12 Октября 2017

# Интервью первого заместителя Министра транспорта РФ Евгения Дитриха газете «Транспорт России»

**Первый заместитель Министра транспорта РФ Евгений Дитрих в интервью газете «Транспорт России» рассказал о целях, принципах и инструментах реализации проекта «Безопасные и качественные дороги», а также об увеличении межремонтных сроков** службы федеральных автодорог**, мерах по повышению безопасности дорожного движения.**

# \*\*\*

**– Евгений Иванович, расскажите, какова наиболее актуальная задача министерства, касающаяся дорожного хозяйства страны.**

– Основной стратегической задачей министерства, как и в предыдущие годы, является обеспечение удобного и безопасного проезда по автомобильным дорогам, в первую очередь – дорогам федерального значения, принимающим на себя более половины объемов перевозок автомобильным транспортом в Российской Федерации. В 2017 году мы начали реализацию основного направления стратегического развития Российской Федерации «Безопасные и качественные дороги». Цель проекта – до 2025 года привести в нормативное состояние около 50 тыс. км автодорог в 38 агломерациях, где живут более 19 млн человек.

Основным инструментом реализации проекта являются программы комплексного развития транспортной инфраструктуры. Они предусматривают консолидацию ресурсов за счет всех возможных источников (федеральные целевые программы, региональные и муниципальные программы и т.д.) для решения поставленных приоритетных задач.

В ходе реализации проекта отрабатываются подходы к взаимодействию между всеми собственниками дорог – федеральными, региональными и местными властями. При этом цель такого взаимодействия – построение устойчивой и эффективной системы транспортного обслуживания населения и создание благоприятных условий для грузоперевозчиков в городской среде.  
В 2017 и 2018 годах предусмотрено выполнение преимущественно неотложных, быстро реализуемых мероприятий по приведению дорожной сети в нормативное состояние и устранению очагов аварийности.  
Паспорт проекта предусматривает внедрение общественно доступной информационно–аналитической системы контроля за формированием и эффективностью использования средств дорожных фондов. Сейчас ведутся тестирование системы, сбор комментариев потенциальных пользователей. Среди них представители общественных организаций, федеральных и региональных государственных структур, перевозочного бизнеса, научно–исследовательских институтов. Мы уделяем особое внимание общественному контролю, который осуществляется при помощи всех доступных современных средств. В первую очередь речь идет о работе в социальных сетях – созданы 38 сообществ проекта в «ВКонтакте», непосредственно в которых граждане могут и уже активно задают интересующие их вопросы. Для нас принципиально важно слышать мнения людей, так как этот проект направлен именно на диалог, цель которого – улучшение качества жизни россиян.

**– На конференции Росавтодора в начале текущего года вы говорили о том, что стратегические планы развития дорожного хозяйства страны должны быть четко увязаны со стратегиями развития субъектов РФ. Что дает такая взаимоувязанность?**

– В условиях ограниченности ресурсов эффективность их использования должна быть максимальной, то есть отрасль должна давать отдачу в виде темпов роста экономики и удовлетворенности населения качеством и безопасностью автомобильных дорог. Добиться этого можно исключительно в увязке со стратегиями социально–экономического развития субъектов Российской Федерации, когда регионы будут четко определять приоритетность ввода тех или иных дорожных объектов, обеспечивающих, например, соединение сельских населенных пунктов с дорогами общего пользования или развитие месторождения, промышленного или сельскохозяйственного производства.

Возможно, субъект решит просто приводить в порядок существующую сеть автодорог, но это решение он должен принять осознанно, понимая, что для развития региона это является сейчас самой насущной задачей.  
Ключевое отличие проекта «Безопасные и качественные дороги» от работы, которую мы раньше вели с субъектами по ремонту региональной и местной сети дорог, заключается в том, что деньги предоставляются субъектам не просто для достижения неких числовых показателей, а на работы по конкретным объектам. Ранее мы требовали пообъектной привязки только для объектов капитального строительства, деньги на текущий ремонт представлялись под показатели объемов работ. При этом процесс определения данных объектов включает в себя участие всех заинтересованных сторон. Программы готовятся администрациями субъектов Российской Федерации и муниципальными образованиями, согласуются с территориальными подразделениями ГИБДД России, представителями подведомственных Росавтодору учреждений на местах, в обязательном порядке проходят процедуры общественных обсуждений. Далее программы одобряются Росавтодором и Минтрансом России.

Наличие конкретного пообъектного перечня позволяет нам также повысить уровень контроля за использованием средств, причем не только постфактум, но и путем принятия превентивных мер. Мы заранее определяем сроки заключения контрактов на выполнение работ, размещаем сведения о планируемых работах в открытом доступе, выстраиваем с использованием информационных технологий систему общественного контроля за выполнением работ и в обязательном порядке проводим выездные проверки.  
Главы и дорожные администрации субъектов позитивно восприняли новый формат и успешно в нем работают. В этой связи предполагается распространить приобретенный в рамках приоритетного проекта опыт по организации работы с субъектами на всю сеть региональных дорог.

**– Можно ли, на ваш взгляд, каким–то образом спроецировать федеральный опыт дорожников на уровень субъектов РФ?**

– Состояние региональной дорожной сети меняется в лучшую строну, но медленно. Если в 2013 году нормативным требованиям соответствовали 34% сети, то на 1 января 2016 года – 38,8%, на начало 2017 года – 41,5%, на 1 января 2018 года ожидается порядка 42% с учетом планового минимального прироста на 0,5%.

Медленные темпы улучшения состояния региональной дорожной сети обусловлены тем, что имеющийся объем региональных дорожных фондов позволяет финансировать только 15–16% от нормативной потребности в работах по капитальному ремонту, ремонту и содержанию региональной сети автомобильных дорог. Напомню, что федеральные дороги финансируются по 100–процентному нормативу с 2014 года.

В связи с утверждением в текущем году новых федеральных нормативов, предусматривающих переход на 12–летний межремонтный срок, субъектам предстоит решить – пересматривать ли свои действующие нормативы. Счетная палата по результатам проведенного в 2016 году аналитического мероприятия по анализу формирования и использования региональных дорожных фондов рекомендовала субъектам Российской Федерации «пересмотреть утвержденные нормативы финансовых затрат исходя из реальной возможности их применения и географической сопоставимости размеров».

Вместе с тем отмечу, что расчет новых федеральных нормативов зависит от природно–климатических зон и таким образом учитывает географический аспект, поэтому регион может рассмотреть возможность применения этого подхода в случае решения о пересмотре собственных нормативов.

При этом необходимо кардинально решать вопрос с увеличением финансирования дорожной деятельности как за счет более эффективного использования регионами имеющихся финансовых ресурсов, так и за счет увеличения объемов наполнения дорожных фондов.

Еще один важный момент – регионы должны по аналогии с федеральной системой автоматизированного весогабаритного контроля развивать свои региональные системы. Позитивная практика создания пунктов автоматического весогабаритного контроля уже существует в Республике Татарстан, Калининградской, Нижегородской и Костромской областях.

**– Самое важное, наверное, – безопасность движения. Что делается в этом направлении?**

– В соответствии с поручением первого заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Игоря Шувалова Минтранс России осуществляет сбор и обобщает сведения по очагам аварийности, в том числе связанной с выездом транспортных средств на полосу встречного движения, и разработку плана реализации мероприятий, направленных на улучшение условий дорожного движения в указанных местах на автомобильных дорогах всех форм собственности.

Реализация мероприятий позволит сконцентрировать усилия государственных институтов в этих узких местах, где происходят до 60% всех дорожно–транспортных происшествий.

На постоянной основе ведется работа по актуализации государственных стандартов, устанавливающих требования как к самим автомобильным дорогам, так и к техническим средствам организации дорожного движения.  
Ведется работа по внесению изменений в нормативные документы в целях возможности применения тросовых ограждений, разметки желтого цвета для разделения потоков встречного направления.

Немаловажным считаю усиление контроля за выездом на встречную полосу движения в нарушение установленных правил дорожного движения. Прежде всего – это внедрение комплексов фотовидеофиксации нарушений рядности движения, правил обгона и перестроения. В настоящее время применяются различные механизмы, предусматривающие размещение комплексов фотовидеофиксации нарушений ПДД, в том числе с привлечением коммерческих организаций по концессионным соглашениям, инвестиционным договорам и с применением договоров аутсорсинга, предусматривающих передачу государственных функций.

Повышение уровня содержания автодорог также положительно влияет на безопасность дорожного движения. Ведется постоянная работа по установке осевых дорожных ограждений, включая тросовое ограждение для разделения транспортных потоков противоположных направлений. Также дороги оборудуются сигнальными столбиками и делиниаторами по оси проезжей части дороги. На потенциально опасных участках автомобильных дорог, таких как места разделения транспортных потоков на дорожных развязках, концевые участки барьерных ограждений, устанавливаются демпфирующие системы. Отмечу, что это касается не только федеральных трасс. В отношении автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения ведутся аналогичные работы.

**– Какие меры принимаются в направлении повышения качества и продления срока службы федеральных автодорог?**

– В мае этого года мы приняли важный документ – постановление Правительства РФ №658, которое утвердило обновленные нормативы финансовых затрат на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог федерального значения, а также правила их расчета.  
Основная задача, решаемая путем введения новых нормативов, – это переход на увеличенные межремонтные сроки: по капитальному ремонту – 24 года (в настоящее время от 10 до 18 лет в зависимости от категории автодороги и интенсивности движения), по ремонту – 12 лет (в настоящее время от 4 до 8 лет) и снижение за счет этого денежных затрат на содержание и ремонт автомобильных дорог на 5%.

Технически переход на увеличенные межремонтные сроки обеспечивается за счет усиления существующих конструкций дорожных одежд, замены их на более долговечные, включая верхние и нижние слои покрытия, а ремонты носят комплексный характер и включают в себя все работы, необходимые для обеспечения нормативного состояния дорожного покрытия. Кроме того, в рамках работ по содержанию периодически (через 2–4 года) выполняются работы по замене защитных слоев дорожного покрытия, что позволяет между ремонтами поддерживать в нормативном состоянии верхние слои дорожной одежды, обеспечивающие безопасность дорожного движения.

При этом в целях защиты дорог от разрушения предусмотрено устройство на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения к концу 2020 года 387 пунктов весогабаритного контроля транспортных средств, имеющих функции фото– и видео-съемки, работающих в автоматическом режиме и обеспечивающих контроль за параметрами транспортных средств без снижения скорости их движения, в том числе в рамках государственно–частного партнерства.

В настоящее время на сети автомобильных дорог общего пользования федерального значения функционируют 73 стационарных пункта весогабаритного контроля, из которых 24 имеют возможность осуществлять измерение весовых и габаритных параметров транспортных средств в автоматическом режиме.

**– Какие еще шаги по внедрению автоматизированной системы весогабаритного контроля предприняты Минтрансом России в последнее время?**

– Мы активно работаем над поправками в законодательство, регламентирующими работу системы. Разработанные нами документы включают предложения, полученные от участников рынка в ходе публичного обсуждения конкретных вопросов, связанных с функционированием системы весогабаритного контроля, в том числе по итогам заседания Межотраслевого экспертного совета по развитию грузовой и автомобильной отрасли.  
Основные изменения касаются Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. Мы предлагаем допустимое превышение габаритных параметров, при котором штрафные санкции применяться не будут: в размере 15 см при фиксации нарушения автоматическими техническими средствами и в размере 5 см – при контроле на стационарных или передвижных пунктах.

Поправки в КоАП устанавливают также регламент задержания большегрузов с выявленными нарушениями при помощи блокирующих устройств в ближайшем месте, где машина не будет мешать другим транспортным средствам и пешеходам.

Также мы предлагаем установить обязательные метрологические требования к оборудованию, используемому на пунктах весогабаритного контроля, а также оснащать пункты оборудованием, информирующим водителей транспортных средств о выявленных нарушениях.