

Сергей Тен - о Маратовской развязке, объездах городов и забастовке маршрутчиков

Егор АЛЕКСЕЕВ

Перспективам дорожной сети была посвящена пресс-конференция депутата в «Комсомолке».

Дороги - одна из извечных российских проблем. К этому вопросу сегодня приковано внимание миллионов ответственных автолюбителей. И один из самых компетентных в данной теме людей - заместитель председателя комитета Государственной Думы по транспорту Сергей Тен. Он рассказал иркутским журналистам о своей работе и о ближайших перспективах дорожной сети как на федеральном, так и на региональном уровне.

- Для дорог России прошлый год оказался весьма значимым: впервые за всю современную историю было обеспечено нормативное финансирование по содержанию и ремонту федеральной дорожной сети. Кстати, практически вся она должна быть приведена в нормальное

состояние к 2018 году, - подчеркнул депутат. - Заметно это и в отдельно взятой Иркутской области: проехав на днях от областного центра до Куйтуна, я отметил существенное сокращение времени, проведенного в пути. Качество дорожного полотна объективно стало выше, чем в предыдущие годы. К сожалению, из 500 млрд рублей, выделенных системе региональных дорожных фондов из федерального бюджета, до дорожников не дошло порядка 17 % (около 90 млрд рублей): в некоторых субъектах Федерации эти деньги предпочли направить на другие цели. Радует, что в перечень данных регионов не вошла Иркутская область: здесь эти средства используются по назначению.

Из достижений Приангарья Сергей Тен отметил старт долгожданной реконструкции Байкальского тракта и начало основательного ремонта участка автодороги Тайшет - Чуна - Братск. Значительно удешевить эти работы и сократить сроки помогут поправки в ФЗ «О недрах», над которыми сейчас работает депутат. В результате должен быть упрощен порядок предоставления права пользования распространяемыми полезными ископаемыми - речь идет о песчано-гравийной смеси, грунте и иных материалах, необходимых для дорожного строительства.

- Еще одно приоритетное направление в дорожном

строительстве Приангарья - обходы городов. В Иркутске и Тайшете этот вопрос уже решен, на очереди Усолье-Сибирское, Слюдянка, Тулун, Нижнеудинск и Куйтун, - рассказывает Сергей Тен. - Обходы вокруг Усолья и Тулуна на сегодняшний день проектируются - денег на это выделено достаточно, и проектно-сметная документация должна быть завершена в 2016 году. В Слюдянке проведены предварительные общественные слушания. Это, кстати, будет самой дорогой из всех проектов. И гораздо более отдаленные перспективы связаны со строительством объездных трасс в Нижнеудинске и Куйтуне.

КРИЗИС КОСНУЛСЯ И ДОРОЖНИКОВ

Действительно, в 2015-м кризис коснулся и дорожников: на строительство и реконструкцию автомагистралей из государственной казны выделено на 30 % меньше средств, чем в прошлом году. На федеральном уровне принято решение не

начинать работы на новых объектах: финансироваться будут лишь те, строительство или реконструкция которых начата в предыдущие годы. Но при этом в полном объеме сохраняется финансирование ремонта и содержания федеральных дорог: на те из них, которые пролегают по территории Приангарья, будет выделено порядка 7 млрд рублей. Объем регионального дорожного фонда составит в нынешнем году 6,5 млрд с учетом федеральных трансфертов. Кстати, Сергей Тен рассказал и о том, что с нынешнего года довольно сильно изменилась система пополнения дорожных фондов. Если ранее примерно треть бензиновых акцизов уходила в федеральную казну, а две трети в региональные бюджеты, то сегодня все эти деньги достаются субъектам Федерации.

Кроме того, Иркутская область представлена и в федеральной целевой программе «Устойчивое развитие сельских территорий на 2014 - 2017 годы и на период до 2020 года», «Строительство подъездов к населенным пунктам в сельской местности». Поданы заявки по включению в нее пяти дорожных участков из Приангарья, и четыре из них уже согласованы. Из федерального бюджета на это будет выделено порядка 250 млн рублей. Отметим, что речь здесь идет не о дачных дорогах, а о подъездах к объектам сельхозпроизводства.



В Госдуме иркутский депутат ведаёт вопросами дорожного хозяйства.

- Однако ко мне как к депутату довольно часто обращаются садоводы из Иркутского района с просьбой о ремонте подъездов к их кооперативам. Так что мы поможем руководству муниципалитета в выстраивании диалога с федеральным центром. Деньги, хотя и небольшие, на реше-

ние данных задач выделяются, и ряд российских регионов этим весьма энергично пользуется, - говорит депутат. - Мы активно работаем и над обеспечением продолжения строительства автодороги «Вилуй», которая на сегодняшний день обрывается в районе поселка Верхнемарково Усть-Кутского района. Ее стратегическое значение заключается в том, что данная трасса соединит Иркутскую область и Республику Саха (Якутия), а также позволит развивать нефтегазовые проекты на северо-востоке Приангарья и на якутском западе. Для нас это означает дополнительные поступления в бюджет и новые рабочие места.

Также политик рассказал журналистам, что в ближайшее время закончится разработка Стратегии развития дорожной сети Иркутской области - возможно, она будет представлена общественности уже во время традиционной выставки «Транспорт и дороги Сибири», которая проходит в Иркутске в конце апреля.

ИРКУТСКУ НЕОБХОДИМЫ НОВЫЕ МАГИСТРАЛИ

- Что же касается собственно Иркутска, то я абсолютно убежден, что недофинансирование дорог существует здесь только вследствие нерешенных вопросов между властями города и области. В этой связи очень хочется надеяться, что новый мэр су-

меет достичь необходимого взаимопонимания с региональным правительством. На мой взгляд, здесь давно назрело начало системной работы, ведь ситуация с дорогами областного центра год от года становится только хуже. К примеру, при мэре Владимире Якубовском был пери-

од, когда этому вопросу уделялось должное внимание, и Иркутск активно участвовал в проекте ЕР «Новые дороги городов России». Именно тогда были отремонтированы и расширены улицы Байкальская и Лермонтова.

Сегодня же основным проектом, необходимым для решения многих транспортных проблем Иркутска, является реконструкция Маратовской развязки, цена которой составляет порядка 8 - 9 млрд рублей.

- Сегодня таких денег в городе нет. Эту сумму довольно тяжело будет «потянуть» даже областному бюджету, - считает Сергей Тен. - Решить эту проблему можно при помощи концессионного проекта под условным названием «12-тонники». Речь идет о взимании платы с автотранспорта массой выше 12 тонн за проезд по федеральным дорогам в размере 3,5 рубля за километр. В результате федеральный бюджет должен получить порядка 50 млрд. Эти деньги планируется направить на развитие государственно-частного партнерства. Данные средства возможно будет привлечь и для строительства Маратовской развязки. В нынешнем августе в Иркутске впервые за последние 20 лет состоится Всероссийское совещание дорожников, на котором мы будем поднимать также иркутские вопросы, в том числе и этот.

Однако транспортные про-

блемы столицы Приангарья вовсе не исчерпываются состоянием городской дорожной сети - это показала и недавняя забастовка перевозчиков.

ПЕРЕВОЗЧИКОВ НУЖНО КОНТРОЛИРОВАТЬ

- Здесь нужно очень се-

рьезно заниматься вопросами работы пассажирских перевозок, - убежден Сергей Тен. - Для этого мы в рамках нашего думского комитета всемерно будем ускорять принятие федерального закона о наземном пассажирском транспорте. Очень надеемся, что в этом году депутатский корпус сможет принять его в первом чтении, ведь иркутская проблема заключается не только в тарифах, но и в том, что государственные власти сегодня не имеют полномочий, чтобы вмешиваться в этот рынок. Между тем госконтроль в сфере городских перевозок просто необходим, поскольку различных злоупотреблений здесь существует более чем достаточно. Так, многие большие города сегодня просто создают крупные муниципальные автотранспортные предприятия, которые и диктуют правила игры. Чтобы пойти по этому пути в Иркутске, должны быть запущены процессы по обновлению транспортного парка. Так, государственная транспортная лизинговая компания располагает специальными программами с миллиардным финансированием, однако Приангарье в них не участвует. Чтобы добиться включения области в эти федеральные программы, я планирую плотно поработать с представителями городской администрации и профильного регионального министерства.