

«Безопасные и качественные дороги» – приоритетный проект транспортной политики



М. Ю. Соколов,
министр транспорта
Российской Федерации

В соответствии с решением Совета при Президенте РФ по стратегическому развитию и приоритетным проектам в Министерстве транспорта подготовлен проект по направлению «Безопасные и качественные дороги». Он нацелен на развитие транспортной сети крупнейших городских агломераций, в которых проживает от 500 тыс. человек. Это объясняется тем, что дороги в крупных городах и их пригородах являются опорной сетью для каждого субъекта РФ и их развитие даст импульс для повышения качества работы региональной сети в целом.

От федеральных трасс необходимо переходить к региональным

На заседании Совета по стратегическому развитию и приоритетным проектам 21 сентября 2016 г. отмечалось, что за последние годы было многое сделано в плане развития автодорожной сети России, приведения ее в нормативное состояние. В частности, финансирование федеральных автодорог составляет в настоящее время 91 % от нормативов денежных затрат на их ремонт и содержание.

Как подчеркнул Президент РФ В.В. Путин, важнейшим результатом модернизации федеральной дорожной сети стало снижение смертности из-за дорожно-транспортных происшествий.

Также в законодательстве теперь чётко разграничена ответственность федерации, регионов, муниципалитетов, владельцев частных автомобильных дорог в сфере безопасности дорожного движения.

Однако нарекания граждан продолжает вызывать состояние региональных, местных дорог. В то время как из федеральных трасс нормативным требованиям в настоящее время соответствует около 65 %, из региональных – лишь 39 %.

«Многие из них даже в городах-миллионниках серьёзно запущены. Эту проблему, безусловно, нужно решать – и гораздо большими темпами, чем это было до сих пор. Мы должны качест-



Динамика протяженности российских автомобильных дорог в 1990–2015 гг., тыс. км

Объект	1990	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Автомобильные дороги – всего	884	898	858	1004	1094	1439	1557	1611	1641
в том числе:									
общего пользования	455	584	581	825	927	1278	1396	1451	1480
необщего пользования	429	314	277	179	167	161	162	161	161
Из общей протяженности автомобильных дорог – дороги с твердым покрытием – всего	657	752	724	786	841	1038	1094	1133	1155
в том числе:									
общего пользования	400	532	531	665	728	925	985	1023	1045
из них:									
федерального значения	-	46	47	50	51	51	51	52	52
регионального или межмуниципального значения	-	486	484	450	452	461	461	474	474
местного значения	164	225	413	473	498	520
необщего пользования	256	220	194	121	113	113	110	110	110

Источник: Росстат

венно улучшить ситуацию с региональными дорогами. Как первый шаг можно было бы сконцентрировать усилия в так называемых крупных агломерациях, где проживает наибольшее количество граждан страны», – поставил задачу Президент.

При этом он акцентировал внимание на том, что очень важно обеспечить максимальную информационную открытость в вопросах дорожного строительства и использования ресурсов дорожных фондов. «Граждане, безусловно, имеют право и должны видеть, как, с каким результатом расходуются собранные средства», – подчеркнул В. В. Путин.

Цели и геополитическое пространство проекта

При подготовке проекта было проведено специальное исследование ВЦИОМ, которое показало, что наибольшее недовольство вызывает неудовлетворительное состояние дорожного покрытия, то есть отсутствие дорог в нормативном состоянии, а также низкий уровень безопасности дорожного движения и большое количество участков перегруженной дорожной сети, или попросту пробки на дорогах.

Исходя из этого, определены две основные цели реализации направления «Безопасные и качественные дороги»:

- повышение безопасности дорожного движения в крупнейших городских агломерациях;
- приведение дорожной сети крупнейших городских агломераций в нормативное состояние.

При этом под агломерациями понимается компактное территориальное размещение городских населенных

пунктов, объединенных интенсивными хозяйственными, трудовыми и культурно-бытовыми связями. Так, в рамках реализации проекта в Татарстане предполагается разработать комплексную программу приведения в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние и развития дорог Казанской агломерации. Помимо столицы республики, это семь ближайших муниципальных районов: Высокогорский, Лаишевский, Пестречинский, Арский, Верхнеуслонский, Зеленодольский и Тюлячинский.

Гарантированное участие в проекте предусматривается для 15 субъектов Российской Федерации. Из них 13 – это регионы с городами-миллионниками: Республики Татарстан и Башкортостан, Красноярский и Пермский края, Новосибирская, Свердловская, Нижегородская, Челябинская, Омская, Самарская, Ростовская, Воронежская и Волгоградская области. Кроме того, избраны два субъекта, в которых расположены города с населением более 800 тысяч человек: Краснодарский край и Саратовская область. Общая численность населения в перечисленных субъектах – около 18 млн человек.

В перечень из 15 субъектов не были включены Москва и Санкт-Петербург, поскольку процесс развития их дорожной сети уже достаточно давно организован, а уровень дорог в нормативном состоянии существенно выше, чем в административных центрах других субъектов РФ, где имеются города-миллионники. Кроме того, в обеих российских столицах дорожная сеть развивается по проектному принципу, функционируют координационные советы, созданные по решению правительства и работаю-

щие в тесном взаимодействии с Минтрансом.

Четыре субъекта с учетом своего видения уже разработали пилотные проекты комплексных региональных программ, некоторые из них вполне проработаны, например, в Татарстане и Нижегородской области. Очевидно, что в них еще надлежит внести некоторые изменения и дополнения, но основная цель этой работы регионами вполне осознана и поддерживается.

Помимо указанных 15 субъектов предполагается предоставлять поддержку в виде государственного гранта в объеме ориентировочно по 500 млн рублей также десяти наиболее активным и защитившим программы по развитию улично-дорожной сети субъектам РФ, в которых расположены городские агломерации с численностью населения от 500 до 800 тысяч человек. Всего насчитывается 19 таких агломераций: это Тюмень, Тольятти, Ижевск, Барнаул, Иркутск, Ульяновск, Хабаровск, Ярославль, Владивосток, Махачкала, Томск, Оренбург, Кемерово, Новокузнецк, Рязань, Астрахань, Набережные Челны, Пенза и Липецк. Общая численность населения в них – свыше 10 млн человек. Дополнительно привлечены три субъекта с численностью населения агломераций, близкой к 500 тысячам: Киров, Тула и Чебоксары.

Нужно подчеркнуть, что эти субъекты будут получать федеральные средства на конкурсной основе по результатам реализации региональных программ комплексного развития транспортной инфраструктуры, можно сказать, в качестве поощрения.

Для целей финансирования реали-

Динамика плотности автомобильных дорог с твердым покрытием в России в 1990–2014 гг. (километров путей на 1 тыс. кв. км территории)

Дороги	1990	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Общего пользования	23,4	31,2	31,0	38,9	42,6	54,1	57,6	59,7	60,9
Необщего пользования	15,0	12,9	11,3	7,1	6,6	6,6	6,4	6,4	6,4

Источник: Росстат

зации направления «Безопасные и качественные дороги» Минтранс предлагает перераспределить без каких-либо дополнительных средств тот рубль, который был, согласно принятым в этом году решениям, направлен в дорожные фонды субъектов Федерации через федеральный дорожный фонд на регионы, участвующие в проекте. Таким образом, общий объем трансфертов, перераспределяемых через федеральный дорожный фонд, составит порядка 40 млрд рублей ежегодно.

Также для успешной реализации проекта необходимо совершенствование нормативных документов, регулирующих технические требования в соответствии с Техническим регламентом Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог». В частности, необходимо совместно с Минстроем доработать вопросы развития градостроительного регулирования, и Минтранс предлагает реализовать это в рамках специальной дорожной карты.

Инструменты, этапы и целевые показатели реализации направления

Одним из инструментов реализации приоритетного направления «Безопасные и качественные дороги» являются региональные программы комплексного развития транспортной инфраструктуры в названных 25 агломерациях, предусматривающие мероприятия по повышению безопасности дорожного движения и приведению в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние региональной дорожной сети.

Помимо этого, программы будут направлены на совершенствование системы организации дорожного движения и оптимизацию транспортных потоков с учетом переключения перевозок грузов на альтернативные виды транспорта, а пассажиров – на общественный транспорт при его приоритетном развитии.

Также предусматривается переход на современные модели управления развитием транспортной инфраструктуры с использованием комплексных схем организации дорожного движения и ГЛОНАСС. Основой для этих схем являются комплексные планы транспортного обслуживания населения, которые уже утверждены во всех субъектах Федерации и согласованы с Министерством транспорта.

Реализацию региональных комплексных программ предлагается проводить поэтапно. I этап (2017–2018 гг.) включает первоочередные некапиталоемкие мероприятия. II этап (начиная с 2019 г.) предусматривает более масштабное строительство и реконструкцию.

Комплексные программы должны обеспечить достижение следующих основных целевых показателей.

Снижение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий в 2018 г. на 50 %, а в 2025 г. – на 85 % к уровню 2016 г.

Приведение протяженности дорожной сети городских агломераций в соответствие нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию в среднем по агломерациям в

2018 г. – не менее 50 %, к 2025 г. – 85 %.

Понятно, что эти значения являются реперными для всей совокупности агломераций. Для каждой конкретной агломерации субъект будет устанавливать собственные значения. В связи с этим филиалы РосдорНИИ оценивают состояние дорожной сети в 15 агломерациях, результатом станут отчет и выводы о доле дорог, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, а также о количестве мест концентрации дорожно-транспортных происшествий.

С учетом того, что плановые значения показателей должны отражать динамику улучшения от существующего уровня, субъектам надлежит при формировании программ согласовать с РосдорНИИ имеющиеся значения. Это важно с учетом того, что представители данной организации будут проводить мониторинг реализации программ как раз с точки зрения изменения значений целевых показателей.

Помимо основных индикаторов планируется использование также системы аналитических целевых показателей, ориентированных на достижение конкретных результатов и характеризующих следующие параметры:

- безопасность дорожного движения, в том числе количество погибших в ДТП, качество работы по профилактике нарушений Правил дорожного движения, снижению аварийности на железнодорожных переездах, их устройству;
- качество управления транспортными потоками в рамках городской агломерации, доля протяженности автомобильных дорог, функционирующих в режиме перегрузки (в том числе с учетом необходимости ее уменьшения за счет переориентации грузо- и пассажиропотоков на альтернативные виды транспорта и общественный транспорт);
- эффективность мультимодальных перевозок;
- транспортную доступность малонаселенных территорий;
- удовлетворенность граждан состоянием дорожной сети и уровнем

Комплексные программы должны обеспечить достижение следующих основных целевых показателей.

Снижение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий в 2018 году на 50 %, а в 2025 году – на 85 % к уровню 2016 года.

Приведение протяженности дорожной сети городских агломераций в соответствие нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию, в среднем по агломерациям в 2018 году – не менее 50 %, к 2025 г. – 85 %.



безопасности дорожного движения, вовлеченность населения в процесс управления дорожной сетью городских агломераций.

В регионах необходимо сформировать систему показателей, которые отражали бы степень достижения конкретных результатов и одновременно были ориентированы на индивидуальные проблемы конкретной агломерации.

В ближайшее время Минтранс подготавливает рекомендации по разработке программ комплексного развития транспортной инфраструктуры крупнейших городских агломераций. Основной трудностью может стать обеспечение взаимосвязи мероприятий, находящихся в зоне ответственности разных органов – федеральных, региональных и местного самоуправления, поэтому субъектам необходимо во взаимодействии с филиалами РосдорНИИ разработать программы своих городских агломераций и к 1 декабря представить их на рассмотрение в Минтранс и в МВД.

Создание информационного ресурса по контролю за работой дорожных фондов

В обеспечении достижения принятых значений существенную роль будет играть деятельность глав регионов по наполнению дорожных фондов. Минтранс уже взял на особый контроль эту работу в текущем году. Многие субъек-

ЦИФРЫ И ФАКТЫ:

По данным ГИБДД, за 9 месяцев 2016 г. на российских автомобильных дорогах произошло 108,5 тыс. дорожно-транспортных происшествий, что на 28,7 % меньше, чем за аналогичный период 2015 г. При этом погибло 12,5 тыс. человек, что на 34 % меньше уровня прошлого года. В 2015 году динамика ДДП также была отрицательной. Всего произошло 184 тыс. происшествий (-8,2 %), погибло 23,1 тыс. человек (-14,7 %).

ты подтянули уровень бюджетной дисциплины, но есть и те, кто до сих пор не исполнили установленное законодательное требование по обязательному зачислению в дорожные фонды всех установленных законом доходов.

Совет при Президенте дал Минтрансу поручение создать на федеральном уровне в 2017 г. информационный ресурс, который позволит оперативно собирать информацию по вопросу расходования дорожных фондов и управлять этим процессом. Пока министерство в «факультативном порядке» проводило эту работу путем ежеквартального мониторинга формирования и использования средств дорожных фондов, а также сбора информации по стати-

стической форме 1-ФД. Теперь же будет создан информационный ресурс в рамках Автоматизированной системы управления транспортным комплексом, чтобы автоматизировать процесс сбора информации по формированию и использованию региональных фондов и анализа этого процесса с точки зрения требований Бюджетного кодекса и эффективности использования средств. Возможно, информация по использованию средств фондов будет в открытом доступе для широких масс общественности.

В рамках работы по созданию информационного ресурса также планируется ряд других мер, направленных на расширение общественного контроля за работой дорожников и вовлечение граждан в процесс управления дорожным хозяйством. Надо сказать, что в 2016 г. по тем субсидиям, которые были перечислены субъектам в рамках деятельности системы «Платон», такой общественный контроль многими субъектами уже налажен.

В связи с этим можно, например, положительно оценить опыт г. Петрозаводска, где активные и неравнодушные к транспортным вопросам граждане на базе одного из профессиональных дорожных учреждений имеют возможность проходить специальную подготовку и в дальнейшем помогать властям города контролировать работу дорожников на местах. ■