93 рубля в ценах января 2017 г., из них средства:

республиканского бюджета – 3 429 463 884 рубля, в том числе средства республиканского дорожного фонда – 2 134 844 010 рублей, субвенции из республиканского дорожного фонда – 532 800 236 рублей;

местных бюджетов – 582 268 175,93 рубля, в том числе средства областных бюджетов – 541 158 764 рубля, остатки средств местных инновационных фондов, сформированные на 1 января 2017 г., – 41 109 411,93 рубля;

банков (кредиты) – 1 577 011 520 рублей, в том числе открытого акционерного общества "Банк развития Республики Беларусь" (далее – ОАО "Банк развития Республики Беларусь") – 415 000 000 рублей, кредитных организаций иностранных государств – 1 162 011 520 рублей;

внебюджетного централизованного инвестиционного фонда Минтранса – 2 559 588 рублей;

организаций республиканского и коммунального дорожного хозяйства – 13 553 120 рублей.

На финансирование мероприятий подпрограмм Государственной программы требуется:

подпрограмма 1 "Развитие и содержание республиканских автомобильных дорог в Республике Беларусь" – 4 173 234 756 рублей;

подпрограмма 2 "Реконструкция, ремонт и содержание местных автомобильных дорог в Республике Беларусь" – 1 431 621 531,93 рубля.

Объемы финансирования ежегодно будут корректироваться с учетом возможностей республиканского и местных бюджетов, привлечения внутренних и внешних источников финансирования.

Общее финансовое обеспечение реализации Государственной программы предусматривается согласно приложению 4.

ГЛАВА 5 ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ И РАЦИОНАЛЬНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПРИРОДНЫХ РЕСУРСОВ

Эффективность реализации мероприятий Государственной программы во многом обеспечивает повышение экологической направленности развития автомобильных дорог общего пользования. В условиях усиления внимания общества к экологическим факторам снижение вредного воздействия транспортной сети на окружающую среду имеет большое социальное значение.

Обеспечение прогрессивного уровня в сфере экологии и активизация выполнения мер по защите окружающей среды при осуществлении дорожной деятельности достигаются путем комплексной реализации технических и технологических решений, соответствующих современным стандартам и повышенным экологическим требованиям, а также

мероприятий по снижению уровня вынужденных неблагоприятных воздействий до минимального либо приемлемого уровня.

Применение инновационных подходов при осуществлении дорожной деятельности направлено на обеспечение экологической безопасности, создание благоприятных условий для жизни и здоровья населения, предотвращение и устранение неблагоприятного воздействия факторов среды обитания человека на его здоровье.

Реализация указанных мер будет осуществляться на основе строгого соблюдения требований к проектированию, реконструкции, возведению, ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования.

Сохранение благоприятной окружающей среды, биологического разнообразия и природных ресурсов является одной из приоритетных задач, которая будет реализовываться в 2017 – 2020 годах за счет комплекса мероприятий, включающих:

обустройство республиканских автомобильных дорог современными инженерными средствами защиты окружающей среды от вредных воздействий, в том числе применение шумозащитных конструкций для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий, установка направляющих сеток в сочетании со специальными проходами, предотвращающих выход животных на проезжую часть, устройство при необходимости дождевой канализации;

реализацию мероприятий, направленных на снижение техногенной нагрузки на прилегающие территории, в том числе за счет улучшения транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог общего пользования, оптимизации скорости движения транспорта;

реализацию комплекса мероприятий по рекультивации территорий, нарушенных при возведении, реконструкции и ремонте автомобильных дорог;

выполнение работ по благоустройству и озеленению автомобильных дорог с учетом снегозадерживающей, декоративной и шумозащитной функций;

внедрение новых конструкций, материалов и технологий, которые позволят снизить пылеобразование и предотвратить водную и ветровую эрозию;

применение конструктивно-технологических решений, не допускающих нарушения природных ландшафтов;

принятие мер по предотвращению вредного воздействия на объекты растительного, животного мира и среду их обитания, в том числе обеспечение непрерывной среды обитания объектов животного мира при проектировании, реконструкции и возведении республиканских автомобильных дорог путем реализации мероприятий, обеспечивающих целостность ареалов обитания диких животных и путей их миграции;

применение при проведении строительных работ малоотходных, энерго- и ресурсосберегающих технологий;

исключение возведения автомобильных дорог и размещения резерва грунта в границах особо охраняемых природных территорий, территорий, зарезервированных для объявления особо охраняемыми природными территориями (при реконструкции дорог отведение дополнительных земельных участков в границах особо охраняемых природных территорий, территорий, зарезервированных для объявления особо охраняемыми природными территориями, осуществляется в установленном законодательством порядке с учетом режима охраны и использования данных территорий);

соблюдение ограничений, установленных законодательством, при проектировании, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог в границах особо охраняемых природных территорий, территорий, зарезервированных для объявления особо охраняемыми природными территориями, с учетом режима охраны и использования данных территорий.

Оценку соответствия принимаемых проектных решений требованиям законодательства в области охраны окружающей среды и рационального использования природных ресурсов по каждому проекту реконструкции и возведения республиканских автомобильных дорог дает Государственная экологическая экспертиза (в отношении местных автомобильных дорог – в случаях, установленных законодательством Республики Беларусь). Реализация проектов по реконструкции и возведению республиканских автомобильных дорог без положительного заключения Государственной экологической экспертизы запрещается.

ГЛАВА 6

ОСНОВНЫЕ РИСКИ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ. МЕХАНИЗМЫ ПО УПРАВЛЕНИЮ РИСКАМИ

На достижение цели Государственной программы и выполнение задач ее подпрограмм могут повлиять следующие риски:

макроэкономические, влияющие на стоимость всех видов ресурсов, необходимых для реализации Государственной программы;

финансовые, вызванные недостаточностью и (или) несвоевременностью финансирования мероприятий Государственной программы;

организационные, связанные с неэффективным управлением финансовыми, материальными и трудовыми ресурсами, необходимыми для реализации Государственной программы;

правовые, связанные с изменением законодательства.

В целях управления этими рисками и минимизации их влияния на эффективность реализации Государственной программы предусматривается осуществление следующих мер:

- определение приоритетов для первоочередного финансирования;
- при отсутствии необходимого финансирования из бюджета – проведение работ по привлечению внебюджетного финансирования;
- своевременное планирование и мониторинг выполнения мероприятий Государственной программы, а также реагирование на недостатки и нарушения, выявленные в ходе реализации мероприятий, в том числе в отношении управления, контроля и кадрового обеспечения;
- привлечение заинтересованных к разработке и обсуждению проектов нормативных правовых актов, предусматривающих совершенствование законодательства.

ГЛАВА 7 МЕТОДИКА ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ

Основным источником получения сведений о выполнении целевых показателей Государственной программы является статистическая отчетность.

Оценка эффективности реализации Государственной программы проводится ежегодно. Результаты этой оценки представляются в составе годового отчета Минтранса о выполнении Государственной программы.

Данная оценка осуществляется в два этапа.

На первом этапе оценивается эффективность реализации подпрограмм.

Степень реализации мероприятий подпрограммы рассчитывается по формуле

$$СР_m = M_b / M,$$

где $СР_m$ – степень реализации мероприятий;

M_b – количество мероприятий, выполненных в полном объеме, из числа мероприятий, запланированных к реализации в отчетном периоде;

M – общее количество мероприятий, запланированных подпрограммой к реализации в отчетном периоде.

Для оценки степени решения задач подпрограммы определяется степень достижения плановых значений каждого целевого показателя, характеризующего задачи подпрограммы.

Степень достижения планового значения целевого показателя рассчитывается по формуле

$$СД_{п/ппз} = ЗП_{п/пф} / ЗП_{п/пп},$$

где $СД_{п/ппз}$ – степень достижения планового значения целевого показателя, характеризующего задачи подпрограммы;

$ЗП_{п/пф}$ – значение целевого показателя, характеризующего задачи подпрограммы, фактически достигнутое на конец отчетного периода;

$ЗП_{п/пп}$ – плановое значение целевого показателя, характеризующего задачи подпрограммы.

Степень решения задач подпрограммы рассчитывается по формуле

$$СР_{п/п} = \Sigma СД_{п/ппз} / N,$$

где $СР_{п/п}$ – степень решения задач подпрограммы;

$СД_{п/ппз}$ – степень достижения планового значения целевого показателя, характеризующего задачи подпрограммы;

N – количество целевых показателей, характеризующих задачи подпрограммы.

Если значение $СД_{п/ппз}$ больше 1, то при расчете степени решения задач подпрограммы оно принимается равным 1.

Эффективность реализации подпрограммы оценивается в зависимости от значений степени решения задач подпрограммы и степени реализации ее мероприятий и рассчитывается по формуле

$$\mathcal{ЭР}_{п/п} = \frac{СР_{п/п} + СР_{м}}{2 \times \Phi_{фп} / \Phi_{пп}},$$

где $\mathcal{ЭР}_{п/п}$ – эффективность реализации подпрограммы;

$СР_{п/п}$ – степень решения задач подпрограммы;

$СР_{м}$ – степень реализации мероприятий;

$\Phi_{фп}$ – объем фактически освоенных финансовых средств на реализацию подпрограммы в отчетном периоде;

$\Phi_{пп}$ – объем запланированных финансовых средств на реализацию подпрограммы в отчетном периоде.

Эффективность реализации подпрограммы признается высокой, если значение $\mathcal{ЭР}_{п/п}$ составляет 0,9.

Эффективность реализации подпрограммы признается средней, если значение $\mathcal{ЭР}_{п/п}$ составляет 0,8.

Эффективность реализации подпрограммы признается удовлетворительной, если значение $\mathcal{ЭР}_{п/п}$ составляет 0,7.

В остальных случаях эффективность реализации подпрограммы признается неудовлетворительной.

На втором этапе оценивается эффективность реализации Государственной программы, которая определяется с учетом степени достижения цели Государственной программы и эффективности реализации подпрограмм.

Для оценки степени достижения цели Государственной программы определяется степень достижения плановых значений каждого сводного целевого показателя.

Степень достижения планового значения сводного целевого показателя рассчитывается по формуле

$$СД_{гппз} = ЗП_{гпф} / ЗП_{гпп},$$

где $СД_{гппз}$ – степень достижения планового значения сводного целевого показателя;

$ЗП_{гпф}$ – значение сводного целевого показателя, фактически достигнутое на конец отчетного периода;

$ЗП_{гпп}$ – плановое значение сводного целевого показателя.

Степень достижения цели Государственной программы рассчитывается по формуле

$$СР_{гп} = \sum_1^M СД_{гппз} / M,$$

где $СР_{гп}$ – степень достижения цели Государственной программы;

$СД_{гппз}$ – степень достижения планового значения сводного целевого показателя;

M – количество сводных целевых показателей.

Если значение $СД_{гппз}$ больше 1, то при расчете степени реализации Государственной программы оно принимается равным 1.

Эффективность реализации Государственной программы оценивается в зависимости от значений степени ее реализации и эффективности реализации входящих в нее подпрограмм и рассчитывается по формуле

$$\mathcal{ЭР}_{гп} = \frac{СР_{гп} + \sum_1^j СР_{п/п} / j + \sum_1^j СР_{м} / j}{3 \times \Phi_{\phi} / \Phi_{п}},$$

где $\mathcal{ЭР}_{гп}$ – эффективность реализации Государственной программы;

$СР_{гп}$ – степень достижения цели Государственной программы;

$СР_{п/п}$ – степень решения задач подпрограмм;

$СР_{м}$ – степень реализации мероприятий;

Φ_{ϕ} – объем фактически освоенных финансовых средств на реализацию Государственной программы в отчетном периоде;

$\Phi_{п}$ – объем запланированных финансовых средств на реализацию Государственной программы в отчетном периоде;

j – количество подпрограмм.

Эффективность реализации Государственной программы признается высокой, если значение $\mathcal{E}P_{гп}$ составляет 0,9.

Эффективность реализации Государственной программы признается средней, если значение $\mathcal{E}P_{гп}$ составляет 0,8.

Эффективность реализации Государственной программы признается удовлетворительной, если значение $\mathcal{E}P_{гп}$ составляет 0,7.

В остальных случаях эффективность реализации Государственной программы признается неудовлетворительной.

РАЗДЕЛ II

ПОДПРОГРАММА 1 "РАЗВИТИЕ И СОДЕРЖАНИЕ РЕСПУБЛИКАНСКИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ"

ГЛАВА 8

ХАРАКТЕРИСТИКА ТЕКУЩЕГО СОСТОЯНИЯ РЕСПУБЛИКАНСКИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

В 2017 году протяженность республиканских автомобильных дорог составила 15 919 километров, в том числе протяженность дорог с усовершенствованным покрытием – 15 752 километра, из них с асфальтобетонным покрытием – 15 215 километров (96,6 процента от протяженности республиканских автомобильных дорог), цементобетонным покрытием – 443 километра (2,8 процента), черным гравийным покрытием – 94 километра (0,6 процента).

Республиканские автомобильные дороги с твердым покрытием обеспечивают транспортные связи всех городов, городских поселков, а также центральных усадеб сельскохозяйственных предприятий и иных сельских населенных пунктов.

Вместе с тем их транспортно-эксплуатационное состояние не удовлетворяет в достаточной степени потребности народного хозяйства в автомобильных перевозках.

По результатам дорожной диагностики 2016 года протяженность участков республиканских автомобильных дорог, не соответствующих нормативным требованиям, составляет 5023 километра (29,7 процента). Имеют несоответствие по ровности покрытия 3189 километров дорог (19,3 процента), дефектности покрытия – 2927 километров (17,7 процента), прочности дорожных одежд – 948 километров (5,7 процента).

На этих участках водители транспортных средств вынуждены снижать скорость движения, что приводит к экономическим издержкам.

С ограничением несущей способности дорожного покрытия до 6 тонн на ось эксплуатируется 1826 километров республиканских автомобильных дорог.

Из 2259 мостовых сооружений (104,2 тыс. пог. метров) на республиканских автомобильных дорогах не соответствуют нормативным требованиям 972 сооружения (51,5 тыс. пог. метров).

По сравнению с 2008 годом в 8 раз сократилась протяженность капитально отремонтированных в 2016 году республиканских автомобильных дорог и в 2,5 раза протяженность дорог, на которых произведен текущий ремонт (рис. 3 и 4).

Из-за недостаточного финансирования не обеспечивается восстановление ежегодного износа, а это ведет к необратимому процессу постепенного разрушения дорожных покрытий. Ремонт и восстановление этих дорог обойдется в 2,5 – 3 раза дороже, чем затраты на ремонт и модернизацию при своевременном их проведении.

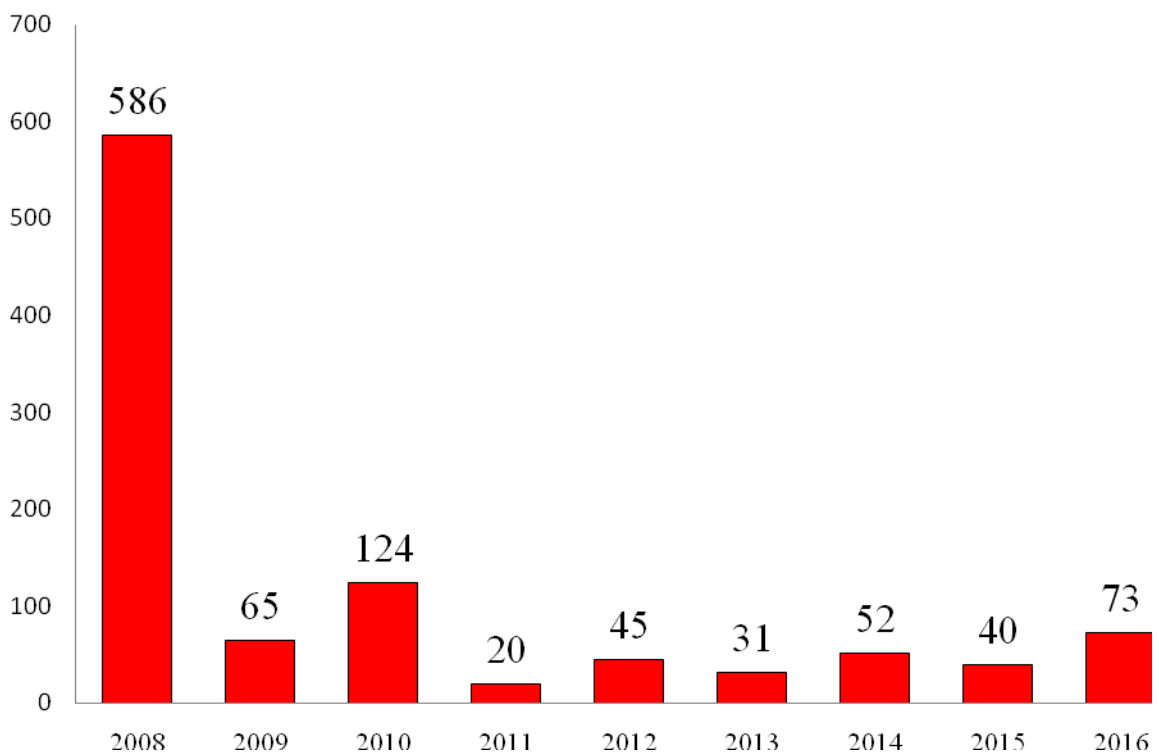


Рис. 3. Протяженность капитально отремонтированных республиканских автомобильных дорог в 2008 – 2016 годах (в километрах).

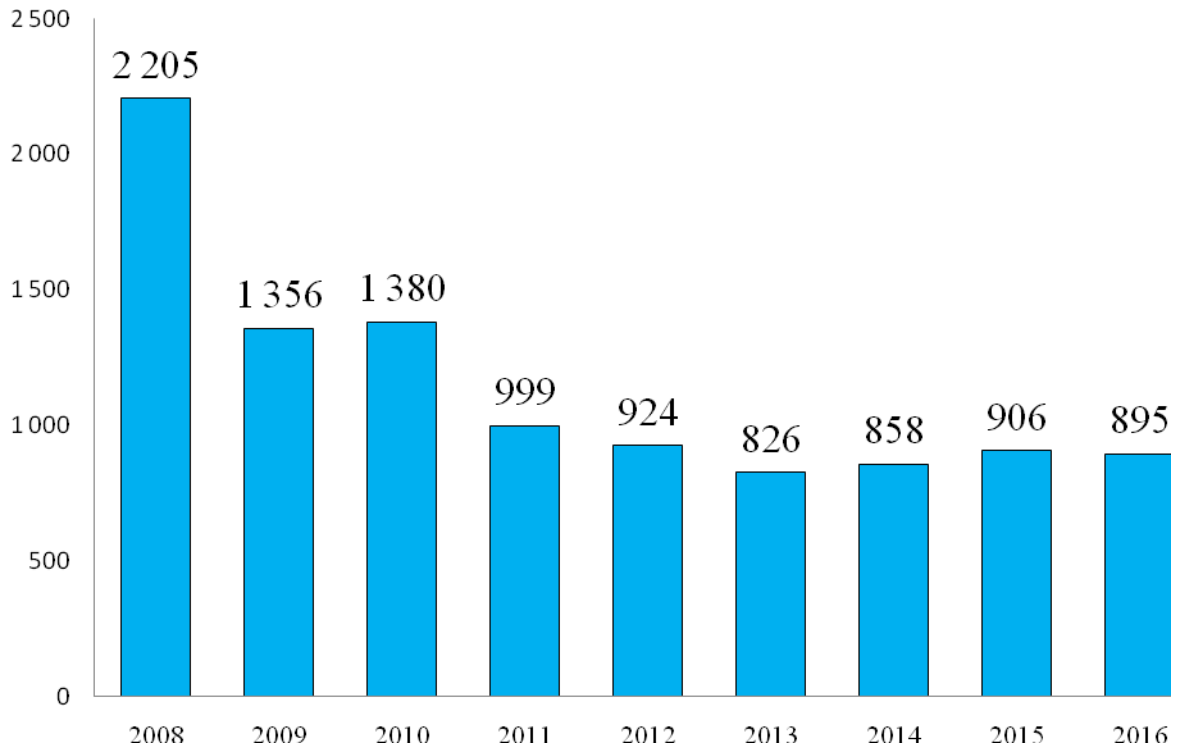


Рис. 4. Протяженность республиканских автомобильных дорог, на которых произведен текущий ремонт в 2008 – 2016 годах (в километрах).

ГЛАВА 9

ЗАДАЧИ И ЦЕЛЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ПОДПРОГРАММЫ 1 "РАЗВИТИЕ И СОДЕРЖАНИЕ РЕСПУБЛИКАНСКИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ"

Задачами подпрограммы 1 "Развитие и содержание республиканских автомобильных дорог в Республике Беларусь" (далее – подпрограмма 1) являются:

улучшение транспортно-эксплуатационного состояния республиканских автомобильных дорог;

повышение качественных показателей республиканских автомобильных дорог.

В соответствии с подпрограммой 1:

будут выполняться работы по поддержанию транспортно-эксплуатационных показателей республиканских автомобильных дорог согласно требованиям технических нормативных правовых актов и требованиям по обеспечению безопасных условий для движения транспортных средств;

предусматривается реконструкция и возведение 409,7 километра республиканских автомобильных дорог, в том числе 274,2 километра дорог параметров I категории с доведением их до международных стандартов, и 1006,6 пог. метра мостов и путепроводов;

планируется модернизировать не менее 609,7 километра республиканских автомобильных дорог и повысить несущую способность их дорожного покрытия до 11,5 тонны на ось;

предусматривается увеличить скоростной режим на протяжении не менее 1637,6 километра республиканских автомобильных дорог.

ГЛАВА 10 МЕРОПРИЯТИЯ ПОДПРОГРАММЫ 1

Содержание дорог, мостов и путепроводов

Подпрограммой 1 предусматривается направить на содержание республиканских автомобильных дорог 599 700 000 рублей.

За счет этих средств будут выполняться работы по поддержанию транспортно-эксплуатационных показателей республиканских автомобильных дорог согласно требованиям технических нормативных правовых актов и требованиям по обеспечению безопасных условий для движения транспортных средств. При этом не менее 10 процентов средств предусматривается направлять на содержание мостов и путепроводов.

В период реализации Государственной программы будут выполняться работы по созданию в автодорожном секторе интеллектуальной транспортной системы (далее – ИТС). На первом этапе ИТС подлежит внедрению на магистральных автомобильных дорогах и на автомобильных дорогах параметров I категории, на последующих этапах – на республиканских автомобильных дорогах.

ИТС будет включать в себя подсистемы:

мониторинга транспортных потоков – создание постоянно действующей транспортной модели, работающей в режиме реального времени и обеспечивающей отслеживание в круглосуточном режиме изменений транспортных потоков на всех перегонах и развязках;

управления движением – внедрение ситуационного управления дорожным движением в зависимости от полученной оперативной информации от других подсистем, в том числе с устройством знаков переменной информации;

информирования пользователей автомобильных дорог;

динамического взвешивания – создание единой системы мониторинга проезда тяжеловесных транспортных средств по автомобильным дорогам;

электронного сбора и контроля платы за проезд;

управления содержанием автомобильных дорог и обеспечения безопасности дорожного движения, состоящую из следующих элементов:

метеомониторинга и управления информацией о погодных условиях на автомобильных дорогах путем создания единой системы метеомониторинга на базе дорожных измерительных станций с

обеспечением ее интеграции с информацией государственного учреждения ”Республиканский центр по гидрометеорологии, контролю радиоактивного загрязнения и мониторингу окружающей среды“ и метеослужбами соседних стран;

видеонаблюдения, включая создание единой системы предоставления в текущем режиме видеoinформации, обеспечивающей оповещение дежурных служб и подразделений владельцев автомобильных дорог, подрядных организаций, органов и подразделений по чрезвычайным ситуациям, Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел и других при выявлении инцидентов и в целях обеспечения постоянного контроля дорожной ситуации в местах концентрации дорожно-транспортных происшествий, на развязках, больших мостовых сооружениях;

связи и передачи данных путем создания единой телекоммуникационной системы для надежной и качественной связи, позволяющей обеспечивать функционирование ИТС для нужд всех участников дорожного движения.

Для внедрения ИТС необходимо:

совершенствовать существующие аппаратно-программные информационные системы в рамках единой стратегической концепции внедрения ИТС в соответствии с разработанными и принятыми нормативными документами;

разработать и принять нормативные документы в области проектирования, строительства, внедрения и эксплуатации ИТС;

разработать единую стратегическую концепцию внедрения ИТС;

разработать концепцию и создать в рамках реализации проекта по реконструкции автомобильной дороги М-6/Е 28 Минск – Гродно – граница Республики Польша (Брузги) управляющий элемент ИТС – центр управления дорожным движением с интеграцией его с существующими элементами ИТС и информационными системами в пределах автомобильной дороги М-14 вторая кольцевая автомобильная дорога вокруг г.Минска и выездов из г.Минска;

внедрить систему управления содержанием дороги и обеспечения безопасности дорожного движения на всем протяжении автомобильной дороги М-1/Е 30 Брест (Козловичи) – Минск – граница Российской Федерации (Редьки), являющейся участком международного транспортного коридора.

Текущий и капитальный ремонт дорог, мостов и путепроводов

Сохранность республиканских автомобильных дорог и искусственных сооружений в процессе эксплуатации обеспечивается выполнением норм их ремонта и содержания в соответствии с нормативными правовыми актами, а также правовыми и организационно-техническими мероприятиями

по предупреждению, пресечению и устранению причин повреждения и преждевременного разрушения элементов дорог и искусственных сооружений.

За 2017 – 2020 годы планируется выполнить текущий ремонт 4000 километров республиканских автомобильных дорог и 7200 пог. метров мостов и путепроводов, капитальный ремонт 200 километров дорог и 4500 пог. метров мостов и путепроводов.

На эти цели планируется направить 557 970 725 рублей за счет средств республиканского дорожного фонда, в том числе на текущий ремонт – 365 114 800 рублей, капитальный ремонт – 192 855 925 рублей.

При текущем ремонте дорожных покрытий следует устраивать тонкие слои, применять технологию Сларри Сил, использовать иные прогрессивные инновационные технологии, обеспечивающие высокое технико-эксплуатационное качество дорожных покрытий.

При капитальном ремонте автомобильных дорог выполняется комплекс работ по восстановлению изношенных дорожных покрытий, конструкций мостовых сооружений, обновлению элементов обустройства дорог, что позволяет значительно улучшить условия транспортного движения и повысить уровень его безопасности.

Объекты капитального ремонта ежегодно утверждаются Минтрансом в программах дорожных работ.

При формировании перечней объектов капитального и текущего ремонта дорог должно учитываться их фактическое технико-эксплуатационное состояние по данным диагностики с использованием современных методов оценки.

Возведение и реконструкция дорог, мостов и путепроводов

Подпрограммой 1 предусматривается направить на возведение и реконструкцию республиканских автомобильных дорог 1 555 523 755 рублей, в том числе за счет средств:

республиканского бюджета – 293 512 235 рублей, из них за счет средств на финансирование капитальных вложений (Государственная инвестиционная программа) – 293 512 235 рублей;

банков (кредитов) – 1 262 011 520 рублей, из них ОАО ”Банк развития Республики Беларусь“ – 100 000 000 рублей, кредитных организаций иностранных государств – 1 162 011 520 рублей.

Планируется реконструировать и возвести по параметрам I категории 274,2 километра республиканских автомобильных дорог, в числе которых участки автомобильных дорог М-6/Е 28 Минск – Гродно – граница Республики Польша (Брузги), М-10 граница Российской Федерации (Селище) – Гомель –

Кобрин, Р-23 Минск – Микашевичи, Р-53 Слобода – Новосады, Р-58 Минск – Калачи – Мядель, Р-80 Слобода – Паперня.

Реконструкцию и возведение республиканских автомобильных дорог предусматривается выполнить за счет средств республиканского дорожного фонда, кредитных средств отечественных и иностранных банков, в том числе на основе принципов государственно-частного партнерства. За счет кредитных средств предусмотрено реконструировать 380,3 километра республиканских автомобильных дорог, в числе которых участки автомобильных дорог М-6/Е 28 Минск – Гродно – граница Республики Польша (Брузги), М-7/Е 28 Минск – Ошмяны – граница Литовской Республики (Каменный Лог), Р-16 Тюхиничи – Высокое – граница Республики Польша (Песчатка), Р-23 Минск – Микашевичи, Р-58 Минск – Калачи – Мядель, Р-80 Слобода – Паперня, на основе принципов государственно-частного партнерства планируется реконструировать автомобильную дорогу М-10 граница Российской Федерации (Селище) – Гомель – Кобрин на участке Речица – Калинковичи.

Будет начата разработка предпроектной и проектной документации по участкам республиканских автомобильных дорог М-3 Минск – Витебск, М-8/Е 95 граница Российской Федерации (Езерище) – Витебск – Гомель – граница Украины (Новая Гута), М-10 граница Российской Федерации (Селище) – Гомель – Кобрин, Р-20 Витебск – Полоцк – граница Латвийской Республики (Григоровщина), Р-45 Полоцк – Глубокое – граница Литовской Республики (Котловка), Р-46 Лепель – Полоцк – граница Российской Федерации (Юховичи), а также гравийным участкам республиканских автомобильных дорог. Реконструкция и возведение данных участков будут начаты в случае наличия финансовых средств.

При разработке предпроектной документации (обоснования инвестиций) определяется экономическая целесообразность осуществления инвестиций с вариантной проработкой типов дорожного покрытия (асфальтобетонное, цементобетонное).

В 2017 – 2020 годах планируется выполнять работы по устройству искусственного освещения на возводимых и реконструируемых республиканских автомобильных дорогах, а также в местах концентрации дорожно-транспортных происшествий, аварийно-опасных пешеходных переходов и подходов к ним, пересечений дорог, в том числе на транспортных развязках. Объекты устройства освещения на республиканских автомобильных дорогах ежегодно после согласования с Постоянной комиссией по обеспечению безопасности дорожного движения при Совете Министров Республики Беларусь подлежат включению в Государственную инвестиционную программу.

Приобретение машин и оборудования, включенных в проектно-сметную документацию по строительству и реконструкции автомобильных дорог и предназначенных для их содержания, может осуществляться за счет средств республиканского дорожного фонда и кредитных ресурсов.

Научно-техническая и инновационная деятельность

На научно-техническую и инновационную деятельность за счет собственных средств заказчиков (внебюджетный централизованный инвестиционный фонд Минтранса) в 2017 – 2020 годах предусматривается направить 2 559 588 рублей. Кроме того, на эти цели могут быть направлены финансовые средства за счет иных источников в соответствии с действующим законодательством.

Типовое проектирование

За счет финансовых средств, выделяемых на типовое проектирование дорог, будут разрабатываться технические нормативные правовые акты, технологические карты, типовые проекты конструктивных элементов автомобильных дорог и искусственных сооружений.

На типовое проектирование республиканских автомобильных дорог в 2017 – 2020 годах предусматривается направить 10 800 000 рублей из средств республиканского дорожного фонда.

Обеспечение функционирования системы взимания платы за проезд тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования

В целях обеспечения сохранности и восстановления автомобильных дорог общего пользования за счет финансовых средств, выделяемых на обеспечение функционирования системы взимания платы за проезд тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств, республиканским унитарным предприятием "Белдорцентр" будет осуществляться выдача специальных разрешений на проезд транспортных средств, максимальные весовые и (или) габаритные размеры которых превышают допустимые параметры, установленные законодательством для проезда по автомобильным дорогам.

На обеспечение функционирования системы взимания платы за проезд тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования предусматривается направить 4 970 000 рублей из средств республиканского дорожного фонда.

Обеспечение функционирования системы электронного сбора платы в режиме свободного многополосного движения за проезд транспортных средств по определенным дорогам Республики Беларусь и системы динамического взвешивания

В Республике Беларусь на протяжении 1613 километров республиканских автомобильных дорог (на 1 января 2017 г.) взимается плата за проезд транспортных средств.

Взимание платы за проезд транспортных средств по таким автомобильным дорогам осуществляется при помощи системы электронного сбора платы в режиме свободного многополосного движения на дорогах или их отдельных участках, в том числе на участках проезда по мостам и иным искусственным сооружениям, с повышенным скоростным и безопасным режимом движения транспортных средств, высоким уровнем сервисного обслуживания.

В процессе реализации Государственной программы в республике планируется расширить сеть платных автомобильных дорог. Будет введена плата за проезд транспортных средств на всем протяжении дороги М-6/Е 28 Минск – Гродно – граница Республики Польша (Брузги) после ее реконструкции и на участке дороги Р-28 Минск – Молодечно – Нарочь. К 2021 году протяженность платных дорог составит 1786 километров (рис. 5).



Рис. 5. Платные автомобильные дороги к 2021 году.

На платных автомобильных дорогах должно быть обеспечено соответствие их транспортно-эксплуатационных характеристик требованиям технических нормативных правовых актов. На таких дорогах должны быть созданы условия, позволяющие организовать безопасное дорожное движение и обеспечить беспрепятственный проезд транспортных средств при условии соблюдения водителями предусмотренного скоростного режима. После завершения реконструкции и строительства участков дорог на них планируется повысить скоростной режим.

За 2017 – 2020 годы в республиканский бюджет от взимания платы за проезд по платным автомобильным дорогам предполагается поступление около 817 млн. рублей, которые будут направлены на содержание, ремонт и развитие республиканских автомобильных дорог, в первую очередь платных дорог.

В Республике Беларусь создана система мониторинга и контроля за проездом тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств – система динамического взвешивания. Данная система внедрена в целях предварительного отбора перегруженных тяжеловесных транспортных средств для прохождения весового контроля и позволяет производить мониторинг транспортных средств в движении, не останавливая транспортный поток, путем передачи информации по каналам связи на специально оборудованные транспортные средства.

Для финансирования государственного учреждения ”Белавтострада“ в целях обеспечения эффективной работы системы электронного сбора платы в режиме свободного многополосного движения за проезд транспортных средств по определенным дорогам Республики Беларусь и системы динамического взвешивания в 2017 – 2020 годах предусматривается направить 7 119 188 рублей за счет средств республиканского дорожного фонда.

Погашение внутренних кредитов банков и выплата процентов по ним

За счет финансовых средств, выделяемых из республиканского дорожного фонда, будет осуществляться погашение внутренних кредитов банков и выплата процентов по ним, привлеченных согласно:

Указу Президента Республики Беларусь от 3 сентября 2010 г. № 455 ”О некоторых вопросах финансирования реконструкции республиканской автомобильной дороги М-4 Минск – Могилев“ (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 2010 г., № 214, 1/11928);

распоряжениям Президента Республики Беларусь от:

26 марта 2015 г. № 52рп ”О финансировании строительства объектов инфраструктуры в 2015 году“;

26 октября 2015 г. № 189рп ”О финансировании строительства второй кольцевой автомобильной дороги вокруг г.Минска в 2015 году“;

25 апреля 2016 г. № 64рп ”О финансировании строительства объектов инфраструктуры в 2016 году“;

9 августа 2016 г. № 134рп ”О финансировании строительства второй кольцевой автомобильной дороги вокруг г.Минска в 2016 году“;

29 июня 2017 г. № 106рп ”О реконструкции и текущем ремонте отдельных автомобильных дорог“;

постановлению Совета Министров Республики Беларусь от 30 мая 2014 г. № 530 ”О некоторых вопросах финансирования автомобильных дорог“ (Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь, 05.06.2014, 5/38945).

На погашение внутренних кредитов банков и выплату процентов по ним в 2017 – 2020 годах предусматривается направить 660 771 862 рубля из средств республиканского дорожного фонда.

Погашение внешних государственных займов и выплата процентов по ним

За счет финансовых средств, выделяемых из республиканского бюджета, будет осуществляться погашение и выплата процентов по внешним государственным займам, привлеченным на реконструкцию автомобильных дорог М-5/Е 95 Минск – Гомель и М-6/Е 28 Минск – Гродно – граница Республики Польша (Брузги).

На погашение внешних государственных займов и выплату процентов по ним в 2017 – 2020 годах предусматривается направить 761 819 638 рублей из средств республиканского бюджета.

Улучшение материально-технической базы организаций республиканского дорожного хозяйства

Для реализации мероприятий подпрограммы 1 в дорожно-эксплуатационных организациях планируется обновление парка машин и механизмов отечественного производства.

На улучшение материально-технической базы организаций дорожного хозяйства в 2017 – 2020 годах предусматривается направить 12 000 000 рублей из собственных средств этих организаций.

ГЛАВА 11 ФИНАНСОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОДПРОГРАММЫ 1

На реализацию мероприятий подпрограммы 1 требуется 4 173 234 756 рублей в ценах января 2017 г., из них за счет средств:

республиканского бюджета – 2 896 663 648 рублей, из них средства республиканского дорожного фонда на республиканское дорожное хозяйство – 2 134 844 010 рублей (из них средства на финансирование капитальных вложений (Государственная инвестиционная программа) – 293 512 235 рублей), на погашение внешних государственных займов и выплату процентов по ним – 761 819 638 рублей;

банков (кредиты) – 1 262 011 520 рублей, из них ОАО ”Банк развития Республики Беларусь“ – 100 000 000 рублей, кредитных организаций иностранных государств – 1 162 011 520 рублей;

внебюджетного централизованного инвестиционного фонда Минтранса – 2 559 588 рублей;

собственных средств организаций республиканского дорожного хозяйства – 12 000 000 рублей.

Из общего объема средств, необходимых для реализации подпрограммы 1, планируется направить на:

дорожные работы (содержание, текущий ремонт, капитальный ремонт, реконструкцию и возведение республиканских автомобильных дорог) – 2 713 194 480 рублей;

научное обеспечение – 2 559 588 рублей;

типовое проектирование – 10 800 000 рублей;

погашение внутренних и внешних кредитов банков и выплату процентов по ним – 1 422 591 500 рублей;

прочие расходы (техническое переоснащение, оплата услуг по взиманию платы за проезд тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств по автомобильным дорогам Республики Беларусь, содержание государственного учреждения ”Белавтострада“) – 24 089 188 рублей.

Баланс республиканского дорожного фонда в 2017 – 2020 годах приведен согласно приложению 5.

РАЗДЕЛ III ПОДПРОГРАММА 2 ”РЕКОНСТРУКЦИЯ, РЕМОНТ И СОДЕРЖАНИЕ МЕСТНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ“

ГЛАВА 12 ХАРАКТЕРИСТИКА ТЕКУЩЕГО СОСТОЯНИЯ МЕСТНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

В 2017 году сеть местных автомобильных дорог в Республике Беларусь составила 70 977 километров, из них с твердым покрытием 59 436 километров

(или 83,7 процента от общей протяженности). Протяженность грунтовых автомобильных дорог возросла за счет принятия в сеть местных автомобильных дорог сельскохозяйственных дорог и подъездов к садоводческим кооперативам и составила 11 541 километр, или 16,3 процента.

Протяженность местных автомобильных дорог, требующих ремонта, составляет более 21 тыс. километров (более 30 процентов). С ограничением несущей способности дорожного покрытия до 6 тонн на ось эксплуатируется 60,6 тыс. километров местных автомобильных дорог (85,4 процента).

Из 3034 мостовых сооружений на местных автомобильных дорогах не соответствуют нормативным требованиям 1954 моста, или более 64 процентов.

По сравнению с 2008 годом в 1,6 раза сократилась протяженность капитально отремонтированных в 2016 году местных автомобильных дорог и в 2,1 раза протяженность дорог, на которых осуществлен текущий ремонт (рис. 6 и 7). Вследствие недостаточного финансирования 94 процента местных автомобильных дорог эксплуатируется с превышением межремонтных сроков.

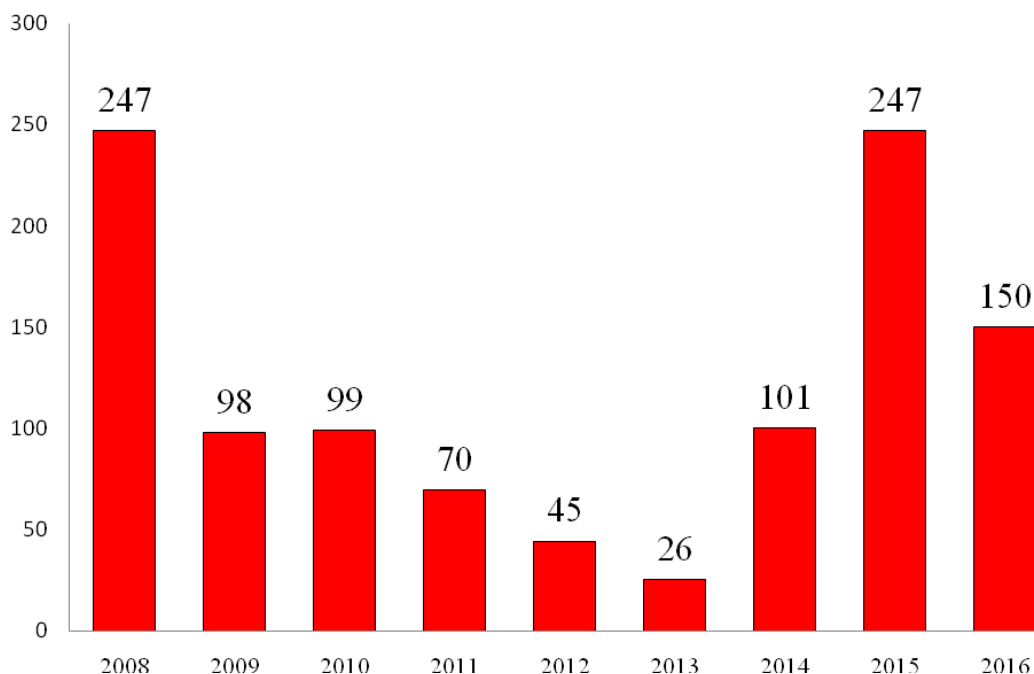


Рис. 6. Протяженность капитально отремонтированных местных автомобильных дорог в 2008 – 2016 годах (в километрах).

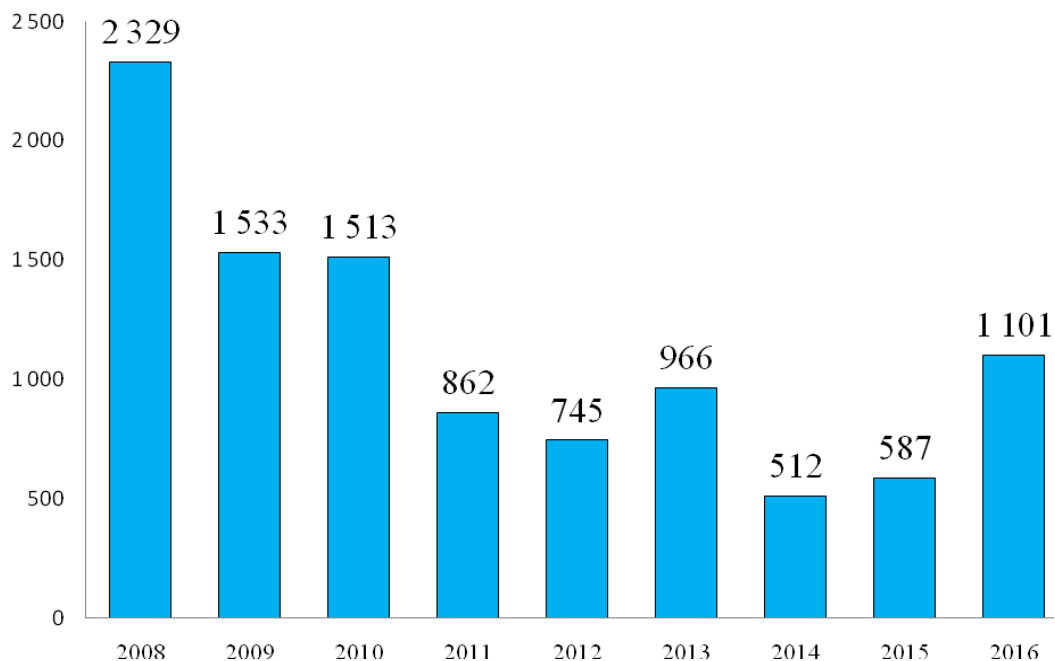


Рис. 7. Протяженность местных автомобильных дорог, на которых осуществлен текущий ремонт в 2008 – 2016 годах (в километрах).

ГЛАВА 13

ЗАДАЧИ И ЦЕЛЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ПОДПРОГРАММЫ 2 ”РЕКОНСТРУКЦИЯ, РЕМОНТ И СОДЕРЖАНИЕ МЕСТНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ“

Задачей подпрограммы 2 ”Реконструкция, ремонт и содержание местных автомобильных дорог в Республике Беларусь“ (далее – подпрограмма 2) является улучшение транспортно-эксплуатационного состояния местных автомобильных дорог.

В соответствии с подпрограммой 2 на местных автомобильных дорогах: будут выполняться работы по поддержанию транспортно-эксплуатационных показателей местных автомобильных дорог согласно требованиям технических нормативных правовых актов и требованиям по обеспечению безопасных условий для движения транспортных средств;

согласно подпункту 4.1 пункта 4 протокола поручений Президента Республики Беларусь от 12 апреля 2017 г. № 14 планируется отремонтировать и реконструировать не менее 7000 километров местных автомобильных дорог, в том числе выполнить текущий ремонт 6281,3 километра дорог, капитальный ремонт – 687,7 километра дорог, реконструкцию и строительство – 31 километра дорог;

планируется выполнить текущий ремонт 1317,2 пог. метра мостов и путепроводов, капитальный ремонт 894,8 пог. метра мостов и путепроводов, предусматривается реконструировать и возвести 597,5 пог. метра мостов и путепроводов.

ГЛАВА 14 МЕРОПРИЯТИЯ ПОДПРОГРАММЫ 2

Содержание дорог, мостов и путепроводов

Подпрограммой 2 предусматривается направить на содержание местных автомобильных дорог 414 267 576,65 рубля. При этом не менее 10 процентов средств предусматривается направлять на содержание мостов и путепроводов.

Текущий и капитальный ремонт дорог, мостов и путепроводов

На 2017 – 2020 годы на местных автомобильных дорогах планируется выполнить текущий ремонт 6281,3 километра дорог и 1317,2 пог. метра мостов и путепроводов, капитальный ремонт 687,7 километра дорог и 894,8 пог. метра мостов и путепроводов.

На текущий ремонт планируется направить 701 030 609,11 рубля, в том числе за счет:

субвенций из республиканского дорожного фонда – 340 101 129,92 рубля;
средств местных бюджетов – 138 670 552,19 рубля, в том числе областных бюджетов – 108 054 650,49 рубля, остатков средств местных инновационных фондов, сформированных на 1 января 2017 г., – 30 615 901,7 рубля;
кредитов ОАО ”Банк развития Республики Беларусь“ – 222 258 927 рублей.

На капитальный ремонт планируется направить 239 980 294,55 рубля, в том числе за счет:

субвенций из республиканского дорожного фонда – 128 290 033,46 рубля;
средств местных бюджетов – 18 949 188,09 рубля, в том числе областных бюджетов – 10 455 677,86 рубля, остатков средств местных инновационных фондов, сформированных на 1 января 2017 г., – 8 493 510,23 рубля;
кредитов ОАО ”Банк развития Республики Беларусь“ – 92 741 073 рубля.

При текущем ремонте дорожных покрытий следует устраивать прогрессивные инновационные технологии, обеспечивающие высокое технико-эксплуатационное качество дорожных покрытий.

При капитальном ремонте дорог выполняется комплекс работ по восстановлению изношенных дорожных покрытий, конструкций мостовых сооружений, обновлению элементов обустройства дорог, что позволяет значительно улучшить условия движения транспорта и повысить уровень безопасности.

При формировании перечней объектов текущего и капитального ремонта дорог должны учитываться их фактическое технико-эксплуатационное состояние, интенсивность движения, обеспечение транспортных связей районных центров между собой, подъездов от районных центров к агрогородкам, в которых расположены сельские

Советы депутатов, и от них к центральным усадьбам сельскохозяйственных организаций, подъездов от агрогородков к сельским населенным пунктам.

Участки местных автомобильных дорог, требующие проведения первоочередных ремонтных работ, приведены согласно приложению б.

Возведение и реконструкция дорог, мостов и путепроводов

Подпрограммой 2 предусматривается возведение и реконструкция 31 километра местных автомобильных дорог и 597,5 пог. метра мостов и путепроводов. На эти цели предусматривается направить 35 003 051,62 рубля, в том числе за счет:

субвенций из республиканского дорожного фонда – 24 622 192,62 рубля;
средств местных бюджетов – 10 380 859 рублей, из них областных бюджетов – 8 380 859 рублей, остатков средств местных инновационных фондов, сформированных на 1 января 2017 г., – 2 000 000 рублей.

Выплата процентов по кредитам ОАО ”Банк развития Республики Беларусь“

За счет субвенций из республиканского дорожного фонда будет осуществляться выплата процентов по кредитам ОАО ”Банк развития Республики Беларусь“, привлеченным в соответствии с пунктом 2 Указа Президента Республики Беларусь от 29 августа 2017 г. № 307 ”О финансировании строительства дорог и Минского метрополитена“ (Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь, 31.08.2017, 1/17231).

Подпрограммой 2 на выплату процентов по кредитам ОАО ”Банк развития Республики Беларусь“ в 2017 – 2020 годах предусматривается направить 39 786 880 рублей за счет субвенций из республиканского дорожного фонда.

Улучшение материально-технической базы организаций коммунального дорожного хозяйства

Подпрограммой 2 на улучшение материально-технической базы организаций дорожного хозяйства в 2017 – 2020 годах предусматривается направить 1 553 120 рублей за счет собственных средств организаций коммунального дорожного хозяйства.

ГЛАВА 15 ФИНАНСОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОДПРОГРАММЫ 2

Потребность в финансовых средствах на местное дорожное хозяйство в 2017 – 2020 годах оценивается на уровне 1 431 621 531,93 рубля в ценах января 2017 г., из них за счет:

субвенций из республиканского дорожного фонда – 532 800 236 рублей;
средств местных бюджетов – 582 268 175,93 рубля, в том числе областных бюджетов – 541 158 764 рубля, остатков средств местных инновационных фондов, сформированных на 1 января 2017 г., – 41 109 411,93 рубля.

кредитов ОАО ”Банк развития Республики Беларусь“ – 315 000 000 рублей;
собственных средств организаций коммунального дорожного хозяйства – 1 553 120 рублей.

Из общего объема средств Государственной программы, предусмотренных на местное дорожное хозяйство, планируется направить на: содержание, текущий ремонт, капитальный ремонт, реконструкцию и возведение местных автомобильных дорог – 1 390 281 531,93 рубля;
прочие расходы (техническое переоснащение) – 1 553 120 рублей.