

Не распылать ответственность

Олег Андреев, Иркутск

Участники научно-практической конференции «Транспорт и дороги Сибири в современных условиях: вызовы, проблемы», прошедшей в иркутском «Сибэкспоцентре» по инициативе замруководителя Федерального дорожного агентства Игоря Аста-

В стране второй год успешно реализуется приоритетный федеральный проект «Безопасные и качественные дороги». По итогам 2017-го он признан самым эффективным и в Приангарье, где на эти цели получили из федерального бюджета 625 миллионов рублей.

Доля протяженности дорожной сети Иркутской агломера-

Однако, по мнению Сергея Тена, для решения инфраструктурных проблем агломерации необходимо объединить усилия всех органов исполнительной власти.

— Результативность проекта — в увеличении эффективности существующей сети дорог и улиц, предупреждении появления аварийно-опасных мест, — убежден депутат Госдумы. — А для этого нужен детальный анализ, постоянный аудит безопасности дорожного движения. В программе развития транспортной инфраструктуры, в комплексных схемах организации дорожного движения и обслуживания населения общественным транспортом заложен всесторонний подход. В Иркутской же агломерации, понятие которой, кстат, законодательно не установлено, деятельность различных госструктур, начиная с разработки документов, требуется увязать воедино.

В идеале функции областных министерств — стройдорхоза и жилэнерго-транса — необходимо сконцентрировать в одном ведомстве или некоем координирующем центре.

Большую значимость придает парламентарий также внедрению интеллектуальных транспортных систем.

— Цифровые технологии, направленные на сохранность автомобильных дорог, повышение безопасности движения, в Иркутскую область почти не приходят, а те немногие, что используются, приживаются с трудом, — отмечает Сергей Тен. —



Сергей Тен (на снимке справа): Безопасность дорожного движения требует постоянного аудита.

Причина банальна: за это практически никто не отвечает. Показательный пример — работа комплексов фотовидеофиксации, которые относятся к элементам обустройства дороги. Патронирует их региональное министерство строительства и дорожного хозяйства, на балансе числятся в министерстве имущественных отношений, а вопросы приобретения прописаны в программе министерства жилищной политики, энергетики и транспорта. В итоге

видеофиксаторами, по большому счету, не занимаются ни первые, ни вторые, ни третьи. Предполагаю, что эти комплексы у нас появляются в основном за счет инициативы МВД. Между тем пора бы уже осознать: сегодня безопасность на транспорте — задача государственной важности, а не возможность обогатиться за счет пользователей.

Акцент



За внедрение цифровых технологий на транспорте в Иркутской области практически никто не отвечает

хова и члена комитета по транспорту и строительству Государственной думы РФ Сергея Тена, обсудили перспективы Иркутской агломерации.

— Президент России в Послании Федеральному Собранию поставил задачу — удвоить в ближайшие шесть лет объем средств, выделяемых на автодороги. Около 80 процентов федеральных магистралей соответствует нормативному состоянию. До этого уровня мы обязаны подтянуть и региональную, особенно муниципальную сеть, — подчеркнул Игорь Астахов.

ции, соответствующей нормативным требованиям, увеличилась до 52,5 процента, составив 412,5 километра. Кроме того, удалось устранить порядка 30 мест концентрации дорожно-транспортных происшествий.

На 2018-й области выделяется уже 730 миллионов. На эти деньги планируется отремонтировать около 100 километров региональных и местных трасс, привести в нормативное состояние 15,5 километра автодорог федерального значения, ликвидировать 20 мест концентрации ДТП.

В ТЕМУ

Заострил Сергей Тен внимание и на проблеме дефицита высококвалифицированных специалистов в дорожно-транспортной отрасли. Парламентарий предложил, например, чаще привлекать студентов к реализации пилотных проектов, а также создать на базе Иркутского национального исследовательского технического университета кафедру промышленного интернета.