**Игорь Костюченко: развитие дорожной инфраструктуры — отличная антикризисная мера**

**Игорь Владимирович, ограничения, вызванные эпидемией коронавируса, заставили многие отрасли скорректировать свои планы. Коснулись ли эти ограничения дорожников и дорожных проектов?**

Могу с уверенностью сказать, что в условиях принятых мер по борьбе с распространением коронавируса в России дорожные работы идут в соответствии с графиком. Дорожники отнесены к непрерывно действующим организациям. И это понятно: по дорогам ежедневно доставляются товары и продукты первой необходимости, у грузоперевозчиков в период ажиотажного спроса работы стало только больше.

Но безусловно в соответствии с рекомендациями Минтруда России и Роспотребнадзора соблюдены все меры безопасности для того, чтобы не допустить распространения новой коронавирусной инфекции среди сотрудников, в том числе проводятся необходимые санитарно-эпидемиологические мероприятия.

Ежедневно перед выходом на работу, проводится профилактический осмотр сотрудников, измеряется температура. В течение дня рабочие используют индивидуальные средства личной гигиены и защиты. При малейшем подозрении на ОРВИ сотрудник направляется на больничный. Как правило, люди старше 65 лет, а также страдающие хроническими заболеваниями от работы освобождаются. Часть сотрудников переведены на удаленный режим работы. На всех объектах имеются средства дезинфекции как для личной гигиены, так и для обработки помещений, дорожных инструментов и техники.

Проводится постоянный мониторинг хозяйственной деятельности и финансово-экономических показателей подрядных организаций. Кроме того, в сложившейся непростой ситуации мы стараемся оказывать регионам всю возможную консультационную и методическую помощь.

Поэтому будет правильно сказать, что коронавирус внес коррективы в организацию работы, но не привел к снижению темпов строительства и реконструкции. Дорожники исполняют свои контрактные обязательства, работают в плановом режиме. И по окончании режима самоизоляции, уверен, жители российских регионов смогут ощутить позитивные изменения, которые происходят сейчас на российских дорогах.

Убежден, что проводимые по всей стране масштабные дорожные работы, в том числе, по дорожному национальному проекту, положительно скажутся на развитии предприятий автодорожного комплекса, повысят спрос на их услуги, обеспечат выравнивание производственного и кадрового потенциала отрасли, а также станут катализатором восстановления экономики регионов.

**Дорожники сохранили темпы на всех объектах: не остановлена ли реализация транспортных национальных проектов?**

Нет, не остановлена. Ни реализация, ни финансирование. Темпы тесно увязаны с масштабными планами.

На федеральных автодорогах работы по строительству, реконструкции и ремонт уже входят в активную стадию. Только капитально в ближайшие три года Росавтодор отремонтирует свыше 100 мостовых сооружений и расширит с двух до четырех полос движения 600 км федеральных трасс.

При этом отмечу, что по итогам 2019 года, доля автомобильных дорог федерального значения, соответствующих нормативу, составила 84,7%. Это говорит о том, что к настоящему времени выполнена задача по приведению федеральных трасс к нормативному состоянию (оставшиеся 15 % – это объем ежегодного ремонта), таким образом, в части федеральных дорог мы можем говорить только о дальнейшем поддержании и обеспечении сохранности сети.

В 2020 году планируется открыть движение после реконструкции и строительства более чем на 280 км скоростных дорог. Основная часть из участков, которые готовят к сдаче в этом году, входят в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года. Планируется в этом году запуск движения в том числе на 105-ти километрах третьего пускового комплекса Центральной кольцевой автомобильной дороги, 64-х километрах М-4 «Дон» (обход Лосево и Павловска). В текущем году Госкомпания «Автодор» планирует сдать после капитального ремонта 98 км участков, более 240 км – после ремонта. В результате протяженность дорог Госкомпания «Автодор» должна увеличиться до 3 627,5 км, протяженность платных участков – до 1 584,1 км.

Не отстают и регионы, принимающие участие в реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». У них дорожно-строительный сезон 2020 года стартовал досрочно — еще в начале марта. Работы удалось начать не только благодаря аномально теплой погоде, но и своевременному проведению аукционов по выбору подрядных организаций. Не остановлена и поддержка субъектов из федерального бюджета.

Всего в текущем году в рамках нацпроекта работы пройдут более чем на 5,5 тыс. объектов в 83 российских субъектах. Для этого регионам выделено 76,6 млрд рублей и федерального бюджета.

Большое значение уделяется ремонту дорог, имеющих высокую социальную значимость для населения. В частности, в программу нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» вошли более 800 дорог, ведущих к медицинским учреждениям. Часть из них приведена в нормативное состояние в прошлом году, ремонт других будет закончен в 2020-м.

Кроме того, в текущем году запланировано проведение более 100 капиталоемких мероприятий. Например, в Татарстане идет строительство Большого Казанского кольца, в Кургане — реконструкция путепровода по проспекту Машиностроителей, строится Восточный обход Тулы.

Важной инициативой регионов в год празднования 75-летия Победы в Великой Отечественной войне, которую поддержал Минтранс России, стала кампания «Улица Победы». В течение всего юбилейного года дорожники приводят в нормативное состояние или благоустраивают улицы, проспекты или площади, названные в честь Победы или героев войны. На сегодняшний день для участия в проекте «Улица Победы» заявлено 395 объектов, часть из них уже отремонтирована.

Большое внимание уделяется качеству ремонта дорог в регионах. Активно внедряются применяемые на федеральных трассах и доказавшие свою результативность передовые практики, в их числе – технология холодного ресайклинга, применение геосинтетических материалов, методика объемного проектирования асфальтобетонных смесей и т.д. Утвержден и функционирует реестр новых и наилучших технологий, материалов и технологических решений повторного применения. Этот документ содержит более 300 технологий, 162 конструкции, 310 регламентирующих документов дорожной отрасли.  Ис­пользование передовых технологий позволя­ет не только сократить издержки с учетом жизненного цикла дорог, но и повысить безопасность и долговечность дорожного покрытия. Таким образом, та разница в качестве ремонта региональной и федеральной дорожной сети, которая ранее была ощутимой, благодаря нацпроекту становится все меньше. Уверен, что совместными усилиями нам удастся сделать все дороги страны действительно безопасными, качественными и современными.

**Проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги», который Вы уже упоминали, — один из самых узнаваемых гражданами России. Но есть и другой нацпроект с большим транспортным блоком – Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Его проекты также не остановлены?**

Наоборот, их реализация набирает темп. Программа получила статус нацпроекта позднее остальных, но совершенно заслуженно. Магистральный план призван развивать и расширять международные транзитные коридоры Запад – Восток и Север – Юг, а также повысить уровень экономической связанности России за счет расширения и модернизации железнодорожной, авиационной, автодорожной, морской и речной инфраструктуры, гарантированного обеспечения доступной электроэнергией.

# Что касается дорожных работ в составе этого нацпроекта, то это, в первую очередь, строительство обходов крупных городов и путепроводов.  Возведение первых позволит направить транзитный транспорт за пределы городской черты, оптимизировать транспортно-эксплуатационные характеристики дороги и значительно улучшит экологическую обстановку в жилой зоне. Кроме того, такие проекты предполагают строительство площадок отдыха для водителей и пешеходных мостов для жителей близлежащих населенных пунктов. Ну и, конечно, это увеличение пропускной способности автодорог, а простыми словами, сокращение времени в пути следования. Всего до конца 2024 года Росавтодор построит 12 обходов крупных городов.

Так, в Иркутской области продолжается строительство нового четырёхполосного участка автодороги Р-255 в обход Усолья-Сибирского. Это один из важных этапов развития федеральной трассы «Сибирь», которая входит в состав азиатского маршрута АН6 Международной азиатской сети. Масштабный проект включает строительство трех разноуровневых развязок и трех левоповоротных петель, пяти путепроводов, мостовых сооружений через реки Тельминка, Картагон, Целота и Биликтуйка.

Подведомственное Росавтодору Управление «Черноморье» ведет строительство обхода Анапы. Он станет частью скоростного коридора из Сочи к Севастополю и расширит возможности транспортной связи Крыма с материковой частью Российской Федерации, позволит освободить дорожную сеть города от транзитного транспорта. Запланированный срок сдачи объекта — декабрь 2021 года. Пропускная способность дороги составит порядка 35 тыс. автомобилей в сутки.

В Кемеровской области продолжается строительство обхода Мариинска. В Красноярском крае строится 18-километровый участок федеральной трассы Р-255 «Сибирь» — обход Канска. В планах текущего года - приступить к устройству дорожной одежды.

Продолжается реализация 1 этапа строительства обхода Волгограда. Параллельно идет работа по проектированию 2 и 3 этапов строительства. Трасса будет иметь четыре полосы для движения с разделением транспортных потоков и электроосвещение на всем своем протяжении, включая съезды на региональные дороги. Там возведут 7 новых транспортных развязок, 3 моста и 22 путепровода, в том числе через Волго-Донской канал. Обход Волгограда не только снизит нагрузку на городскую дорожную сеть, но и улучшит транспортную обстановку на федеральных трассах Р-22 «Каспий» и А-260 Волгоград - Каменск-Шахтинский – граница с Украиной.

Еще один значимый объект — обход Гудермеса на федеральной трассе Р-217 «Кавказ». Весь проект строительства реализуется в 3 этапа. В 2015 году введен в эксплуатацию 1-й участок протяженностью около 15 км. В 2017 – 2019 годах проводились строительно-монтажные работы в рамках второй очереди. Ввод в эксплуатацию всего объекта также позволит направить транзитный транспорт за пределы городской черты, оптимизировать транспортно-эксплуатационные характеристики дороги и значительно улучшит экологическую обстановку в жилой зоне.

В этом году Федеральное дорожное агентство также планирует завершить проектные работы по обходам Рязани, Хасавюрта и Владикавказа. Их строительство начнется в 2021 году. В настоящий момент продолжается разработка проектной документации на строительство обхода Набережных Челнов протяженностью почти 90 км, Медыни, а также Иваново протяженностью около 43 км с четырьмя полосами движения.

Путепроводы же предполагают ликвидацию одноуровневых пересечений автомобильных и железных дорог. После ввода в строй Федеральным дорожным агентством до 2024 года 21 такого объекта, на 122 часа в сутки уменьшится простой автотранспорта на железнодорожных переездах.

Разве можно остановить эти работы?!

**Игорь Владимирович, поддержаны предложения Минтранса России и Росавтодора по актуализации Плана по приему-передачи автомобильных дорог из одной собственности в другую. Это своего рода поддержка регионов федеральным центром?**

Да, такая работа ведется. Ее цель – формирование федеральной сети автодорог, ключевых трасс России. Своего рода каркаса автодорожной сети.

С 2018 года в федеральную собственность было принято более 3,7 тысяч км дорог, а ее протяженность превысила 56 тысяч км.

В новую версию Планаприему-передачи, представленную на Правительственной комиссии по транспорту, вовлечены 68 субъектов Российской Федерации (ранее – 53). Срок реализации сокращен на два года - с 2031-го до 2029-й. За это время планируется принять в собственность Российской Федерации дороги общей протяженностью более 21,5 тысяч км (ранее планировалось 17,57 тысяч км) и передать на иной уровень публичной собственности участки дорог, утрачивающих федеральное значение, протяженностью около 2 тыс. км. Таким образом общий прирост протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения к 2029 году должен составить порядка 20 тыс. км (ранее к 2031 году предполагалось 16,5 тыс. км).

Поддержка ли это для субъектов? В какой-то степени конечно. Федеральный центр быстрее справится с приведением в нормативное состояние такой такого объема дорог, хотя не за один год конечно. А регионы смогут сконцентрировать свое внимание на других объектов. Это пример работы всех сторон на единый результат – формирование опорной сети автодорог страны.

После реализации программы прием в федеральную собственность участков региональных автодорог будет носить исключительный характер, например, в случае строительства транспортных обходов населенных пунктов.

**Многие предприятия в условиях режима самоизоляции граждан остановились и понесли большие убытки. Как ситуация у дорожников - частных подрядчиков, которые занимаются ремонтом и реконструкцией дорог в рамках нацпроекта? Лучше она или хуже, чем в других отраслях?**

Планомерная работа транспортного комплекса в предыдущие годы обеспечивала надёжную, комфортную, безопасную перевозку пассажиров и грузов. Сегодня транспорт, как и другие отрасли, пострадал от влияния пандемии. Спрос на транспортную услугу сегодня серьёзно снизился. Но непосредственно дорожная отрасль все же страдает в меньшей степени. Ведь, как я ранее уже говорил, работы мы не остановили, и финансирование этих работ государством осталось прежним.

Но конечно мы не можем жить отдельно от сопутствующих производств (изготовление металлоконструкций, инертных и геосинтетических материалов и пр.). Работа многих предприятий сопутствующих отраслей была приостановлена или ограничена. И для нас очень важно восстановление нормальной работоспособности этих производств.

В настоящее время рассматриваются различные варианты поддержки дорожной отрасли, что позволит в значительной степени сохранить ее потенциал. Например, шесть компаний дорожно-строительного комплекса вошли в перечень системообразующих организаций транспортного комплекса, который в апреле подготовил Минтранс России.

Какие меры еще принимаются сегодня? Первым приоритетом для нас конечно же является сохранение здоровья работников отрасли.

В частности, определены виды работ, выполнение которых допустимо минимизировать либо отложить до стабилизации ситуации, при условии, что такое решение не приведет к снижению бесперебойного и безопасного движения транспортных средств по автомобильным дорогам страны.

Организована полная санитарно-гигиеническая обработка объектов и помещений. Обеспечен запас одноразовых масок, дезинфицирующих средств. Работники транспортного комплекса обеспечены средствами индивидуальной защиты. Они регулярно проходят медицинские осмотры и тесты на коронавирус.

Координацию действий и общий контроль по сдерживанию распространения инфекции на транспорте осуществляет специально созданный при Минтрансе штаб. Мероприятия координируем с Роспотребнадзором.

Подчеркну, что транспортный комплекс с первых дней борьбы с коронавирусом обеспечил доставку продуктов питания, товаров первой необходимости. В том числе, по автомобильным маршрутам. Поэтому задача дорожников сейчас еще и поддержание бесперебойного движения по автотрассам, и с этой задачей он справляются. Но темпы сбавлять не нужно. После режима ограничений, естественно, у людей сформировался отложенный спрос на поездки, в том числе с учетом наступления летнего сезона. Тем более что после снятия режима ограничений одним из действенных инструментов стимулирования экономики может стать именно внутренний туризм. Поэтому важно обеспечить всем комфортный и безопасный проезд.

**Как вы считаете, разумно ли именно сейчас вкладывать такие колоссальные ресурсы экономики в дорожное строительство? Может быть лучше сэкономить, потратить деньги на что-то другое? Или вообще не тратить – подождать до лучших времен?**

Лучших времен невозможно достичь без испытаний. Без постоянной работы, проводимой в том числе сейчас, ничего не достижимо. К 90-му году на 1000 жителей у нас приходилось где-то 60 автомобилей, а сейчас сильно за 300, а в таких городах, как Владивосток, Москва, сильно за 650. Мир стремительно меняется. А построить под этот мир новую инфраструктуру – дорого, но, согласитесь, необходимо. Нужно ли тратить эти деньги сейчас? Считаю, что да, останавливаться нельзя. Соглашусь со многими экспертами, что это отличная антикризисная мера, способная дать мультипликативный эффект: и с точки зрения занятости населения, и с точки зрения развития малого и среднего бизнеса.

**Особенности дорожного нацпроекта – распределенность усилий по разным регионам страны. Как выстроено взаимодействие с субъектами Федерации, как система проявила себя во время пандемии?**

Реализация мероприятий национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и исполнительская дисциплина субъектов находится под контролем Минтранса России и Федерального дорожного агентства.

Главная отличительная особенность совместной работы — проектное управление и многоступенчатая система сквозного контроля по каждому объекту в регионах**.** Для управления проектом используется единая цифровая платформа – «Эталон». Доступ к системе имеют все участники проекта на федеральном, региональном и муниципальном уровне — всего в системе 3 539 пользователей.

Система «Эталон» обеспечивает единую цифровую основу и эффективную координацию всех участников, а также оперативное решение возникающих вопросов и сквозное администрирование процессов в режиме реального времени.  Программный комплекс позволяет получать данные по каждому объекту, по каждому субъекту в цифровом виде, минуя бумажные носители, а федеральному проектному офису **—** осуществлять оценку ситуации, принимать соответствующие решения, быстро и эффективно анализируя поступающую информацию.

В частности, программная платформа помогает осуществлять детальный контроль контрактации и хода выполнения работ на объектах. За счет этого повышается эффективность деятельности региональных и муниципальных заказчиков.

Таким образом, благодаря «Эталону» обеспечивается прозрачность проекта, улучшается межведомственное взаимодействие, повышается операционная эффективность, а также увеличивается время на исполнение задач без изменения контрольных сроков.

В ноябре 2019 года Федеральное дорожное агентство получило премию за достижения в области транспорта и транспортной инфраструктуры «Формула движения»: систему оперативного управления «Эталон» признали лучшим решением в области цифровизации транспорта.

Реализация национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в субъектах Российской Федерации контролируется проектной командой не только с помощью системы оперативного управления «Эталон», но и в ходе инспекционных поездок в регионы. В связи с пандемией такие рабочие визиты в регионы центрального аппарата временно отменены. Однако федеральные дорожные структуры имеют в своем большинстве филиалы и представительства в субъектах.

**В феврале Правительством согласована еще одна программа нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» - «Мосты и путепроводы». Приоткройте завесу, что это за проект?**

Да, такая работа действительно ведется. Сегодня на автодорожной сети России расположено более 71 тыс. мостов и путепроводов, на региональных дорогах — 64 тысячи таких объектов. При этом порядка 7% мостов находятся в аварийном и предаварийном состоянии, которое требует введения ограничений для проезда автотранспорта. Еще одной важной проблемой являются одноуровневые пересечения автомобильных и железных дорог — это не только причина постоянных дорожных заторов, но и источник повышенной опасности для всех участников движения.

Остроту этих проблем выявила именно реализация нацпроекта. Их решение было предложено на заседании госсовета по вопросам развития  
сети автомобильных дорог и обеспечения безопасности дорожного движения, прошедшем 26 июня 2019 года. По итогам заседания Президент поручил Министерству транспорта РФ совместно с регионами разработать программу приведения в нормативное состояние искусственных сооружений на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального и местного значения. При ее составлении также учитывались предложения МВД России и ОАО «Российские железные дороги».

20 февраля 2020 года Председатель Правительства РФ Михаил Мишустин провел заседание Правительства, на котором данная программа была одобрена. Сейчас формирование паспорта проекта находится в завершающей стадии. По программе «Мосты и путепроводы» до конца 2024 года планируется привести к нормативу свыше 115 тысяч погонных метров мостовых сооружений, а также реконструировать и построить 170 автодорожных путепроводов в местах пересечения с железнодорожными путями. В целом на финансовое обеспечение мероприятий программы будут направлены средства в объеме 379,9 млрд рублей.

**Во время режима самоизоляции ряд регионов отрабатывал системы контроля за движением транспорта по пропускам. Могут ли эти наработки пригодиться в дальнейшем при создании интеллектуальных систем контроля траффика, для повышения безопасности движения?**

В дорожной отрасли мероприятиям по созданию интеллектуальных систем организации движения транспортных потоков (ИТС) всегда уделялось особое внимание. Такие системы основаны на применении современных технических средств, телекоммуникационных и информационных технологий, которые непосредственно влияют на безопасность движения, и прогнозирование трафика.

В частности, на федеральных дорогах функционирует Автоматизированная система метеорологического обеспечения (АСМО), предназначенная для получения информации с дорожной сети в режиме реального времени. Она помогает специалистам организовывать беспрепятственный и безопасный проезд автотранспорта независимо от времени года и метеорологических условий. АСМО широко используется в Ситуационном центре Росавтодора и подведомственных ситуационных центрах органов управления дорожным хозяйством. Она оценивает состояние дорожного покрытия, окружающей среды, условия проезда 24 часа в сутки 7 дней в неделю, формирует прогноз погодных условий на ближайшие 2-4 часа, позволяя заблаговременно направлять дорожную технику на нужные участки трасс.

Кроме того, на всей сети у нас установлено более 1000 камер наружного наблюдения, информация с которых также в режиме 24/7 поступает Ситуационный центр Росавтодора, где обрабатывается, прогнозируя трафик.

Постепенно разверстывается система автоматизированного весогабаритного контроля, позволяющая в онлайн режиме круглосуточно отслеживать движение грузового транспорта, выявляя недобросовестных перевозчиков и грузоотправителей, нарушающих установленные нормы по нагрузке и габаритам автотранспорта.

Ключевые задачи системы автоматического весогабаритного контроля (АПВГК) – повышение безопасности дорожного движения, снижение количества мест концентрации ДТП, защита трасс от перегрузок, увеличение межремонтных сроков. После оснащения комплексами АПВГК федеральных трасс, мы рассчитываем на то, что будет достигнут совершенно иной уровень культуры грузоперевозок, система обеспечит сохранность автомобильных дорог, повысится безопасность дорожного движения.

Сейчас в системе на подведомственных Росавтодору трассах установлен 31 такой комплекс. По одному установлено в Республике Крым, в Волгоградской, Орловской, Новгородской, Тверской, Тульской и Новосибирской областях, по два в Алтайском крае, в Архангельской, Калининградской и Псковской областях, в республике Татарстан, по три в Вологодской, Московской областях и Краснодарском крае, семь – в Ленинградской области. До 2024 года на федеральной сети должно быть установлено 387 АПВГК. Таким образом, «цифровые дорожные весы» охватят всю сеть из расчета на каждые 100-150 километров.

Работа по внедрению интеллектуальных транспортных систем, способствующих автоматизации процессов управления дорожным движением ведется и на региональной дорожной сети. В 2020 году планируется старт программы не менее чем в 15 агломерациях с населением свыше 300 тыс. человек. Всего к концу 2024 года запланировано внедрение ИТС в 56 субъектах страны и 64 агломерациях в их составе. Объем финансирования работ из федерального бюджета — 42 млрд рублей.

В данную деятельность также входит и создание региональной системы автоматического весогабаритного контроля. Она включает в себя 366 АПВГК, действующих в 83 субъектах страны.

Что касается движения по пропускам, тот же Росавтодор не первый год организует движение грузовых автомобилей, используя пропускную систему – речь идет о выдаче спецразрешений на проезд сверхнормативного грузового транспорта. Эта работа осуществляется всеми подведомственными федеральными казенными учреждениями.

Причем, в связи с необходимостью принятия мер по нераспространению коронавирусной инфекции Росавтодор и его филиалы ведут прием заявлений на получение специальных разрешений на движение негабаритных и тяжеловесных транспортных средств дистанционно – через Единый портал государственных и муниципальных услуг. Оттуда заявления поступают в дорожные ведомства, а по окончании проверки пользователи получают ответ в электронном виде. Затем заявитель или его официальный представитель должен явиться в установленное время в то или иное учреждение – в зависимости, куда он подал заявление – чтобы получить разрешение. Благодаря организации работы по такому принципу удалось избежать очередей и излишнего контакта между людьми.

**В дорожной отрасли создана система обратной связи с гражданами: жители сообщают дорожникам, где яма на дороге, а где качество ремонта оставляет желать лучшего. Снизилась ли активность людей в этом вопросе во время эпидемии? Как вы оцениваете перспективы такой обратной связи?**

В своей ежедневной работе дорожники постоянно ориентируются на создание эффективных каналов коммуникации с пользователями автомобильных дорог, в первую очередь социальные сети, где отслеживаем все пожелания граждан.

Очень развиты соцсети Росавтодора. Сейчас в официальных аккаунтах ведомства в соцсетях более 360 тысяч подписчиков: больше 160 тысяч в «ВКонтакте» и больше 75 тысяч в Instagram. В этом году нам уже поступило около 10 тысяч комментариев и личных сообщений. Это порядка 70 в день. Многие из них — это обращения граждан, касающиеся федеральных трасс, нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Их специалисты нашего Информационного центра стараются обрабатывать максимально быстро, тратя на это не более 48 часов.

Мы стараемся создавать для соцсетей максимально полезный и информативный для граждан контент — показываем строящиеся участки дорог на картах, видео. Производим познавательные материалы о дорожных технологиях.

Если говорить о нацпроекте «Безопасные и качественные автомобильные дороги», то и тут жители страны также стали полноправными участниками процесса развития дорожной инфраструктуры. У них есть возможность следить за проведением работ в режиме on-line, высказывать свои пожелания и замечания, участвовать в выборе объектов ремонтов на следующий дорожно-строительный сезон. И при этом знать, что они обязательно будут услышаны, а их мнения ― учтены.

В 2019 году по разным каналам связи (официальный интернет-ресурс нацпроекта, социальные сети, «Карта убитых дорог» и т.д.) от жителей регионов поступило более 6 тысяч обращений, касающихся реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», на 90% из них даны ответы. В 2020 году общественность стала еще более активной: всего за четыре месяца текущего года по всем каналам связи от граждан поступило порядка 3,5 тысяч обращений.

Такая активность граждан требует развития и от нас. Поэтому в конце прошлого года мы запустили приложение «Госуслуги.Дороги», сейчас активно его тестируем и развиваем.

Как показывает практика, удачно выстроенная система общественного контроля способствует наиболее эффективному достижению поставленных задач. Обратная связь с населением имеет большую значимость для дорожников, так как наша задача — повысить качество жизни населения, сделать так, чтобы в каждом регионе, в каждом городе, в каждом поселке люди заметили позитивные изменения в дорожной отрасли. Именно поэтому мы контролируем все этапы реализации дорожной деятельности с точностью до копейки потраченных бюджетных средств и до каждого сантиметра уложенного асфальта.