СТЕНОГРАММА

**Евгений Дитрих доложил в Совете Федерации о реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**

Доклад министра транспорта Евгения Дитриха прозвучал в рамках Правительственного часа 25 ноября. Мероприятие прошло под руководством Председателя Совета Федерации Валентины Матвиенко.

***Стенограмма выступления Евгения Дитриха***

Уважаемая Валентина Ивановна!

Уважаемые члены Совета Федерации!

Хотел бы начать со слов благодарности за особое внимание к работе Министерства транспорта по всем направлениям нашей деятельности. В особенности – к реализуемым транспортным национальным проектам. Это помогает нам точнее видеть вопросы и проблемы, возникающие у регионов. И быстрее их решать.

Сегодняшний Правительственный час посвящён предварительным итогам реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в этом году. Это тем более знаково, поскольку 2019 год – не только первый год реализации нацпроекта. Но и год 210-летия создания первого транспортного ведомства и первого транспортного образовательного учреждения в России. Особенное спасибо, Валентина Ивановна, Вам. Валентина Ивановна сегодня открыла экспозицию «Регионы России - колесо истории», часть которой посвящена нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Ваше участие предало ему особенный тонкий смысл. В рамках экспозиции можно познакомиться с деталями нацпроекта, посмотреть интерактивную карту, созданную на базе интернет-ресурса БКД.РФ, увидеть на ней самые свежие данные о реализации нацпроекта в каждом регионе.

Участниками национального проекта по дорогам стали 83 региона и 104 городские агломерации в них. А в общем – почти все жители нашей страны.

В структуре нацпроекта - 4 федеральных. Первый, «Дорожная сеть» - самый капиталоёмкий. Из 126 миллиардов федеральных денег на нацпроект, выделенных на весь нацпроект в этом году, на Дорожную сеть пришлось 111,2 млрд. руб.. Весь объём дорожных работ в регионах осуществлялся в рамках этого федерального проекта. Его основная цель – повысить протяженность качественных дорог, находящихся в нормативном состоянии. Ремонтируются не только улицы в агломерациях, но и наиболее востребованные региональные дороги. Не менее половины региональных трасс должны находиться в нормативном состоянии к 2024 году. 50,9 процента, если быть точным. И не менее 85 процентов улиц в агломерациях.

Второй федеральный проект - «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» - он предусматривает ряд структурных, нормативных и организационных изменений в системе управления дорожным хозяйством в целом.

Третий федеральный проект - «Безопасность дорожного движения» - реализуется МВД России и нацелен на снижение смертности в дорожно-транспортных происшествиях. В 3,5 раза нужно снизить число погибших к 2024 году. Очень амбициозная и важная цель поставлена.

Наконец, четвертый федеральный проект - «Автомобильные дороги Минобороны России» - реализуется военными для приведения в порядок ведомственных дорог. Реализация его мероприятий осуществляется в соответствии с запланированным графиком и опасений у нас не вызывает.

Остановлюсь подробнее на результатах работы по каждому из федеральных проектов.

В 2019 году в рамках проекта «Дорожная сеть» доля дорог регионального значения, соответствующая нормативным требованиям, должна вырасти до 44,1%. Протяженность дорог в нормативе составит 218 тыс. км.

Доля дорожной сети городских агломераций, находящихся в нормативном состоянии, должна вырасти до 85 % к 2024 году.

В этом году по плану должны были выйти на показатель 46%. Но уже сейчас по оценкам субъектов этот показатель может составить более 60 процентов. Поработали качественно. Количество точек аварийности, мест концентрации ДТП к концу 2019 года должно снизиться на 8,3% от уровня 17 года. А в 2024 году - до 50%, то есть вдвое.

В этом году в 83 субъектах дорожные работы выполняются на более чем 6900 объектах. Часть объектов переходящие на 2020-й год. Таких 1015 штук.

Выполнение работ по укладке верхних слоев дорожной одежды закончено на 97 %. Уложено 124 млн квадратных метров из плановых 128 млн.  Для наглядности: площадь отремонтированных дорог превышает площадь 80 тыс. хоккейных площадок.

Общий процент кассового исполнения на сегодня по всем субъектам составляет 83,3 %. Это более 90 млрд рублей из 111,2 млрд рублей.

Также в соответствии с распоряжением Правительства от 8 ноября 2019 года в бюджеты субъектов до конца текущего года из федерального бюджета поступят иные межбюджетные трансферты на сумму 14,7 млрд рублей.

Считаю необходимым отметить регионы-лидеры по выполнению всех ремонтных работ, включая финишную укладку асфальтобетона. Это Белгородская, Самарская, Пензенская, Томская, Новгородская, Мурманская, Ивановская области, Удмуртская и Чеченская Республики. Всего работы завершены или находятся на финальной стадии в 70 субъектах.

Семь регионов выполнили около 90 % запланированных работ и только в шести субъектах выполнено менее 80 %.

Шесть регионов остаются в красной зоне. С ними Минтрансом проводится индивидуальная кропотливая работа.

В рамках нацпроекта выполняются работы также по 18-ти капиталоемким мероприятиям. По 15 из них заключены контракты и развернуты работы.

Назову некоторые из этих важных для регионов и жителей объектов. В Самарской области идет реконструкция автодороги Тольятти-Ягодное. Строятся Западный обход Иваново, Восточный обход Тулы и обход Рузаевки в Мордовии. Ведется реконструкция мостов через Десну в Брянске и реку Белая в Уфе. В Кургане реконструируется аварийный путепровод по проспекту Машиностроителей, в Иркутске - путепровод на Джамбула.

При этом есть объекты, по которые контракты пока еще не заключены - в Орловской и Нижегородской областях. А по Еврейской автономной области вынуждены констатировать, что работы по мосту через реку Бира в этом году не начнутся.

Главы субъектов проинформированы, что рассмотрение вопросов дополнительного финансирования в будущих периодах поставлено в прямую зависимость от выполнения запланированной программы работ и достижения целевых показателей в этом году.

Но одними только жёсткими мерами задачу не решить. Совместно разбираемся в причинах отставания. В большинстве случаев это связано с недостаточным уровнем квалификации специалистов региональных проектных команд и региональных подрядчиков.

В 2017 году мы начали внедрять для контроля тогда еще приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» электронную систему оперативного управления «Эталон». Формы и шаблоны, заполняемые пообъектно участниками проекта, позволяют им детальнее разобраться в этапах планирования и выполнения работ, отслеживать проблемные объекты. Обмениваться информацией между всеми уровнями управления. Контролировать работу подрядных организаций и делиться положительными практиками.

Однако даже организовать загрузку достоверной информации в систему «Эталон» смогли не все регионы. До сих пор ряд субъектов вносит её несвоевременно или некорректно. Почему? Полагаем, руководители проектов на местах не интересуются промежуточными результатами и не отслеживают выполнение показателей, что, естественно, влечёт проблемы с контролем региональными заказчиками за выполнением подрядчиками дорожных работ, возникает необходимость переделывать некачественную работу.

Вместе с тем, несмотря на отставание некоторых субъектов, показатели национального проекта в целом по стране в 2019 году будут безусловно выполнены, а по ряду позиций мы улучшим показатели по сравнению с первоначальным планом.

***Что касается следующего года.***

Уже сейчас проводим работу по подготовке к следующему дорожно-строительному сезону. На сегодня регионами уже заключены контракты на выполнение в будущем году работ по 966 объектам.

Цель - до конца года иметь не менее 60% законтрактованных объёмов будущего года. До марта регионам и городам нужно провести торги по всем объектам. Все условия для этого созданы.

По второму нашему федеральному проекту «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства». Мы с опережением выполняем задачу по созданию реестра новых и наилучших технологий и материалов. Прототип реестра создан и функционирует. Доля заключенных в этом году контрактов, в которых используются новые технологии, уже составляет 43%, при плановом целевом показателе 10%.

Завершение работ второго этапа создания Реестра запланировано в ноябре. На данный момент в рамках второго этапа в реестр включается свыше 200 новых актуальных технологий выполнения дорожных работ. 300 будет включено до конца этого года.

И, естественно, работаем над совершенствованием нормативно-технических документов, стандартов проведения дорожных работ. До 2024 года должно быть поэтапно разработано и актуализировано более 130 стандартов.

В 2019 году перевыполнена задача по установке камер фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения. При плане, предусматривающем установку 9 тыс 049 камер, фактически будет установлено почти 12 с половиной тысяч. Это объективная необходимость. В ряде регионов на вновь отремонтированных участках региональных трасс возросла аварийность. На хорошей дороге водители превышают скорость и попадают в аварии. Предупреждение о наличии камер фотовидеофиксации заставляет водителей снижать скорость.

В этом году водители выставляли целый ряд претензий к расстановке камер. Часть вопросов носит системный характер. Минтранс совместно с МВД разработал Методику определения мест их размещения, которая была одобрена Проектным Комитетом 19 ноября.

Для придания обязательного статуса часть положений методики вошло в разрабатываемые законодательные инициативы Минтранса, по итогам апробации методики будут также подготовлены предложения об утверждении ее в виде постановления Правительства.

Применение методики упорядочит использование камер и сориентирует региональные власти именно на профилактику снижения аварийности как основную цель их установки. В течение года постоянно ведём работу по оптимизации проекта, учету предложений всех его участников. Создан Общеотраслевой центр компетенций; на его площадке собираем вопросы проектных команд, готовим разъяснения и методические указания, ведем консультационную поддержку участников проекта.

В числе наиболее важных тем этого года - внедрение маршрутного принципа выполнения дорожных работ. Работаем по системе: начал участок - в следующем году продолжи его, доделай улицу целиком.

Переходим на уровень межсубъектного планирования, чтобы отремонтированная дорога, проходящая через несколько регионов, не заканчивалась на границе одного из них.  И чтобы работы в соседних субъектах не разносились на 2-3 года на одном и том же маршруте. Такие принципы заложим в региональные программы работ уже на 2020-й год.

Еще об одном важнейшем федеральном проекте «Безопасность дорожного движения».

В этом году разработан и уже частично принят ряд законодательных инициатив для совершенствования исполнения административных наказаний, контроля за состоянием автомобилей и дорог, усиления ответственности водителей за грубые нарушения правил дорожного движения. Введены государственные стандарты, устанавливающие классификацию и технические требования к дорожной разметке и правила производства работ на дорогах. Подготовлены к утверждению требования в части применения технических средств организации дорожного движения.

Идет масштабное оснащение сотрудников ГИБДД патрульными автомобилями, укладками для оказания первой помощи, средствами измерения технического состояния транспортных средств и эксплуатационного состояния дорог.

Всё активнее заявляют о себе отряды юных инспекторов движения. Ребята, например, не только сами не поедут никуда без пристёгнутых ремней безопасности, но и родителям не позволят сделать это.

На базе перинатальных центров и родильных домов организовано обучение женщин-рожениц. Им прививают навыки и умения безопасной перевозки детей в автомобилях.

В результате всех усилий ситуация в сфере безопасности дорожного движения улучшается; основные показатели аварийности снижаются. По итогам 10 месяцев на 3,5% снизилось количество дорожно-транспортных происшествий. Число раненых снизилось на 2,9%. На 9,4% снизилось число погибших.

Не останавливаемся на достигнутом; предпримем все меры для достижения нулевого показателя социального риска – нулевой смертности в ДТП к 2030 году.

В то же время ситуация с аварийностью ухудшилась в 35 регионах.

Субъектам Российской Федерации в 2020 году необходимо обратить особое внимание на реализацию инженерно-технических мероприятий по повышению безопасности движения пешеходов, контролю скорости транспортных потоков, предупреждение столкновений транспортных средств и их опрокидываний. Росавтодором совместно с регионами разрабатывается план по установке барьерных ограждений на трех- и четырехполосных участках автодорог. Самые тяжелые из всех ДТП – лобовые столкновения.

Регионы должны предусмотреть мероприятия по увеличению протяженности участков дорог, оборудованных искусственным освещением, по устройству в населенных пунктах тротуаров для исключения наездов на пешеходов в темное время суток. Тут важна также разъяснительная кампания, социальная реклама, побуждающая пешеходов к обозначению себя на дороге, более широкому использованию световозвращающих элементов на одежде и детских школьных сумках и рюкзаках.

Для сокращения аварийности при перевозке пассажиров автотранспортом Минтранс совместно с МВД разработал проект Концепции совершенствования системы контроля перевозок пассажиров и грузов. Предусматриваются решения на базе современных возможностей техники и цифровых технологий. Готовим проект к общественному обсуждению.

С учетом задач, стоящих перед регионами в рамках нацпроекта, повышенное внимание Минтранса уделяется формированию региональных дорожных фондов. В ряде субъектов до сих пор часть средств выводится из дорожных фондов и направляется на иные цели. Механизм - установление налога на имущество региональных автодорог и уплата его за счет региональных дорожных фондов. В 2019 году таким образом изъято из региональных дорожных фондов более 12 млрд рублей.

Конечно, с каждым годом количество регионов, взимающих «налог на дороги», сокращается. В 2014 году их было 45, в этом году чуть более 20.

Чтобы закрепить освобождение региональных дорог от налога на имущество, Минтранс подготовил соответствующие изменения в Налоговый кодекс. Просил бы уважаемых сенаторов поддержать инициативу.

Кроме того, в рамках нацпроекта мы подготовили ряд первоочередных законопроектов. Они касаются проведения аудита безопасности дорожного движения, расширения практики использования контрактов жизненного цикла; применения интеллектуальных транспортных систем, в том числе внедрения системы взимания платы за проезд в режиме «Свободный поток».

Готовы будем отработать подходы по этим документам с Советом Федерации. Просил бы Вашего согласия, Валентина Ивановна, на взаимодействие с Комитетом по экономической политике по организации этой работы.

Отдельно хочу доложить о проекте Программы приведения в нормативное состояние и строительства искусственных сооружений и строительств мостов на региональных и местных автодорогах. О проекте ремонта мостов.

Проект подготовлен по итогам заседания Государственного совета 26 июня с учетом предложений субъектов РФ. На комитете у Андрея Викторовича в пятницу по этой теме прозвучало большое количество вопросов.

Проект программы состоит из раздела реконструкции, капитального ремонта и ремонта аварийных и предаварийных мостов и путепроводов. Включает раздел строительства новых путепроводов в местах пересечения железнодорожных путей. Он также содержит раздел по строительству новых мостовых сооружений для формирования транспортного каркаса Российской Федерации.

Мосты, которые нуждаются в капитальном ремонте, из-за которых регионы вынуждены ограничивать движение в городах и на региональных трассах, сегодня являются узкими местами нашей дорожной сети. В местах, где мосты отсутствуют вовсе - ситуация ничуть не лучше. В результате имеем перепробеги грузового и пассажирского автотранспорта, увеличение транспортных затрат в цене продукции и повышение нагрузки на экономику в целом. Напомню также о постоянно закрытых из-за непрерывного движения составов железнодорожных переездах в одном уровне. Это источник больших аварий и социальной напряженности, эти узлы должны быть расшиты.

Всего при формировании проекта Программы заявлено к реализации более 3 тыс 900 аварийных и предаварийных искусственных сооружений. Их общая протяженность 190 000 погонных метров, а потребность в финансировании - свыше 370 млрд рублей.

На 486 путепроводов через железнодорожные пути необходимо свыше 340 млрд. На крупные и важные для транспортного каркаса страны новые мостовые переходы в 21-м субъекте РФ - 415 млрд рублей.

Цифры большие, источники для реализации этой программы в явном виде не прописаны. Сейчас мы собираем её по всем нашим возможным остаткам, включаем в разные дорожные проекты, частично используем капиталоёмкие мероприятия дорожного нацпроекта и Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры.

Предложили рассмотреть возможность возврата к установленному Бюджетным кодексом коэффициенту наполнения Федерального дорожного фонда, в размере 0,83. Это предусмотрено паспортом нацпроекта, но пока не реализовано.

По просьбе Комитета мы передали сенаторам проект программы мостов для рассмотрения, готовы к творческому обсуждению и доработке. В декабре по поручению Председателя Правительства вносим проект программы в Белый дом. Предложим включить в дорожный нацпроект новый, пятый федеральный проект «Мосты и путепроводы».

И здесь важно, мне кажется, объединить усилия в разъяснении важности этого направления нашей работы и поиске для неё дополнительных ресурсов, в первую очередь бюджетных. Рассчитываем в этом важном вопросе на поддержку Совета Федерации.

Доклад закончил.

**\*\*\***

Кроме того, глава Минтранса ответил на вопросы сенаторов на тему строительства автомобильных дорог в регионах.

В преддверии Правительственного часа Председатель Совета Федерации Валентина Матвиенко и министр транспорта Евгений Дитрих открыли работу выставки «Регионы России. Колесо истории». Экспозиция рассказывает посетителям об истории становления и развития транспортной отрасли Российского государства за более чем 200-летний период.

Выставка поделена на 6 тематических модулей. 3 из них посвящены различным историческим периодам становления транспортного комплекса, 3 — отраслевым направлениям. В частности, наглядно представлен ход реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», цифровая трансформация транспортного комплекса России, а также приоритеты в развитии отраслевого образования.

На стендах размещены уникальные архивные и современные фотографии, документы. Вступительная часть каждого блока рассказывает об основных показателях отрасли, представлены наиболее яркие цифры и достижения всех видов транспорта.