



С РОССИЙСКИХ ВОДИТЕЛЕЙ ДЕНЕГ НЕ БЕРУТ!

Для своих в республике проезд - бесплатный

Герман МОСКАЛЕНКО
moskalenko@sb.by

■ Коммерческим дорогам в Беларуси почти двадцать лет. Негласный эталон для строительства - современные немецкие автобаны.

Перефразируя слова известного сына турецкого подданного Остапа Бендера, можно сказать, что хорошие дороги - не роскошь, а жизненная потребность. В Беларуси это поняли давно, поэтому к качеству всегда относились серьезно.

Но хорошие дороги - вещь дорогая, поэтому долгое время самой «продвинутой» белорусской платной трассой была «олимпийка» - автомагистраль М-1/Е-30 «Брест - Минск - граница РФ», которую начали строить к Олимпиаде-80. Она и сегодня - интенсивный транспортный коридор, ворота на Запад, остается одной из лучших: минимум, с двумя полосами движения в одном направлении, где разделены встречные потоки.

По этим стандартам в Беларуси реконструируются и

строятся все основные коммерческие трассы, в первую очередь связывающие столицу и областные центры. Две из них, Минск - Могилев и Минск - Гомель, уже сданы в эксплуатацию, завершается реконструкция трассы Минск - Гродно.

По словам специалистов, проблемы старых дорог - «подушка» под основным полот-

ком в час. В ближайшее время все дороги между Минском и областными центрами после реконструкции обретут такое качество.

В Беларуси утверждена госпрограмма по развитию и содержанию автомобильных дорог до 2019 года. За счет бюджета и кредитных ресурсов, в том числе и иностранных, в ближайшую пятилетку планируется завершить больше десятка дорог международного и республиканского значения. В том числе вторую кольцевую дорогу вокруг Минска. По большей части эти автомагистрали станут платными.

Важный момент: для белорусов и россиян на легковых авто проезд по платным дорогам бесплатный. С недавнего времени это правило распространили на весь Таможенный союз. У всех коммерческих магистралей есть альтернатива - можно ехать по обычным дорогам.



ном, которая не выдерживает современных повышенных нагрузок. Поэтому сегодня этот многослойный «пирог», на который потом кладется асфальтобетон, дорожники «выпекают» с особой тщательностью.

Чтобы понять разницу между прошлым и настоящим, достаточно проехать по новым трассам М4 и М5, которые соединяют Минск с Гомелем и Могилевом. При их строительстве использованы новейшие технологии. Результат: ровное дорожное полотно, которое все сравнивают с зеркалом, удобные указатели и разделительная полоса, которая исключает лобовое столкновение машин. Допустимая скорость - 100-120

СПРАВКА «СВ»

Платные дороги Беларуси

- М1/Е30 «Граница России - Орша - Минск - Брест», М2 «Минск - Национальный аэропорт»
- М3 «Минск - Витебск»
- М4 «Минск - Могилев»
- М5 «Минск - Гомель»
- М6 «Минск - Гродно - Брузги»
- М7 «Минск - Ошмяны - Каменный Лог»
- Р1 «Минск - Дзержинск»

НАРУШИТЕЛЕЙ ЛОВЯТ АВТОМАТОМ

■ Раньше рассчитывались вручную. Но уже больше двух лет работает национальная система электронного сбора BelToll, аналогов которой на постсоветском пространстве нет.

Похожие интеллектуальные транспортные системы работают в Австрии, Чехии, Польше, ЮАР. Отдельные решения применяются в США, Австралии, Франции.

- Новая схема более справедливая, - говорит **специалист компании-оператора «Капш Телематик Сервисиз» Сергей Бурый**. - Дороги разбиты на сегменты, в среднем около 20 км, и автовладелец платит за то, что проехал.

Тариф применяется в зависимости от технически допустимой общей массы и количества осей транспортного средства. Все характеристики датчики определяют автоматически, когда только машина проезжает под станцией контроля за сбором оплаты. Способов рассчитаться два: по факту с использованием топливных карт и по предоплате.

- Кто должен платить за проезд?

- Водители легковых автомобилей, зарегистрированных за пределами Таможенного союза. Иначе говоря, белорусские и российские водители на лег-



Тарифы ввели только для иностранцев.

Владимир КОРОБИЦЫН

ТЕХНОЛОГИИ

ковых авто за пользование дорогами в Беларуси не платят.

Не попавшим в «льготники» необходимо взять в аренду бортовое устройство прямо на границе. Залоговая стоимость - 20 евро для обычных машин, 50 евро - для тяжеловесов. Потом там же его и сдать при выезде.

- Если водитель решил проехать просто так и не взял бортовое устройство?

- Система на первой же станции контроля за сбором оплаты вычислит такой автомобиль. Операторы сохраняют информацию о нарушении в базе, которую мониторит Транспортная инспекция. Хитреца ГАИ может остановить прямо на дороге - пока не оплатит, с места не сдвинется.

Второй вариант: высылают на почтовый адрес акт о нарушении. Тогда водитель обязан в указанный срок произвести оплату за проезд в увеличенном размере. Сумма приличная - 260 евро. Если по истечении двух часов после первого случая такой проезд совершается повторно - прибавьте еще столько же.

- Бывают сбои в системе. Как поступать в таком случае?

- Бортовое устройство сразу подает сигнал, информируя водителя - что-то не так. Тогда нужно звонить на инфолинию - диспетчер разберется. Если транзакция не прошла из-за сбоя устройства электронной оплаты, с водителя ответственность снимается.

На пунктах контроля выдают бортовые устройства, которые контролируют поездку.



Александр РУЖЕЧКА



Анна СНИГИРЕВА