

# ЯМЫ ДА УХАБЫ. А НАМ НУЖНЫ ХАБЫ

Вениамин СТРИГА

■ Для России качество дорог - давняя проблема. Но вот в 2019 году запущен национальный проект модернизации трасс. Как удалось наладить контроль за качеством, и почему нужно строить трансконтинентальные магистрали вместе с Беларусью? Об этом рассказал член Комиссии Парламентского Собрания по безопасности, обороне и борьбе с преступностью Александр Васильев.

## КРЕПЧЕ ЗА ДОРОГОЙ СЛЕДИ, ШОФЕР!

- Александр Николаевич, это правда, что теперь бездействие чиновников при ремонте дорог не утаить?

- Мы как общественное движение силами активистов следим за состоянием путей. Есть мобильное приложение с картой дорог, где в режиме реального времени выкладываются все замечания по качеству магистралей всей стра-

ны, особенно где они убиты. Около ста участков наносится на карту каждый день. Информация уходит в Министерство транспорта. Все это может увидеть любой желающий, открыв приложение «Убитые дороги» или сайт [dorogi-onf.ru](http://dorogi-onf.ru).

Плюс там же идет голосование, люди сами определяют, где работы важнее, и сами добавляют в базу тротуары и даже велодорожки.

- Теперь можно заранее понять, что ожидает на маршруте - где можно ехать спокойно, а куда без вездорозника лучше не соваться?

- Да, мы сделали такую выгрузку на Яндекс-карты. Этот сервис еще не презентован, но информация вся уже в работе.

К примеру, сейчас есть кричащие обращения по поводу трассы Кострома - Шарья - Киров - Пермь. Проезд разбивается лесовозами, иногда и на джипе не пробраться. Конечно, в таких случаях надо первым делом предупреждать о необходимости объ-



Дорожная инспекция во главе с Александром Васильевым заставила власти в Казани обратить внимание на то, что находится под ногами и колесами.

ездов как минимум. Люди-то страдают, едут-едут по карте, и на тебе - тупик непролазный, разворачивайся.

- Почему частный бизнес, запускающий какие-нибудь лесовозы, не заботится о магистралях? Путь-то выстроен за счет налогоплательщика?

- Из-за недостаточного контроля со стороны владельца. А вообще бизнесу нужно объяснять: будет штраф за каждый перегруженный лесовоз или зерновоз - по четыреста тысяч рублей с машины.

## ЧИНОВНИКИ, ПЫЛЬ ДА ТУМАН

- Как начинался ваш проект?

- В 2011 году я, представитель движения «Убитые дороги Пскова», встретился с Владимиром Путиным. Тогда как раз создавался «Народный фронт». На второй встрече президент предложил мне и нашим активистам войти в общероссийское движение и следить за состоянием трасс по всей стране.

- Сопротивление властей на местах было мощным?

- Мы против беспредела, даже проводили массовые акции - первая в Пскове собрала больше двухсот участников. Состояние городских трасс было таким, что машины приходилось вытаскивать из ям на буксире. Властям в итоге

пришлось реагировать, исправлять. На нас посмотрели автомобилисты из других регионов и стали делать так же.

А уже в 2011 году мы все вместе отправились в пробег от Владивостока до Калининграда - за 25 дней. Проехали в том числе по трассе Хабаровск - Чита. По ней Владимир Путин устраивал пробег на желтой «Калине». Включили видеосвязь, и к великому своему изумлению президент онлайн узнал, что за год около двухсот километров оказались без дорожного покрытия.

«Как же так? Я вроде ехал, везде был асфальт. Где же он сейчас?» - удивился президент.

Стали выяснять. Оказалось, участки эти ремонтируют периодически, и вот региональные дорожные службы асфальт сняли, никого не предупредив. И работы на этом прекратили. После окрика сверху дорожники взялись за дело.

Теперь проходим таким автопробегом по всей стране с периодичностью раз в два года. Сейчас по тому участку к Чите можно везде проехать по асфальту. Но тогда не только там были проблемы. Например, очень тяжелый участок был между Иркутском и Красноярском. И там все заасфальтировали, гравийных разрывов уже нет.

Конечно, пока говорить о полноценной инфраструктуре на всем Дальнем Востоке

## ИНТЕГРАЦИЯ

### Двустороннее движение: товары и пассажиры

Объем товарооборота России с Синеокой по итогам 2019 года составил 35,55 миллиарда долларов. Примерно пять процентов этого обмена обеспечивается автодорогами. Годовой объем взаимных автомобильных грузоперевозок Россия - Беларусь составляет 10 - 15 миллиардов тонно-километров.

Для сравнения: Россия перевозит по автодорогам 259 миллиардов тонно-километров. Беларусь заинтересована в транзите товаров в восточном направлении. А Россия заинтересована в поставках товаров с западного направления и в сбыте своей продукции туда же.

Большой вес в автоперевозках - поездки пассажиров, это приблизительно полмиллиарда человек в год. Если построить удобные автомобильные терминалы, развязки и другую инфраструктуру для транзитников на восточное и южное направление, объем перевозок можно увеличить в пять - десять раз. Это даст толчок развитию регионов.

нельзя. Два раза доезжали до Магадана, там почти ничего для обслуживания путников нет. Но сама дорога производит впечатление.

- Чем? Экзотикой?

- Даже экстремальностью. Это трасса «Колыма» от Якутска до Магадана. Есть такое место Кюбеме. Там с восьми утра до восьми вечера работает одна-единственная заправка, которую называют «Куба», и обслуживает ее одна семья. Папа работает на заправке, мама и дочка - в столовой, вагончик такой стоит. Он весь заляпан наклейками, это водители ввели традицию - что-то привезти и наклеить, получилось красочно. Но главная особенность или беда - в обе стороны на двести километров ничего больше нет. Вообще ничего.



В Красноярске общественники замерили глубину колеи на одной из центральных улиц. После их отчета тут же появился свежий асфальт.



## ТРАНЗИТНЫЙ АВТОБАН

- Дороги - мощный бизнес. Может он послужить с пользой гражданам стран Союза?

- При условии создания общенационального транспортного каркаса и скоростного маршрута Китай - Европа. Эту сеть нужно строить и обслуживать, а это и рабочие места в регионах, и социальное развитие.

В 2024 году Национальный проект РФ безопасных автомобильных дорог (БКАД) закончится. Еще до 2035 года будут достраивать и обновлять мосты повсеместно. Вопрос главный - кто будет строить и как?

Готовы ли мы это делать? Практика показала, что те регионы, которые получили деньги по проекту, научились

## ПОЛЕЗНЫЙ ОПЫТ

наконец с толком справляться с тем объемом средств. Появились грамотные и ответственные подрядчики. Пусть не без греха, но 97 процентов выполнения есть. На фоне других нацпроектов довольно хорошие цифры. По здравоохранению, например, одно время вообще застрял на сорока процентах исполнения, теперь с пандемией догоняют.

- Сами освоим маршрут Владивосток - Лиссабон?

- Инвестор тоже придет, если покажем ему выгоду. Участки от Казахстана до западной границы с Беларусью уже подошли к максимуму своих возможностей, вблизи городов возникают пробки. Нам нужно развивать скоростное сообщение, увеличивать

темпы перемещения грузов через нашу страну.

В Беларуси трассы получше российских. И есть опыт их строительства, эксплуатации. Например, специалисты БелдорНИИ мне сообщили, что полотно гораздо дольше служит, если исключить шипованную резину. В братской стране вслед за Европой от шипов отказались, нам тоже нужно ограничить их использование законом.

Что касается нашего глобального плана сотрудничества с Беларусью, надо будет заниматься именно масштабным строительством современных скоростных трансконтинентальных автомагистралей вплоть до хабов в Петербурге и Бресте. Именно в таких проектах наша перспектива интеграции. Пропускать грузы через себя - хороший заработок.

## СПРАВКА «СВ»

Общий объем субсидий - 4779,7 миллиарда рублей. Срок - 2019 - 2024 годы. В приоритете регионы со слабо развитой дорожной сетью. В планах строительство 49 путепроводов.

- Долю региональных автодорог, соответствующих нормативам безопасности, планируется увеличить не менее чем в половину. На начало проекта их было около сорока процентов.

- На десять процентов сократить долю перегруженных федеральных и региональных трасс.

- Уменьшить количество аварийно опасных участков минимум в два раза.

- Снизить смертность от ДТП на дорогах в три с половиной раза, а к 2030 году добиться близкого к нулю уровня смертности.