

И.Н. Пугачёв

(Хабаровский государственный технический университет)

К ВОПРОСУ ЭКСПЛУАТАЦИИ ДОРОЖНЫХ ОБЪЕКТОВ НА КОМЕРЧЕСКОЙ ОСНОВЕ

С вводом в эксплуатацию автодорожного моста через р. Амур, неизбежно встает вопрос о платности его пользования. Вырученные средства могут быть расходованы, как статьи самоокупаемости мостового объекта и направлены на компенсацию ущерба, наносимого автомобильным дорогам и улицам г. Хабаровска. И в большей степени это коснется транзитного грузового движения, которое по средствам моста, круглогодично будет использовать и без того разрушенные дороги краевого центра.

На сегодняшний день дорожникам Хабаровска удалось сдать в эксплуатацию участок объездного пути вокруг города по ул. Пионерская с выходом за поворотом на пос. Красная речка. Но, двигаясь с грузами в портовые города Приморья, транзитному грузопотоку, чтобы попасть на объездной участок, неизбежно придется преодолеть Хабаровск по Тихоокеанскому шоссе и пересечь три центральных улицы города Серышева, Муравьева Амурского и Ленина. По самым смелым прогнозам, этот участок дороги выйдет из строя, уже спустя месяц после пуска авто моста. А следовательно, потребуются значительные средства на восстановление, а в перспективе на усиленную реконструкцию дороги.

Опыт платных дорожных объектов в России уже имеется. Так, 19 сентября 1998 года в Саратовской области у станции Зоринской на окраине Саратова, был открыт платный путепровод и, конечно же, как и все новое столкнулся с множеством проблем. Как показали исследования, в первый месяц эксплуатации путепровода по нему в будни проходило 3000-3400 автомашин, а в выходные 5200-6200. Это составляет приблизительно 70 процентов общего транспортного потока. Именно такая цифра и была заложена в бизнес-плане проекта.

Сбылись и финансовые прогнозы. Размер месячной выручки, составил 411 тысяч рублей. Согласно оценкам Комитета по дорожно-транспортному строительству и эксплуатации дорог при правительстве Саратовской области, коммерческая эксплуатация Зоринского путепровода дает финансовую возможность дополнительно ремонтировать до 20 км дорог Саратовской области в год.

Казалось бы, положительный результат, подтверждает жизненность идеи коммерциализации дорожной отрасли России. Но не все так просто. Один из самых «больших» вопросов – плата за проезд. Сколько, с кого и каким образом?

На основе тщательного социологического исследования цена проезда была установлена в зависимости от типа транспортного средства: легковые – 3, грузовые – 5, большегрузные автомобили – 10 и автобусы – 1 рубль. Часть пользователей с этим смирились, как и с тем, что путепровод эксплуатируется в режиме взимания платы со всех граждан, за исключением водителей специального транспорта (МВД, МЧС, пожарной охраны, «скорой помощи» и некоторых других спецслужб и силовых подразделений). Но у определенной части пользователей подобное решение вызвало отрицательную реакцию. В связи с этим, представляется необходимым, чтобы избежать прогнозной социальной напряженности в Хабаровске, предусмотреть введение льготных проездных билетов различных типов для водителей, живущих и работающих в зоне моста, а также пользующихся им достаточно часто, для дачников и местных жителей. Следует предусмотреть бесплатный проезд инвалидам и ветеранам войн. Кроме того, предприятия, служебный транспорт которых постоянно следует по мосту,

могут без особого для себя ущерба, перечислять в безналичной форме средства за проезд своих водителей. В целях пропаганды и гласности необходим грамотный и непредвзятый контроль налоговых органов и прокуратуры за занимающимися вопросами эксплуатации моста и руководителями пункта взимания платы. К сожалению последние не могут сослаться ни на один закон или хотя бы подзаконный акт, регламентирующий деятельность платных дорожных объектов, подтверждающий справедливость сбора оплаты за проезд.

Правовое обеспечение коммерциализации дорожных объектов входит в определенное противоречие со ст. 27 Конституции РФ. Более того, как показал опыт саратовцев, сам путепровод находится в федеральной собственности, а конкретные решения (в частности по установлению размеров платы за проезд) принимаются на уровне регионального правительства. Необходимо строгое законодательное разграничение прав собственности и полномочий между федеральными и региональными органами власти.

В Указе Президента РФ по развитию системы платных дорог говорится об альтернативном проезде как обязательном условии эксплуатации дорожного объекта на коммерческой основе. Однако само понятие альтернативного проезда нигде не конкретизируется. Можно ли считать альтернативным – проезд, только в зимнее время по ледовым переправам, ведь другой альтернативы пользователям авто мостом не предоставляется. Совершенно ясно, что в зимний период времени, это обстоятельство вызовет отток с мостового перехода значительной части водителей.

В связи с введением платного проезда необходимо предусмотреть детальную безопасность движения в районе пунктов взимания платы. Как показал опыт на саратовском путепроводе, каким бы ни казалось это парадоксальным, но количество ДТП и нарушений ПДД в первые месяцы его коммерческой эксплуатации осталось примерно таким же, как и на существующем ранее ж/д переезде. Связано это с психологией водителей, с механизмом и технологией взимания платы.

Участникам движения была предложена новая, непривычная система проезда: остановка у шлагбаума, плата, ожидание открытия шлагбаума и т.д. Многие впервые столкнулись с такого рода сервисом. По разным причинам- от волнения или по неопытности – одни наезжали на шлагбаумы и ломали их, другие старались проскочить за впереди идущим транспортным средством, не произведя оплаты. Но шлагбаум закрывается, и как следствие – повреждение автомобиля или шлагбаума.

Косвенно причиной некоторых нарушений стал скоростной режим. На путепроводе установлены знаки, ограничивающие скорость движения до 60 и 40 км в час, и указатель зоны оплаты. Для обеспечения безопасности перед въездом в зону оплаты необходимо устанавливать знаки ограничивающие скорость до 5 км в час.

Кроме того, за 15-20 метров до места оплаты следует сделать разметку в виде сплошных линий, запретив водителям перестроение в непосредственной близости от кабин. Самая многочисленная группа нарушений на путепроводе – это несоблюдение дорожной разметки. Решением проблемы может стать установление железобетонных или металлических конструкций по полосам в непосредственной близости от кабин и по осевой линии моста, разделяющей следующие в противоположных направлениях транспортные потоки.

Одним словом проблемы есть и их необходимо решать сегодня! Самоокупаемость дорожных объектов и использование их, как источник финансирования содержания дорог – это реальная линия действий, диктуемая сегодняшними экономическими условиями. Создание безпроблемности её осуществления, основная задача не только служб эксплуатации мостового перехода, но и средств массовой информации в повсеместной, грамотной пропаганде подобных решений.