

БЕТОННЫЙ «СКОРОПОРТ»

Почему дороги в Приангарье изнашиваются раньше времени?

ДО НАЧАЛА СТРОИТЕЛЬНОГО СЕЗОНА В ПРИАНГАРЬЕ ЕЩЁ КАК МИНИМУМ ДВА МЕСЯЦА, НО ДОРОЖНИКИ РЕШИЛИ ГОТОВИТЬСЯ К НЕМУ ЗАРАНЕЕ. В КОНЦЕ ФЕВРАЛЯ ОНИ ПРОВЕЛИ В ОБЛАСТНОМ ЦЕНТРЕ СОВЕЩАНИЕ О ПЕРСПЕКТИВАХ РАЗВИТИЯ АВТОТРАСС РЕГИОНА В ЭТОМ ГОДУ.

ДЕНЕГ МАЛО

Год кризисный, и о широкой стройке новых транспортных артерий особой речи не шло. Финансирование на эти цели сильно урезали на федеральном уровне, что не могло не сказаться на регионах. Изначально планировалось, что на строительство федеральных трасс во всей стране из госказны выделят 141 млрд рублей, но после всех корректировок от данной суммы осталось 87 млрд руб. Из них около 1 млрд достанется Приангарью. Однако в этом году порезали и «священную корову» всех дорожников - бюджет на сохранение тех автотрасс, которые



7,5 млрд руб. - объём ассигнований Дорожного фонда региона на 2016 год.

3,2 млрд руб. - объём дорожных фондов муниципалитетов области.

14 км региональных дорог планируют построить в Приангарье этом году.

Более 50 км дорог и 6 мостов ввели в эксплуатацию в 2015 году.

уже построили. Естественно, «под нож» федералов попали и субсидии регионам.



КЛОЧИХИН, на содержание региональных трасс общего пользования в этом году пойдёт 1,7 млрд рублей, что составляет не более 15% от норматива.

- В среднем стоимость содер-

жания одного километра дорог сейчас составляет около 200 тысяч рублей, - объяснил он. - Недостаток финансирования привёл к тому, что многие дороги не отвечают нормативным требованиям. В год нужно ремонтировать в среднем тысячу километров трасс, фактически же мы делаем только 5% от необходимого. В итоге дорожная «одежда» полностью изнашивается, появляются ямы и колёны, размываются обочины, что опять-таки приводит к увеличению затрат на ремонт.

ГРУЗОВ МНОГО

Между тем дорогам области угрожает не только недостаток финансирования, но и автотяжеловесы. Изначально дорожную сеть строили под нагрузку в 5 тонн, однако сейчас по ней катаются двенадцатитонники. Безусловно, это не добавляет дорожному покрытию прочности. Ситуация осложняется ещё и тем, что контролировать вес грузовиков и брать с водителей, превысивших лимит, штрафы - практически непосильная задача. В

ной полосой для большегрузных машин, которые не смогут проследовать по другому пути. Такие весы со штрафстоянкой для слишком тяжёлых фур планируют поставить на пересечении Александровского и Качутского трактов. Пока пост ещё проектируют, но обещают начать стройку уже в следующем году.

Софья МИШИНА

КОММЕНТАРИЙ

Сергей ТЕН, зампреда комитета ГД по транспорту:



«Необходимо чтобы деньги дорожного фонда оставались «дорожными» и их нельзя было тратить на

другие нужды, как закон позволяет делать сейчас. Однако Минфин считает, что это - задача самих регионов. Нужно проработать вопрос в законодательстве Иркутской области. Тема по стационарному посту весового контроля звучит в Приангарье уже больше двух лет, и я считаю, что необходимо относиться к этому вопросу жёстче. Однако такой пункт не решит всех наших проблем с сохранностью дорог: Надо проанализировать, как проблема решается в других регионах, в том числе с привлечением системы государственно-частного партнёрства.

только 5%

ИЗНОШЕННЫХ ДОРОГ РЕМОНТИРУЮТ.

Приангарье всего два автомобиля, которые могут «взвешивать» фуры: один - стационарный, находится на выезде из Иркутска, второй - направляют в районы по запросу глав муниципалитетов. Оба поста водители, как правило, игнорируют, машины двигаются группами и «прикрывают» друг друга.

Возможным решением проблемы станет стационарный пост весового контроля с отдель-