

Плати и катайся

Областные власти мечтают о платных автодорогах

Вопрос о платных дорогах возник во время выступления начальника ФГУ «Управление дороги — Прибайкалье» Александра Суслова. Он рассказал, что из 929,6 км федеральных автодорог, расположенных на территории Иркутской области, 85,6% не соответствуют по своему состоянию нормативам.

До сих пор федеральная трасса проходит через города Тайшет, Тулун, Усолье-Сибирское и Иркутск. Причём дорога, проходящая по территории этих городов, считается муниципальной и находится в худшем состоянии, чем сама трасса. Обход вокруг Тайшета уже строится, но планируется ввести его в действие только в 2009 году, средства на работы не выделяются с 2001 года. Объезд вокруг Тулуна должен быть введён в эксплуатацию в 2008 году. В случае с Иркутском проект объездной трассы и вовсе пока находится на экспертизе.

При этом основные заторы возникают именно на транзитных участках через эти города. В Иркутске, где ежедневно проходит до 40 тыс. транзитных автомобилей, уличная сеть просто не справляется с такой нагрузкой, что вызывает постоянные пробки. В Тулуне дорога проходит через реку Ия, мост в аварийном состоянии, и в этом году дважды движение на данном участке приостанавливалось из-за паводка. Александр Суслов заявил, что виной плохого состояния федеральных дорог в Иркутской области — постоянное недофинансирование его службы. При этом в 2008 году, после ввода в действие трассы «Амур» (Чита — Хабаровск), ситуация только усугубится, так как количество транспорта резко возрастёт, а увеличения пропускной способности федеральной трассы пока не предвидится.

По словам Суслова, решение всех этих проблем в том, чтобы передать транзитные участки в федеральную собственность. «На днях на совещании в Росавтодоре нас заверили, что сейчас это можно сделать, и в течение месяца мы получим все необходимые рекомендации по поводу передачи транзитных участков в собственность федерации». Пока не ясно, когда конкретно проезды через города станут частью федеральной автодороги.

На строительство федеральных дорог в Иркутской области тратятся только деньги из бюджета страны. Но, как рассказал Суслов, на упомянутом им совещании коллеги из дирекции «Дороги России» поделились опытом, когда для строительства трассы привлекаются частные инвестиции на основании закона «О концессиях» (например, на участке трассы «Дон»). На этих промежутках будут созданы платные автодороги. Он считает, что подобную схему можно применить на обходе вокруг Иркутска. Однако сейчас, по словам чиновника, правовая база не позволяет строить платные автодороги.

Такой ответ вызвал жёсткую реакцию со стороны губернатора Александра Тишанина, который посчитал недостаточными усилия Суслова по содержанию федеральных дорог. Губернатор потребовал от начальника ФГУ обозначить, какая помощь требуется от регионального руководства: «Если надо помочь с исправлением законодательной базы, говорите, если нужно строить платные дороги, то давайте их строить». Далее в беседу вмешался зам. главы области по развитию региональной инфраструктуры, строительству и жилищно-коммунальному хозяйству Сергей Кыштымов. Он заявил, что Иркутскгипродорнии сейчас занимается разработкой программы развития платных автодорог в Приангарье.

Позже Кыштымов пояснил корреспонденту «Конкурента», что разработка программы только началась и он не может даже предварительно обозначить точки на карте области, где могут быть построены платные автотрассы. Кыштымов предположил, что с привлечением частного капитала или исключительно на деньги коммерческих структур могут быть построены объезды вокруг указанных городов на федеральной трассе и дороги к туристическим центрам на Байкале. «Сейчас мы должны провести мониторинг всех направлений, где возможно участие частных компаний в строительстве дорог», — пояснил зам. главы региона.

В Иркутскгипродорнии «Конкуренту» рассказали, что институт ещё неделю назад выиграл конкурс на

разработку программы. По словам начальника бюро ГИПов (главных инженерных проектов) Владимира Ступакова, на работу разработчикам отведено три месяца и первые результаты будут получены не ранее конца октября этого года. Пока Ступаков затрудняется сказать, где могут появиться платные автотрассы в Приангарье. Дело в том, что одно из главных требований к ним — в том же направлении должна идти альтернативная бесплатная дорога. Поэтому «навскидку можно назвать всё те же обходы вокруг Тайшета, Тулуна, Усолья-Сибирского и Иркутска», говорит Ступаков.

На вопрос корреспондента «Конкурента», может ли быть построена платная дорога между Иркутском и Ангарском, эксперт ответил, что это не имеет смысла: «Существующая дорога идёт по кратчайшему расстоянию и смысла строить более длинную и за деньги я не вижу». В то же время к туристическим центрам, по мнению Ступакова, проложить платные трассы будет сложнее. «В Листвянку нам не дадут экологи построить дорогу, так как она пойдёт по территориям, где расположены леса первой категории, да и существующая трасса пока справляется с потоком автотранспорта, а нагрузка на трассу Иркутск — Баяндай — Еланцы — МРС недостаточна и платная трасса просто не будет окупаться», — рассказал он.

Владимир Ступаков объяснил, почему дорожники беспокоятся насчёт несовершенства законодательства относительно платных автодорог. По его словам, нормы в их отношении очень скудны и любой водитель может через суд добиться признания дорожных сборов незаконными.

Существует и ещё одна проблема с платными автодорогами. Как заявил недавно руководитель службы автомобильного и городского пассажирского транспорта (Росавтотранс) Александр Колик, «число платных дорог в России будет расти, но их строительство не будет носить массового характера». Причина в том, что на основной части дорожной сети России интенсивность движения автотранспорта слишком мала для того, чтобы платная дорога могла окупить себя, для этого необходимо по крайней мере 20 тыс. автомобилей в сутки. «В то же время, — говорит федеральный чиновник, — на отдельных участках с постоянным интенсивным движением, там, где необходима быстрая расшивка «узкого места», где пользователи готовы платить за очевидное значительное повышение качества дороги, например, на дорогах, ведущих от крупных городов к аэропортам или на загруженных подходах к мегаполисам, введение платного проезда вполне уместно и экономически оправданно при наличии альтернативной бес-платной дороги».

Генеральный директор ЗАО «Труд» Сергей Тен также называет в качестве наиболее перспективных мест для строительства платных дорог объезды вокруг городов на федеральной трассе М-53 «Байкал» — платные участки на местных и региональных трассах, по его мнению, не будут окупаться из-за низкого транспортного потока. Гендиректор «Труда» считает, что вложения в такие проекты могут вернуться не менее чем через 12 лет. «Сейчас сложно предположить, сколько будет стоить проезд по такой дороге, — говорит Тен, — но я бы предложил взимать разные сборы с машин, зарегистрированных в области и транзитных (с последних, естественно, больше). Например, если бы объезд вокруг Иркутска (около 25 км) был платным, то можно было бы установить цену на уровне 10-20 руб. за проезд по всему участку». По мнению Сергея Тена, инвесторов для строительства платных объездов вокруг городов Приангарья на М-53 можно найти даже в регионе. В частности, на объезд вокруг Усолья необходимо около миллиарда рублей.

Как отметили в Гипродорнии, пока в России не построено ни одной платной автодороги. Предполагается, что первые проекты начнут реализовываться не ранее 2008 года в центральной части России. Это дорога от Каширского шоссе до аэропорта Домодедово в Москве, центральная кольцевая автомобильная дорога в Московской области, соединительная автомагистраль от Московской кольцевой автодороги до автомагистрали «Москва — Минск» (причём этим проектом заинтересовались иностранные инвесторы), скоростная автотрасса «Москва — Санкт-Петербург» и несколько участков обхода вокруг Северной столицы.

Автор: Дмитрий Еловский © Восточно-Сибирская правда ПРИБАЙКАЛЬЕ, БАЙКАЛ 2795 05.08.2006, 16:42
181

URL: <https://babr24.com/?ADE=31798> Bytes: 7942 / 7942 Версия для печати Скачать PDF

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

[Связаться с редакцией Бабра:](#)

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: @babr24_link_bot
Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь
Телеграм: @bur24_link_bot
эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова
Телеграм: @irk24_link_bot
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: @kras24_link_bot
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: @nsk24_link_bot
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: @tomsk24_link_bot
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: @babrobot_bot
эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)

