

Заторы на переездах

С началом дачного сезона жители крупных городов и их пригородов сталкиваются с проблемой многокилометровых заторов перед железнодорожными переездами. Причиной является рост числа автомобилей, ограниченная пропускная способность переездов и сезонный рост интенсивности движения поездов. Можно ли решить эти вопросы? Отвечает генеральный директор ЗАО «Региональные платные дороги» Владимир Сопряков.

– В Московской области, расходящиеся в радиальных направлениях железные дороги разбивают регион на сектора. Транспортная связь с Москвой обеспечивается радиальными шоссе, поперечная связь между секторами – кольцевыми шоссе и сетью автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, на которых находится основная часть переездов. Необходимость обеспечения поперечных транспортных связей между секторами требовала обустройства переездов и, пока интенсивность дорожного и железнодорожного движения была невелика, они являлись недорогим и эффективным решением. Время подобных решений прошло, сегодня некоторые переезды уже не справляются с возросшими потоками и их необходимо заменять путепроводами.

Компания «Региональные платные дороги» (ЗАО) была создана НПФ «Норильский никель» для строительства платных путепроводов, что позволит сократить дефицит объектов транспортной инфраструктуры, повысить качество жизни населения, сэкономить время автовладельцев и обеспечить увеличение пенсионных выплат: оплачивая проезд, российские автовладельцы увеличивают пенсионные накопления граждан России. Государство не финансирует проект и не принимает участия в работе компании, тем не менее, учитывая социальный характер проекта и его значение для решения проблемы дефицита транспортной инфраструктуры, мы систематически предоставляем информацию о ходе реализации проекта и возникающих проблемах заинтересованным ведомствам. В частности, по рекомендации Минтранса России в идеологию проекта были внесены изменения, предусматривающие передачу путепроводов в государственную собственность по истечении 20-летнего срока их эксплуатации на платной основе.

За проезд легкового автомобиля через построенные компанией путепроводы с 6.00 часов до 23.00 часов будет взиматься плата в размере 10–15 рублей (в ночное время проезд легкового транспорта бесплатный). Оплатить проезд можно на пункте через кассу или автомат, однако, выгоднее будет пользоваться многоразовыми смарт-картами, при использовании которых предоставляются скидки. Приобрести их можно будет на ближайших к путепроводу АЗС. За счет взимаемой платы обеспечивается возврат кредита, потраченного на строительство, финансируются ремонт и содержание путепровода, в частности, уборка проезжей части, освещение и благоустройство прилегающей террито-

рии. Создание объектов придорожного сервиса на подходах к путепроводу не планируется.

– **Владимир Владимирович, переезды являются проблемой только для автомобилистов?**

– Переезды сокращают пропускную способность не только автомобильных, но и железных дорог, так как поезда снижают скорость на перегонах с переездами. Закрытие переездов является необходимостью в связи с планами создания скоростных железнодорожных коридоров и увеличением скорости движения поездов. Помимо этого, они являются источниками аварий, сопряженных с гибелью людей и повреждением подвижного состава. Исключить аварии и обеспечить безопасность железнодорожного движения возможно за счет закрытия переездов. В период 1995–2010 гг. в России их были ликвидированы 4149, а вместо построены всего 211 путепроводов. Такая практика привела к



Рязань, май 2012 года. Свайное поле, подготовка под ростверк



увеличению нагрузки на оставшиеся переезды и образованию дорожных заторов, ухудшению транспортной связи территорий, разделенных железными дорогами. Закрывание переездов является необходимостью в связи с планами создания скоростных железнодорожных магистралей и увеличением скорости движения поездов.

– **Кто сегодня обеспечивает содержание переездов и кто должен строить путепроводы?**

– Содержание и ремонт переездов обеспечивает ОАО «Российские железные дороги», в конечном счете, пассажиры поездов и грузоотправители железных дорог, но пользуются переездами не поезда, а автомобили. Переезды это объекты железнодорожной инфраструктуры, тогда как путепроводы – объекты автодорожной инфраструктуры, и строить их должны владельцы примыкающих к переездам автомобильных дорог – региональные и муниципальные власти. Однако, у местных властей недостаточно средств для содержания и ремонта существующих дорог, не говоря о новом строительстве. В этом тупике ситуация находится уже несколько лет.

– **Какой вы видите выход?**

– Он один – строить путепроводы, но возникает вопрос: кто будет оплачивать строительство – государство, местные власти или пользователи? По оценкам ЗАО «Региональные платные дороги» для решения накопившихся в регионах транспортных проблем в ближайшие 6–8 лет необходимо построить около 600 путепроводов, только в Московской области остро необходимы 25–50 путепроводов. Традиционным заказчиком строительства объектов общего пользования являются бюджеты, но сегодня перед ними стоят другие, более приоритетные задачи, то есть возможности государства финансировать строительство путепроводов крайне ограничены.

Глубинной причиной дефицита инфраструктуры является переход к рыночной экономике, связанное с этим увеличение доходов населения и уменьшение доли ВВП, перераспределяемой через государственный бюджет (в СССР – 100% ВВП, в России – около 40% ВВП), в результате чего у граждан появилась возможность поку-

пать автомобили и, одновременно с этим, уменьшились возможности государства строить транспортную инфраструктуру. Ситуация еще более усугубилась с появлением программ автокредитования. Сегодня, потребность в новых дорогах, мостах, путепроводах и других инфраструктурных объектах значительно превышает возможности бюджетов и ту часть налоговых поступлений, которая может быть направлена на эти цели. Имея ограниченное количество средств, государство поступает также, как поступает гражданин, желающий ездить на машине, на которую он еще не заработал. Инфраструктура строится в кредит. В результате, граждане получают возможность сегодня пользоваться объектами, которые при обычном ходе событий, государство построило бы через 20–30 лет. Соответствующий механизм называется государственно-частным партнерством и предусматривает, что частный инвестор строит путепровод «в долг», который должен быть погашен.

– **Кто, по вашему мнению, должен погасить этот долг и возвращать инвестору средства, затраченные на строительство? Разве не государство?**

– Очевидно, тот – кому выгодно пользоваться путепроводом сейчас, а не через 20–30 лет. Государство – это все налогоплательщики. Но все ли должны платить за возможность воспользоваться конкретным путепроводом раньше, чем он был бы построен государством. За преимущество должен платить тот, кто им пользуется.



Рязань, май 2012. Сборка пролета

– **То есть платить будет тот, кто сегодня бесплатно проезжает через железнодорожный переезд?**

– Разве бесплатно? Автовладельцы оплачивают покупку машины, ее ремонт, наконец, покупают бензин. Только по стоимости бензина 1 км дороги обходится автовладельцу в 3–4 рубля в зависимости от экономичности двигателя. В радиусе 50 км от Москвы очень немного переездов, через которые можно проехать, не потеряв 20 минут и поллитра бензина. Альтернатива этому есть и многие ей пользуются – объехать переезд с крюком 20–30 км, по стоимости бензина это минимум 60 рублей.

Есть два пути решения проблемы дефицита инфраструктуры: первый – десятилетия ждать, когда государс-

тво построит путепроводы (с высокой степенью вероятности, нам с вами ездить по этим путепроводам уже не придется), второй — построить их самим. Конечно, не буквально, взяв в руки лопату, ведь труд, затраченный на строительство путепровода, имеет денежный эквивалент. Можно представить фантастическую картину, что каждый автовладелец, проезжая через переезд, останавливается на 2–3 минуты и, засучив рукава, принимает участие в строительстве путепровода. Чтобы насыпать насыпь объемом 150 тыс. кубометров потребуется около 33 млн лопат песка или, другими словами, если через переезд в сутки проезжает 10 тыс. машин и каждый из водителей привезет с собой 5 кг песка, уложит его в насыпь и уплотнит, то насыпь высотой 9 м будет построена через 9–10 лет. Еще надо построить мостовое сооружение и т.д. В общем, своими силами будем строить лет 15. И все это время ездить придется через переезд. К счастью, современная экономика устроена так, что спрос порождает предложение: если кто-то готов платить 10–15 рублей, чтобы не жечь бензин, не возить песок, не останавливаться и не брать в руки лопату — всегда найдется тот, кто за эти деньги сам построит путепровод.

Раз заговорили об экономике, давайте оценим, сколько автовладельцы готовы платить за проезд? Безусловно, они готовы платить то, что теряют в дорожном заторе помимо своего времени. Оценить стоимость потерянного времени крайне сложно: кто-то опаздывает на самолет, а кто-то никуда не спешит, экономия времени работника — выигрыш не работника, а работодателя и т.д. Однако, можно оценить стоимость бензина, сжигаемого автомобилем в дорожном заторе. Так легковой автомобиль с двигателем объемом 1,6 литра на холостом ходу потребляет 0,5 литра бензина за 20 минут. Это около 13–15 рублей. Простоять 20 минут на переезде — обычное дело.

— *А каким образом обеспечивается альтернативный проезд, если после строительства путепровода переезд закрывается?*

— Федеральным законом № 257-ФЗ установлено, что любой платный участок автомобильной дороги всегда должен иметь альтернативный объезд по бесплатным автомобильным дорогам. В общем случае, протяженность бесплатного маршрута не должна более чем в три



раза превышать протяженность платного. Однако, в этом случае, никто и никогда не строил бы мостов и путепроводов, так как основная цель такого строительства состоит именно в значительном (как правило, более чем в три раза) сокращении пути или затрачиваемого времени. В случае с путепроводами, возводимыми взамен переездов, основным параметром является время, затрачиваемое на проезд с одной стороны железной дороги на другую сторону. Законодатель понимал, что никто не будет строить платный мост, а рядом с ним — бесплатный (не более чем втрое большей протяженности) и предусмотрел исключение: если 50 и более процентов платного участка автомобильной дороги составляют мосты, тоннели и путепроводы, то альтернативный проезд должен быть, но его протяженность не лимитируется.

— *Но ведь переезд уже есть, его не надо строить.*

— Основной задачей проекта является сохранение транспортной связи территорий, разобщаемых в результате закрытия существующего переезда при отсутствии у владельца автомобильной дороги средств для строительства путепровода. Проект позволяет избежать ситуации, когда переезд уже ликвидирован, а путепровод будет построен через 20–30 лет. Цель сохранения существующей транспортной связи и диктует принципы ценообразования — плата за проезд не должна превышать расходы автовладельцев при проезде через ликвидируемый переезд. При обследовании переездов мы обязательно определяем такой параметр как наиболее вероятное время ожидания в заторе в интервале с 6.00 часов до 23.00 часов. Каждый переезд характеризуется определенным значением этого параметра, который зависит от положения переезда в дорожной сети, изменения во времени интенсивности дорожного движения и движения поездов и других параметров. По нашей методике переезд подлежит замене на платный путепровод с платой за проезд 10–15 рублей, если наиболее вероятное время ожидания в заторе превышает 20 минут. ◻

Беседовала Нелли Снигур

