



БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ

На вопросы нашего корреспондента отвечает депутат Государственной Думы РФ, член Комитета по транспорту и строительству Сергей Юрьевич Тен.

- Сергей Юрьевич, на ваш взгляд, сегодня регионы могут говорить о том, что с точки зрения развития инфраструктуры, в частности, дорожных проектов, наметились положительные тенденции?

- В первую очередь, отметил бы приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги». Впервые средства в регионы поступали с четко поставленными приоритетами и задачами: повышение нормативного состояния дорог агломераций, а также сокращение числа мест концентрации ДТП. Несомненным плюсом проекта является его обобщенная заинтересованность: софинансирование со стороны региона заставляет последнего отслеживать эффективность. Плюс проектный офис Минтранса РФ спрашивает не только за конечный результат: выполнил программу – получаешь гарантированные средства на следу-

ющий год, а также контролируется прохождение контрольных точек каждым регионом. Есть возможность планировать свои проекты и расходы. Второй момент - более 17 млрд рублей межбюджетных трансфертов, регионы получают на реализацию крупных особо важных для социально-экономического развития проектов. В том числе, 5,1 млрд рублей пойдет на реализацию двух региональных проектов государственно-частного партнерства: в Хабаровском крае – «Обход Хабаровска км 13 – км 42» и в Пермском крае – на объект «Строительство, реконструкция и эксплуатация автомобильных дорог «Пермь – Березники» и «Восточный обход г. Перми». На мой взгляд, это важнейшее решение. Таким образом, Росавтодор подходит с реальным посылом к обновленной стратегии до 2030 года. Сегодня идет формирование программы по реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию сооружений на действующей сети автомобильных дорог общего пользования регионального, межмуниципального и местного значения. Тема, которая постоянно поднимается на встречах с избирателями. Особенно она актуальна для сибирского и дальневосточного регионов, где люди в межсезонье в прямом смысле оказываются оторванными от большой земли.

Показывает свою эффективность федеральная программа «Устойчивое развитие сельских территорий». Увеличивается количество сельских населенных пунктов, имеющих связь по автомобильным дорогам с твердым покрытием с сетью дорог общего пользования. При отборе районов учитывается, в том числе, как развивается сельское хозяйство в территории.

Особенность обновленной транспортной стратегии в том, что планируется синхронизировать федеральные проекты с проектами транспортной инфраструктуры в регионах. Иначе говоря, в приоритете будут проекты, которые являются точками роста, дают синергетический эффект развития территории.

С точки зрения эффективности, я бы назвал «Безопасные и качественные дороги» и ее принцип, эталонным, который, можно транслировать на все уровни от регионального, до муниципального. На мой взгляд, логично перевести все строительные объекты на рельсы БКД. К примеру, для муниципалитетов этот принцип выглядит таким образом: львиную долю вкладывает регион, часть муниципалитет, при этом, крупные города вполне могут работать по схеме 50/50.

Важно, что сегодня транспортное развитие рассматривается в комплексе, меняется принцип: дороги должны быть

не только качественными, главное – безопасными. На это направлена и стратегия «Безопасности дорожного движения до 2024 года».

- Каким образом законодательство регламентирует данные стратегии?

- Приняты поправки в закон «О безопасности дорожного движения», которые закрепили обязанность органов власти субъектов ежегодно утверждать перечни аварийно-опасных участков и выработать первоочередные меры, направленные на устранение причин и условий совершения ДТП. Также были внесены изменения в закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ», наделившие владельца автомобильной дороги полномочиями принимать решение об установке и использовании специальных технических средств фото- и видеофиксации нарушений. Сегодня в Государственной Думе на рассмотрении законопроекты об общественном инспекторе, о передаче субъектам Российской Федерации полномочий по администрированию правонарушений, по штрафам за нарушения ПДД. Вводится понятие аудит безопасности дорожного движения. Данный законопроект сейчас принят в первом чтении.



ния контроля над состоянием дорог, соблюдением правил дорожного движения, весовых характеристик грузового транспорта. Данная система позволит существенно изменить ситуацию со смертностью и травматизмом, сохранит тысячи жизней от смерти и десятки тысяч от инвалидности. Штрафы, которые платят нарушители правил дорожного движения, целевым образом должны поступать в дорожные фонды и целевым образом идти на повышение безопасности на наших дорогах.

- В 2017 году вы возглавили Ассоциацию «Цифровая Эра Транспорта», и говорили о том, что в первую очередь будете работать над созданием модели для регионов, транслировать наиболее удачные практики. Что уже сделано и что предстоит?

- Во-первых, развитие цифровой экономики на транспорте требует достаточно серьезного пересмотра и обновления действующей нормативной базы. Мы это видим, как формирование обязательных стандартов. Во-вторых, большая работа сейчас проводится по структурированию «идеальной модели» интеллектуальных транспортных систем, которая будет представлена в рамках Конференции «ИТС – регионам» в Рязани в конце марта.

Время отдельных локализованных решений (камера с программным обеспечением «сама в себе») прошло. Концептуальное понимание ИТС – это пять уровней. Нижний – то, что на виду: объектовое оборудование, видеокамеры, датчики, системы метеомониторинга, табло переменной информации, светофоры и так далее. Затем идут: телекоммуникационная инфраструктура, интеграционные платформы, набор программных приложений, пользовательских сервисов, коих невероятное количество и, наконец, те самые мобильные приложения, которые составляют органы управления, непосредственно центры организации дорожного движения, центры управления дорог, в том числе и приложения для граждан. Это, что касается модели ИТС в рамках реализуемых федеральных и региональных программ.

Что касается непосредственно внедрения на уровне субъектов. Сегодня мы работаем над тем, чтобы включить в проект «БКД» на 2018 год мероприятия по подготовке программы комплексного развития ИТС (ПКР ИТС) для регионов. Это позволит в 2019 году уже преступить к реализации программ. В нашей «дорожной карте» также обучение и консультации, содействие в разработке региональных программ и проектов в области «цифровизации» автодорог, помощь в выборе и внедрении апробированных эффективных решений в сфере ИТС и транспортной безопасности и многое другое.



- Каким образом все эти нововведения должны реализовываться на практике. Согласитесь, уровень развития, применения тех же интеллектуальных транспортных систем, довольно неравномерный от региона к региону?

- Ближайшие годы основным механизмом для повышения уровня безопасности дорожного движения будут средства фото фиксации правонарушений, различные мобильные приложения, позволяющие направлять информацию об опасных участках автодорог и нарушениях правил дорожного движения. Главное, на мой взгляд, необходимо изменить мировоззрение всех пользователей транспортной инфраструктурой, куда входят не только водители, но и пешеходы.

В обществе должно стать нормой соблюдение правил дорожного движения. Поэтому, всем заинтересованным сторонам необходимо приложить усилия, чтобы во всех субъектах появились Комплексные системы безопасности автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения. Необходимо создавать Центр организации дорожного движения, активнее внедрять принципы государственно-частного партнерства. Все это может и должно осуществляться в том числе, за счет средств инвестора в объеме необходимом для обеспече-