

Платная дорога – не национальный автобан

29 марта Правительство России одобрило законопроект «О платных автомобильных дорогах», который устанавливает правовые основы для строительства и эксплуатации платных автомобильных дорог. Закон еще даже не поступил в Госдуму, как вокруг него начались сильные дебаты с участием всех заинтересованных сторон.

По поводу законопроекта высказываются полярные мнения. Автомобилисты настаивают на том, что это очередное выкачивание средств в дополнение к многочисленным сборам с автомобилистов. «Сеть платных дорог не может решить никакие проблемы, а может только способствовать выколачиванию денег из карманов россиян», - заявил вице-председатель Движения автомобилистов России Леонид Ольшанский. «Если хотят сделать часть дорог платными, то, пожалуйста! Но федеральные трассы и дороги областного подчинения должны быть бесплатными. По нашему мнению, это очередной способ изымания денег у населения. Надо больше требовать с дорожных служб, а не с людей», - подчеркнул юрист Вологодской общественной организации автомобилистов Андрей Смирнов.

Если позиция автомобилистов определена очень четко и однозначно, то другие стороны высказываются более осторожно: «Это никак не ущемляет права автолюбителей. В одном случае у вас нет никаких альтернатив, а в другом есть платная услуга, которой вы можете по своему желанию воспользоваться. Главное, чтобы у автомобилиста была альтернатива, возможность выбора», - заявил депутат Госдумы России Сергей Попов.

«Хотел бы отметить, что платная дорога будут существовать только там, где параллельно проходит бесплатная. То есть закон не будет безальтернативным. Естественно, инвестор, строящий дорогу за свой счет, должен окупать вложенные средства. Скорее всего, этот проект закона будет внесен на рассмотрение Думу в ближайшее время», — сказал заместитель председателя комитета Госдумы по энергетике, транспорту и связи Юрий Сентурин.

В общем, несмотря на то, что думские слушания закона еще впереди, накал страстей уже большой, и автомобилисты уже высказали свое резкое неприятие подобных инициатив. Можно ждать большой борьбы вокруг этого законопроекта.

Стоит обратить внимание на два момента, которые могут коренным образом изменить отношение к этой правительственной инициативе.

Во-первых, список платных автодорог известен довольно давно. Список проектов платных автодорог, которые планируется построить, министр транспорта России Игорь Левитин обнародовал еще в июле 2005 года, и с тех пор он существенным образом не изменился. «Речь идет о проекте пяти платных дорог, который после принятия Советом Федерации закона о Концессии, мы предложим частному бизнесу совместно с государством идею создания платных дорог», - заявил Левитин тогда. В проектах стоят:

строительство дороги Москва - Санкт-Петербург – 640 км,

Москва – Домодедово – 22,6 км,

Москва – Шереметьево – 27 км,

Москва – Одинцово – 19,5 км,

Центральная окружная дорога Московской области – 442,7 км (по другим сведениям 521,6 км).

За прошедшее время к этим проектам добавился только проект Западного скоростного диаметра в Санкт-Петербурге, протяженностью 46 км..

Вот и весь размах платного дорожного строительства. Общая протяженность дорог, которые планируется

построить, составляет в самом лучшем случае 1276 км.

В России насчитывается 899,4 тысячи км автодорог. Размах строительства платных автодорог составляет 0,1% от общей протяженности автодорог страны. О чем спорить? Почему разразился такой большой спор вокруг строительства одной десятой процента от общей протяженности дорог страны? Вот если бы проект платных дорог составлял бы 15-20%, или хотя бы 5% от общей протяженности дорог, то тогда стоило бы копать.

Вообще, весь этот платно-дорожный спор являет собой прекрасную иллюстрацию к известному тезису, который характеризует современную интеллектуальную жизнь в России: «Если ли жизнь за МКАД? Как вступить с ней в контакт?». Спорящие не заметили очевидного факта, что 46% проекта строительства платных автодорог сосредоточено в одном регионе – Московской области. Немного достаётся на долю Тверской, Новгородской, Ленинградской областей и Санкт-Петербурга, регионов, далеко не обделённых автодорожной сетью. А всей остальной России этот законопроект не касается, потому что даже Герману Грефу не придет в голову ввести плату за проезд по федеральной трассе М-53 «Байкал».

Этот законопроект не имеет никакого отношения к коренному решению дорожного вопроса в остальных регионах. Он ничего не говорит о том, как привести в порядок автотрассу М-56 «Сковородино – Якутск», по которой не могут проехать летом даже бульдозеры. Если говорить с точки зрения представителя восточных регионов России, этот закон не интересен никак.

Во-вторых, стоит обратить внимание на стоимость строительства автодорог, что тоже стало известно далеко не вчера.

Берем, скажем проект скоростной автомагистрали Москва – Санкт-Петербург, на участке 15-58 км, который должен быть построен в 2008 году. Стоимость проекта – 38,37 млрд. рублей, или 892 млн. рублей на километр дороги. Берем проект дороги Москва – Одинцово, протяженностью 19,5 км и стоимостью 17,3 млрд. рублей, или 0,88 млрд. рублей на километр.

Центральная кольцевая дорога Московской области, при протяженности 521,6 км и стоимости 505,1 млрд. рублей, или 0,96 млрд. рублей на километр.

Для сравнения возьмем дорогу, которая строится в по-настоящему суровых условиях и требует серьезных затрат: Нарьян-Мар – Усинск. Дорога примечательна тем, что проходит по заболоченной тундре и пересекает Северный полярный круг. В 2003 году на строительство километра этой дороги уходило в среднем 23 млн. рублей.

При сравнении этих дорог очень трудно поверить, что один километр автодороги в Подмосковье, даже с учетом необходимого для скоростной трассы оборудования, будет в 43 раза дороже, чем километр заполярной трассы.

Проекты строительства платных дорог практически не заслуживают вообще обсуждения на общегосударственном уровне, поскольку не вносят никакого заметного вклада в развитие автодорожной сети России.

Автор: Дмитрий Верхотуров © Blotter СТРАНА, РОССИЯ 👁 3249 03.04.2007, 16:59 📌 157

URL: <https://babr24.com/?ADE=36956> Bytes: 6057 / 6057 Версия для печати

👍 Порекомендовать текст

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

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: eqquatoria@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](#)