

Наталья ДОЛГУШИНА

■ Член Комиссии Парламента по безопасности, обороне и борьбе с преступностью Александр Васильев знает о качестве трасс не только как лидер движения «Убитые дороги», но и как кандидат в мастера по автоспорту.

ЦЕННЫЙ БЕЛОРУССКИЙ ОПЫТ

- Александр Николаевич, в республике часто бываете? Что удивляет вас как бывалого автомобилиста?

- Пожалуй, дисциплинированность пешеходов и водителей: и те, и другие приучены соблюдать правила. За нарушения белорусские сотрудники ГАИ забирают права. Возвращают, когда штраф оплатишь. У нас для автоладельцев много послаблений, поэтому некоторые водители относятся к дорожному движению легкомысленно. Это часто заканчивается не только большими неприятностями, но и летальным исходом.

- Белорусские дороги нравятся?

- Очень неплохие. Еще мне нравится, как власть заботится о безопасности пешеходов. Обратил на это внимание, когда ехал по трассе Е95 от Санкт-Петербурга до Витебска. Многие переходы освещают дополнительно - водители замечают человека задолго до зебры. В этом году в Витебске собираются внедрить еще одно новшество - светящуюся стоп-линию перед регулируемым пешеходным переходом: специальная тротуарная плитка будет повторять сигналы светофора.

Там, конечно, не супердороги, но обслуживают их хорошо. Перед тем как сделать разметку, дорожное полотно покрывают защитным слоем из стекловолокна, что увеличивает срок службы раза в два. Чувствуется, что в Беларуси работают так, чтобы у автомобилиста в пути проблем не было. Летом ехал через Полоцк в сторону Юрьевца - безопасная региональная трасса исключительно хорошего качества. На такие дороги, думаю, жаловаться никто не будет. В России к белорусскому опыту присматриваются, а кое-где применяют.

- Что, например, надо брать на вооружение как можно быстрее?

- Нужно добиваться, чтобы разметка на наших дорогах была не хуже, чем в Беларуси: там ее делают из прочного белого термопластика. По сравнению с ним у нас, можно сказать, ее наносят дешевой акварелью: летом быстро стирается, а зимой ее вообще не видно.

Приведу интересный факт. В прошлом году в России было девятнадцать тысяч ДТП из-за состояния дорог. Из них семьдесят процентов случаев произошло из-за некачественной разметки и только в тридцати процентах повлияли другие факторы.

ПЕСОК ИЛИ РЕАГЕНТЫ?

- Содержание дорог зимой, пожалуй, самый больной вопрос.

- Согласен. Проехать по Подмосквовью, Москве, даже по федеральным трассам - как в болоте искупаться: вся машина покрыта толстым слоем грязи. А все потому, что у нас считают дорогу безопасной, если она посыпана песком.

Когда, например, едешь по латвий-

РУЛИТЬ И СЕБЕ НЕ НАВРЕДИТЬ

ской трассе, даже за грузовиком, только капли воды со стекла смахиваешь. Там используют специальные реагенты, соли, песок не применяют. Поэтому у автомобилистов и стекла чистые, и фары, и номер легко читается. Будем изучать их опыт и знакомить с ним наших дорожников и гаишников. Пришло время пересмотреть нормативы, чтобы и безопасность не страдала, и автомобили были чистыми.

- Почему российские дороги при низком качестве такие хорошие?

- Причин и проблем множество. Тут и нехватка финансирования, и устаревшие технологии, и коррупция. Дорожные фонды у нас возобновили работу только в 2012 году. После того как их отменили, деньги на строительство, особенно в регионах, не собирали. Откровенно говоря, эту сферу прозрачной не назовешь: проверить, куда ушли средства, практически невозможно. Цена километра полотна зависит также от стоимости земли, по которой пролегает трасса. В Москве и Подмосковье, например, земля на вес золота.

Если говорить о технологиях, то у нас строят в основном асфальтовые дороги: зимой они трескаются, а летом плавятся, образуется колея. Служат такие три-пять лет. На Западе дороги строят из бетона и эксплуатируют до полувека. Даже без ухода и ремонта они служат не меньше десятилетия. У нас их всего три процента. Знаю, что собираются строить такие в Татарстане. Цементный бетон и дешевле, и прочнее раз в десять, и колея не образуется. Стандарты дорожного строительства давно пора менять.

НЕ ИСПЫТАНИЕ, А УДОВОЛЬСТВИЕ

- Вы возглавляли экспедицию «Россия-2014», а в 2015 году - инспекцию «Оценим качество дорог!», в ходе которой за пять месяцев проверили больше тысячи гарантийных трасс в 82 субъектах РФ. Что скажете о придорожной инфраструктуре?

- Дважды доезжал на машине до Магадана. Самые слабые места - отсутствие заправок и туалетов. Приятно, что по состоянию АЗС, столовых, гостиниц Псковская область - образец для подражания. На каждой заправке чистый туалет, кафе. Совершенно другая картина на трассе М4 «Дон». Попробуйте проехать по ней с годовалым ребенком, которого надо кормить, переодевать, мыть. М4 обновили в 2010 году, а кафешки и туалеты не предусмотрели. А ведь по этой трассе курсирует гораздо больше машин, чем через Псковскую область.

О российской придорожной инфраструктуре даже Владимир Путин высказался, когда проехал на «Ладе Калине» до Хабаровска. Освещение - плохое, связи нет. Заправок и туалетов не хватает. Для энергетиков непаханое поле деятельности. Они должны помочь осветить трассу, связистам - запитать новые станции, подвести электропитание к автозаправкам, кафе, гостиницам, то есть помочь бизнесу развиваться и создавать рабочие места. Наши автомобилисты должны иметь возможность отдохнуть, поесть, помыться. Дорога должна быть не испытанием, а удовольствием, благом.



Александр Васильев (справа) с главным инженером движения «Убитые дороги» Николаем Мельковым даже под Новый год отправились на «инспекцию» - измерять, соответствуют ли ямы ГОСТам.

ГРАЖДАНСКАЯ ПОЗИЦИЯ

«ОБЩЕСТВО МОЖЕТ ВЛИЯТЬ НА ЗАКОНЫ»

- В родном Пскове вы - лидер и создатель общественного движения «Убитые дороги». Удалось что-то изменить?

- Городские улицы по-прежнему рушатся, но уже не так, как десять лет назад: автомобилисты-общественники контролируют состояние трасс и видят, какие участки нужно ремонтировать в первую очередь. Интересуются, почему разваливаются недавно отремонтированные участки, следят за тем, как власть расходует средства. Новая трасса должна соответствовать нормативам четыре года. Не выдержала - общественник информирует об этом местную власть, а та заставляет нерадивого подрядчика исправлять брак за свой счет.

Год назад запустили проект «Дорожная инспекция ОНФ/Карта убитых дорог», направленный на участие граждан в формировании дорожной политики в регионах и улучшении качества покрытия. Сегодня обще-

ственные действительно могут изменить нормативы и законы, если этого требует ситуация в регионах. Подсказывают, что надо сделать, чтобы движение было удобным и для автомобилистов, и для общественного транспорта.

С увеличением автопарка на плохих, узких дорогах автобусам и троллейбусам сложно соблюдать график движения. А ведь они перевозят огромное количество пассажиров, поэтому приоритет должен быть у них.

Активисты даже подсказывают местной власти, где и какие мосты строить. Провели опрос, который показал, что Астрахани нужен мост. За него проголосовали 2,2 тысячи человек.

В Майкопе под влиянием общественности реконструировали территорию у реабилитационного центра для детей-инвалидов. Сделали к нему нормальный подъезд и удобную парковку.

ДОСЬЕ «СВ»

Александр Васильев родился в 1982 году в Пскове. Окончил Псковский государственный политехнический институт. Работал в научном отделе института. В 2008 году создал интернет-сообщество «Убитые дороги Пскова». В 2011 году был избран депутатом Государственной Думы.