14 Марта 2017

**Интервью первого заместителя Министра транспорта РФ Евгения Дитриха журналу "Автомобильные дороги"**

Первый заместитель Министра транспорта РФ Евгений Дитрих в интервью журналу «Автомобильные дороги» рассказал о механизмах контроля в рамках реализации проекта «Безопасные и качественные дороги».

**\*\*\***

**- На недавнем совещании в Правительстве РФ Дмитрий Медведев высказал обеспокоенность по поводу ситуации с региональной и местной дорожными сетями: они медленно приводятся в порядок, есть замечания по срокам, качеству работ. Что на ваш взгляд нужно сделать, чтобы исправить ситуацию?**

- Ситуация с дорогами в нашей стране меняется в лучшую сторону, прежде всего это касается федеральных трасс. С 2013 по 2017 год доля федеральных дорог, которые соответствуют нормативам, увеличилась с 39 до 71%. Сложнее обстоит ситуация с региональной и местной дорожными сетями – они гораздо медленнее приводятся в порядок. Содержание региональных дорог, а их более 516 тыс. км в России, финансируется всего на 32% от необходимого, ремонт - на 27%, капремонт - на 2%.

Отдельный разговор – о внутригородской улично-дорожной сети – там все очень по-разному и очень сильно зависит от ресурсного обеспечения и от готовности муниципальной власти направлять этот ресурс на дороги. Чтобы поменять ситуацию с региональными дорогами и местной улично-дорожной сетью нужно повышать наполняемость региональных и местных дорожных фондов и оптимально, разумно подходить к расходованию этих денег.

Что касается наполнения дорожных фондов, то Минтранс разработал и внес в Правительство изменения в Бюджетный кодекс, закрепляющие возврат доходов от налога на имущество, который платится с региональных и городских дорог, из общего бюджета в региональные и местные дорожные фонды. Предлагается разрешить регионам направлять в дорожные фонды иные доходы по аналогии с формированием федерального дорожного фонда. А также штрафы за нарушение ПДД. Это позволит направить на дороги и безопасность дорожного движения средства, которые ранее поступали в региональные бюджеты и использовались на общие социальные нужды региона.

Но местным властям нужно грамотно работать с дорожными фондами. В прошлом году в целом ряде субъектов допущены нарушения сроков заключения контрактов, фактического выполнения дорожных работ, кассовых расходов субсидий и межбюджетных трансфертов федеральных средств.

При существующих объемах господдержки особенно важно своевременное и наиболее эффективное использование средств субъектами. При распределении грантов по приоритетному проекту «Безопасные и качественные дороги» учитываются в том числе и показатели работы по трансфертам.

**- В прошедшем году стартовал приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги». Кем и как будет осуществляться контроль за ходом реализации проекта и, в частности, за использованием средств, выделяемых на выполнение дорожных работ?**

- Проектом поставлены достаточно амбициозные задачи, которых невозможно будет добиться без многоуровневой системы контроля – и со стороны федеральных дорожников, и региональных властей, и общественности. Кстати, уже сейчас на сайте bkd.rosdornii.ru любой гражданин может ознакомиться с пообъектным перечнем дорог и улиц в своем регионе, которые будут приведены в нормативное состояние. Напомню, что в проекте принимают участие 36 городских агломераций с численностью населения свыше 500 тыс. человек.

География проекта очень широкая, поэтому мы видим необходимость подключить к взаимодействию с региональными дорожниками территориальные подведомственные Росавтодору, а также специалистов РОСДОРНИИ. Сейчас они успешно контролируют производственные процессы на всей федеральной сети. У нас есть сертифицированные строительные лаборатории, в которых осуществляются анализ и проверка соответствия нормативно-техническим документам.

Важно отметить, что такая организация процесса позволит нам наладить более эффективное взаимодействие, спроецировать федеральный опыт на уровень регионов, а оттуда – в крупнейшие города. Наиболее продвинутые и амбициозные такие как Калининград, Улан-Удэ, хотя не начинали работу в проекте одновременно со всеми, но активно встраиваются.

**- Проект “Безопасные и качественные дороги”, дело, безусловно, нужное, но в его рамках предусматривается только ремонт и реконструкция существующих дорог, приведение их в соответствие нормативам, причем он будет распространяться далеко не на все регионы. Не помешает ли выполнение данной программы реализации проектирования и строительства новых автотрасс?**

- Приоритетом мы видим необходимость отремонтировать и привести в нормативное состояние действующую дорожную сеть. В 2018 году в 37 агломерациях нашей страны доля протяженности дорог, отремонтированных и соответствующих нормативному состоянию должна достигнуть 50%, а в 2025-м – 85%.

Что касается нового строительства, то мы понимаем, что невозможно развивать существующую дорожную сеть исключительно за счет привлечения бюджетного финансирования – нужно более активно привлекать средства частных инвесторов. Дополнительный импульс созданию дорожных инвестпроектов придал новый источник пополнения дорожного фонда – система «Платон», сборы от которой будут направлены на поддержку перспективных инициатив регионов с применением механизмов ГЧП. Данный подход позволяет мотивировать субъекты более широко применять концессии в дорожной отрасли.

**- Сейчас на слуху вопрос создания автоматической системы весогабаритного контроля. Какие проблемы вы видите на пути ее создания и внедрения? Возможна ли интеграция системы с «Платоном»?**

- На федеральных трассах страны передвигается около 1 млн грузовых автомобилей массой более 12 тонн, из них порядка 30% фур нарушают установленные законом весогабаритные параметры. Напомню, что по действующему закону максимальная масса для грузового автопоезда не должна превышать 44 тонны (автопоезда с шестью и более осями). Этот показатель почти на 9% выше аналогичных нормативов в странах Европы (40 тонн) и на 13% — в США (38 тонн). То есть система контроля грузоперевозок в нашей стране относительно либеральна к пользователям.

Нарушения весовых параметров у большегрузов приводят к преждевременному разрушению дорог и миллиардам ущерба для государства и налогоплательщиков ежегодно. Практика показывает, что большинство выявленных нарушителей возят перегруз систематически. Почему так происходит? Существовавший порядок взвешивания «вручную» перестал быть эффективен: численность чиновников сокращается, постов не хватает, а на существующих необходимо бороться с коррупционными проявлениями. Выход здесь – автоматическая система контроля.

Для борьбы с выездом на трассы перегруженных автомобилей к 2021 году предполагается установить через каждые 100-150 километров федеральных трасс посты автоматического весогабаритного контроля, которые прямо во время движения фур будут проводить их взвешивание и отсылать данные в правоохранительные органы для применения штрафных санкций к владельцам грузовиков-нарушителей.

С частной концессионной инициативой объединения двух систем выступил оператор «Платона», сейчас заявка проходит процедуру рассмотрения в установленном законом порядке. Она может быть принята с доработкой, поскольку не учитывает некоторые элементы системы, в том числе уже проработанные Росавтодором в ходе реализации пилотного проекта в Вологодской области.

**- Одна из актуальных на сегодняшний день задач – развитие объектов дорожного сервиса. Как они решаются? Удовлетворены ли вы темпами по созданию таких объектов? Достаточно ли активен в этом вопросе бизнес? Урегулированы ли вопросы прав собственности и форм пользования в отношении подъездов, съездов, примыкающий к автодорогам, создаваемых владельцами объектов сервиса в рамках процедур по присоединению этих объектов к автодорогам?**

- В прошлом году Росавтодором была утверждена генеральная схема развития дорожного сервиса вдоль федеральных трасс. Всего на федеральных трассах планируется создать 877 объектов дорожного сервиса и 257 многофункциональных зон обслуживания водителей и их пассажиров. Такие объекты обеспечат автолюбителей всем необходимым: стоянками, АЗС различного типа (включая газомоторное топливо), гостиницами, сервисными центрами, торговыми точками.

Сейчас региональные власти совместно с подразделениями Росавтодора проводят отбор лучших инициатив предпринимателей, проявляющих частный инвестиционный интерес к созданию специализированных и многофункциональных сервисных зон вдоль федеральных трасс. Будущим инвесторам будет оказываться содействие, помимо федеральных и региональных властей, местными органами власти на этапе градостроительной подготовки объектов и подключения будущих площадок объектов дорожного сервиса к инженерным коммуникациям. Данные меры позволят стимулировать предпринимателей развивать необходимую для водителей и их пассажиров придорожную инфраструктуру.

Инвесторов, разумеется, интересует вопрос оформления права собственности и пользования объектами. Минтранс прорабатывает предложения по внесению в законодательство изменений, регламентирующих разграничение прав собственности в отношении подъездов, съездов, включая переходно-скоростные полосы, и примыканий объектов дорожного сервиса к автодорогам в границах полос отвода.

Также прорабатывается обязательное установление сервитута в отношении земельных участков с объектами дорожного сервиса, а также заключение договора о присоединении объекта дорожного сервиса к автомобильной дороге.

**- Существует ли проблема внедрения инноваций в дорожном строительстве? Удовлетворены ли вы качеством инновационных разработок?**

- В нашей стране наиболее актуальны технологии, помогающие минимизировать последствия резких температурных перепадов, а также направленные на увеличение прочности под большими динамическими нагрузками, ведь большая часть грузов до сих пор перевозится автомобилями. Это всевозможные модификации асфальтобетонных смесей, износостойкие конструкции покрытия, гидроизоляция.

Внедряется метод объемного проектирования, который на основе геологических изысканий позволяет сконструировать наиболее подходящие опорные инженерные сооружения и произвести точный подбор компонентов в зависимости от особенностей того или иного региона. Как показывает зарубежный опыт, это позволяет повысить срок службы дорожного покрытия на 20-40%.

Сегодня технологии закладываются еще на этапе проектирования: при строительстве и реконструкции федеральных автодорог применяются элементы информационного моделирования по BIM-технологии. Такой подход позволяет разработать несколько вариантов проекта будущей дороги, оценить их стоимость, сроки строительства, а также специфику эксплуатации. Сейчас ведется опытное применение технологии при ремонте участка дороги М-7 «Волга» на подъезде к городу Иваново.

Ведется интенсивная работа по разработке стандартов в области перехода на новые межремонтные сроки. Предусматривается переход на срок службы дорожных одежд после капитального ремонта – до 24 лет, после ремонта – до 12 лет.

Один из основных способов - обустройство специальных защитных слоев износа, которые предохраняют поверхность трассы от повреждений. В зависимости от условий эксплуатации и географии могут применяться разные методы и технологии. Сегодня в России применяются все известные: тонкие слои износа; слои износа из асфальтобетона; шероховатая поверхностная обработка; нанесение специальных пропиток, восстанавливающих свойства битумного вяжущего. Продлевать межремонтные сроки также помогает технология санации трещин.

Увеличение продолжительности службы дорожного покрытия изменит структуру затрат: увеличится общий объем средств на содержание трасс, при этом существенно снизятся затраты на капитальный ремонт и ремонт автодорог.