

В ЗОНЕ ОСОБОГО ВНИМАНИЯ

ВАЖНЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОЙ СЕТИ СТРАНЫ

В Общественной палате Российской Федерации состоялось заседание Координационного совета по национальным проектам и народосбережению, созданного в целях исполнения поручений по корректировке и общественному контролю национальных проектов и поддержке гражданских инициатив, данных Президентом страны ОП РФ. Темой обсуждения стали два национальных проекта: Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года и «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

Заместитель секретаря Общественной палаты, председатель координационного совета Александр Галушка, открывая заседание, отметил, что в послании 2020 года Владимир Путин назвал народосбережение высшим национальным приоритетом.

– И каждый наш шаг, новый закон, каждая государственная программа, в том числе по развитию общественной инфраструктуры, должны оцениваться с этой позиции, – подчеркнул он во вступительном докладе.

Александр Галушка уточнил, что согласно поручению Президента России оценка результатов нацпроектов должна вестись не по отчетам чиновников, а исходя из мнения людей. Он добавил, что в разделе «Качество жизни» индекса народосбережения содержится отдельный блок – это транспортная инфраструктура.

– Среди десяти показателей, касающихся этого аспекта, – доля автомобильных дорог, не отвечающих нормативным требованиям, транспортный коэффициент Энгеля, увязывающий протяженность дорог с площадью региона и численностью населения, пассажирооборот по маршрутам регулярных перевозок, а также социологические показатели удовлетворенности людей. Это определяет матрицу нашей работы, и в таком ключе мы рассматриваем все без исключения национальные проекты, – добавил Галушка.

Аудитор Счетной палаты Валерий Богомолов в своем выступлении на заседании отметил, что за два года



Фото: галисоте.ру

реализации комплексного плана достигнуты определенные успехи, в том числе введен в эксплуатацию ряд общественно значимых объектов транспортной инфраструктуры. В частности, введены в эксплуатацию почти 157 километров автодорог к морским портам, более 1078 километров автодорог на магистральных направлениях.

Валерий Богомолов также рассказал, что нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в 2020-м охватил 83 субъекта Федерации и 104 городские агломерации. Дорожные работы осуществлялись более чем на семи тысячах объектов. В результате выполненных работ 16 тысяч километров дорог довели до нормативного состояния. Также Богомолов отметил, что по итогам 2020 года показатели нацпроекта в целом достигнуты. Однако в 33 регио-

нах не решена задача по сокращению количества погибших в ДТП. В отдельных регионах наблюдается рост количества мест концентрации ДТП по отношению к 2017 году, а также не выполнен ряд мероприятий региональных проектов.

Валерий Богомолов обратил внимание и на проблему реформирования нацпроекта. В его новом паспорте не предусмотрены мероприятия по снижению количества мест концентрации ДТП и снижению количества дорог, работающих в режиме перегрузки, мероприятия информационного моделирования. Рекомендации Счетной палаты по корректировке нацпроекта были направлены в Минтранс России, подчеркнул он, и часть из них уже реализована.

– Между Счетной палатой, Минтрансом, Росавтодором и Минэнерго нала-

жены партнерские взаимоотношения по вопросам реализации комплексного плана. Надеюсь, что наши рекомендации помогут ответственным министерствам в решении непростой задачи создания и функционирования магистральной инфраструктуры и удовлетворения потребностей населения, что является нашей основной задачей, – заявил Валерий Богомолов.

Руководитель дирекции АНО «Национальные приоритеты» при Правительстве РФ Надежда Лобачева в ходе заседания поделилась с другими его участниками результатами опроса граждан об их отношении к нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и ходу его реализации. Она отметила, что по результатам опроса можно делать выводы о том, что для жителей нашей страны ожидаемо важны логистическая доступность, новые дороги и транспортные узлы, доступность региональных перевозок, их безопасность и комфорт, экономический эффект от появления новых объектов транспортной инфраструктуры, в том числе новые рабочие места.

– Что касается нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», то граждане высоко оценивают проведение качественных ремонтных работ, например уход от ямочного ремонта, установку барьерных ограждений и т.д., что обеспечивает безопасность движения, снижение статистики аварийности, смертности и травматизма и повышение культуры вождения в целом, – добавила она.

– Вместо того чтобы строить качественные дороги, которые будут выдерживать повышенные нагрузки, мы говорим: «Нет, давайте возить легче». Но при этом мы строим автомобили с высокой грузоподъемностью, покупаем транспортные средства за границей и загружаем их на 50 процентов в летний период, – обратил внимание на существующие противоречия эксперт Общественной палаты Валерий Бодренков.

Необходимыми условиями развития инфраструктуры для всех видов транспорта Бодренков назвал ее развитие, опережающее существующий спрос, долгосрочное планирование, контракты жизненного цикла, ценоо-



Фото: roadconcrete.ru

бразование с учетом стоимости жизненного цикла, привлечение частных инвестиций, внедрение доступных технологий и эффективные механизмы финансирования. Для достижения этих целей, отметил он, государству необходимо организационно и законодательно сформировать прозрачные механизмы для привлечения частного бизнеса в качестве инвестора инфраструктурных проектов и населения, которое готово приобретать государственные облигации.

Заведующий кафедрой строительства и эксплуатация дорог МАДИ, президент Ассоциации бетонных дорог Виктор Ушаков в своем докладе обратил внимание на то, что из почти 60 тысяч километров дорог федерального значения отвечает нормативным требованиям чуть более 87 процентов. Из 510 тысяч километров дорог регионального значения таким требованиям отвечает менее 45 процентов дорог, а из почти миллиона километров дорог местного значения нормам соответствует немногим более половины их общей протяженности. Несмотря на энергичные усилия, при-

лагаемые российскими дорожниками по модернизации и реконструкции дорожной сети страны, доля дорог, до сих пор не соответствующих нормативам, остается весьма ощутимой. По мнению Ушакова, причина кроется в низких показателях по прочности и несущей способности. Ситуация могла бы измениться в лучшую сторону при широком применении материалов, позволяющих строить дороги с высокими эксплуатационными характеристиками.

– На наш взгляд, одной из перспективных технологий является применение цементобетонных конструктивных слоев дорожных одежд, как во многих зарубежных странах. Сегодня у нас строится менее одного процента таких дорог, хотя есть примеры, когда они служат более 30–40 лет. Цементобетонное покрытие не только увеличивает срок службы и несущую способность автодорог, но и обеспечивает более высокую безопасность дорожного движения, в том числе в ночное время, – подчеркнул Виктор Ушаков.

Леонид Григорьев



Фото: roadconcrete.ru