

Эксперты темы

Громкие судебные дела против недобросовестных подрядчиков, которые выдают плохое за хорошее, говорят о том, что к ним наконец-то начали применяться жесткие меры. Экспертом темы мы попросили выступить Виктора АНТИПИНА, и.о. начальника управления дорожного хозяйства департамента транспорта и связи Тверской области, владеющего всеми нюансами взаимоотношений с подрядными организациями



— В отношении самых злостных нарушителей Дирекция дорожного фонда Тверской области была вынуждена обратиться в суд. Таким образом, были возбуждены 15 арбитражных дел, по пяти из них уже принято положительное решение. Среди самых шумевших судебных процессов — некачественный капитальный ремонт дорог Дмитрова Гора — Тарлаково в

Конаковском районе и Тверь — Тургиново в Калининском районе. В первом случае подрядчик начал работы еще в 2007-м, но с того момента продвинулся не слишком далеко. С ним мы намерены разорвать контракт. Во втором случае был некачественно произведен ремонт асфальтобетонного покрытия. Теперь эти работы подрядчик будет осуществлять за свой счет. Сегодня перед Тверской областью стоит задача до 2030 года перевести самые важные дороги региона на нормативное содержание. Для этого была создана соответствующая нормативная база. И первым пилотным объектом стала автодорога Тверь — Ржев. На ее ремонт и реконструкцию выделено 93 миллиона рублей. Поэтапная приемка работ на этом объекте будет осуществляться только в том случае, если у заказчика не будет претензий к подрядчику, а за каждое несоответствие нормативам ГОСТа строителям грозит штраф и полная ликвидация допущенных нарушений за свой счет.

Долгосрочные программы развития улично-дорожной сети наконец-то появились во всех муниципальных образованиях. Понятно, что для их реализации своих средств муниципалитетам недостаточно. Как получить деньги из региональных фондов? В качестве эксперта по данному вопросу выступила Наталья ГУДКОВА, заведующая отделом реализации программ развития дорожной сети департамента транспорта и связи Тверской области

— Сегодня в департамент транспорта и связи Тверской области из районов области поступает большое количество заявок на финанси-

То, что бесконечные вереницы большегрузов, проходящих по Тверской области, разбивают дорожное покрытие до дыр, доказано. Правда, и штрафы за это платят нешуточные — почти по полмиллиона рублей. Разрушают дороги не только заезжие большегрузы, но и машины наших предприятий. Об этом нам рассказал эксперт темы Дмитрий САННИКОВ, заместитель начальника управления Государственная административно-техническая инспекция (АТИ) Тверской области, контролирующая в том числе и соблюдение правил перевозки грузов



— Максимальная разрешенная масса грузового автомобиля, с которой он может передвигаться по дорогам региона, составляет 38 тонн. Более тяжелые машины имеют право проезда по областным и муниципальным дорогам только после получения разрешения в областном департаменте транспорта и связи и уплаты компенсации за ущерб, нанесенный дорожному покрытию. Однако в ходе проверок выявлялись случаи, когда вес автомобиля превышал 70 тонн. За такое нарушение в соответствии со ст. 12.21.1 КоАП РФ водителям — физическим лицам грозит штраф до 2,5 тысячи рублей либо лишение прав от четырех до шести месяцев, а юридическим лицам — грузоперевозчикам штраф до 500 тысяч рублей. Между тем в 52 случаях из 127 автотранспортные средства принадлежали именно юридическим лицам. И прецеденты привлечения организаций-нарушителей к административной ответственности уже имеются: ООО «Лесосырьевое обеспечение» (г. Торжок) и ООО «Вышневолоцкий МДОК» (г. Вышний Волочек) по решению мировых судей получили штрафы в размере 400 тысяч рублей. Работа по выявлению нарушителей продолжается. ПИБК постоянно дежурит в Калининском, Вышневолоцком, Кувшиновском, Торжокском, Ржевском, Бологовском и других районах области.



рование работ по ремонту и реконструкции дорог. Чтобы получить необходимые им средства, муниципалитеты должны представить свою долгосрочную программу развития дорожной сети и все необходимые на конкурс документы. Как правило, субсидия предоставляется тем муниципалитетам, которые предлагают 50%-ное софинансирование. Но, к сожалению, в областные программы по ремонту дорог пока включились далеко не все территории. Хочу также отметить, что некоторые муниципалитеты находят и другие способы привлечения денег на дорожную отрасль. К примеру, есть случаи, когда Бологое, Конаково и Конаковский район за счет инвесторов и средств собственных бюджетов осуществили все проектные работы, а в область вышли только за средствами на дальнейшее строительство.

Политические партии

Во время всех предвыборных кампаний каждая партия считает своим долгом вспомнить про дураков и дороги. Однако время идет, но ничего не меняется — дороги плохие, да и дураков по ним ездит немало. Перешли ли партийцы от слов к реальным делам? Об этом мы и спросили представителей политических партий



Вычеслав СУЯЗОВ, председатель постоянного комитета Законодательного Собрания Тверской области по экономике, аграрной и промышленной политике, член фракции «Единая Россия»:

— Партия «Единая Россия» принимает активное участие в решении дорожных проблем. Так, именно по нашей инициативе было решено выделять средства на ремонт аварийных мостов в регионе. Один из объектов — мост через реку Волгу в Кимрах уже сдан в эксплуатацию. Также благодаря нашей работе сегодня все капитальные и ямочные ремонты наиболее оживленных участков тверских дорог проводятся в ночное время. Уже выделены

средства на ремонт аварийных мостов в регионе. Один из объектов — мост через реку Волгу в Кимрах уже сдан в эксплуатацию. Также благодаря нашей работе сегодня все капитальные и ямочные ремонты наиболее оживленных участков тверских дорог проводятся в ночное время. Уже выделены

средства на очередной партийный проект — «Новые дороги России». Конкурсы на участие в нем находятся на финальной стадии. Координационным советом были разработаны правила приемки дорог, которые вошли в условия контракта с подрядчиками. Но я считаю, что диктовать условия только дорожникам — мало. Нужно серьезнее спрашивать с чиновников, отвечающих за дороги. Мы регулярно сталкиваемся с тем, что власть на местах пропускает в работу неудачные проекты — итог этого видят все граждане.

Вычеслав ГРИГОРЬЕВ, председатель Тверского регионального отделения партии «Справедливая Россия»:

— Каждый глава района должен во что бы то ни стало выбить деньги на ремонт и строительство дорог. В противном случае дорожное покрытие постоянно лагається ямочным ремонтом и в конце концов разрушается. Мою мысль легко подтверждает действительность тверских дорог. За себя и свою машину не страшно в Оленинском, Западно-



двинском и Кимрском районах. А вот в Кашине, Жарках и Бежецке налицо пример бесхозяйственности и безразличия районных и городских властей.

Вадим РЫБАЧУК, председатель отделения партии «Правое дело» в Тверской области:

— Мы в программе нашей партии предлагаем механизмы общественного контроля за качеством ремонта дорог. Так, в каждом муниципалитете в открытом доступе (к примеру, в интернете) должен существовать публичный план реконструкции и ремонта всех дорожных объектов. Благодаря этому люди с активной жизненной позицией будут иметь возможность следить и контролировать ход этих работ. Помимо этого, принимая областной или муниципальные бюджеты, сразу же необходимо прописывать распределение средств, выделяемых на дорожную отрасль. Таким образом, деньги перестанут быть средством пиара, а будут четко ориентированы на результат.



Общественный контроль



Михаил ИВАНОВ, председатель Тверской областной организации «Всероссийского общества автомобилистов». В прошлом году некоторые члены ВОА выступили против разбитых дорог Твери, убедительно показав власти, что общественность — это сила, с которой нужно считаться и перед которой придется отчитываться

— По большому счету, для нас, потребителей, важны не те меры, которые предпринимают или не предпринимают власти для улучшения качества дорог, а конечный результат. На сегодня я могу назвать тверские дороги удовлетворительными. Возможно, ситуация могла бы поменяться, если бы государство рассмотрело вариант перераспределения дорожного налога. Речь здесь идет не о том, включать его в стоимость бензина или нет, а о том, что сегодня дорожный налог собирается с автомобилем региона, но уходит в государственную казну. Соответственно, там, на федеральном уровне, деньги перераспределяются, и в область, я уверен, приходят суммы гораздо меньшие, чем мы заплатили. Если было бы можно оставлять собранные налоги в областном бюджете и направлять их на ремонт дорог, тогда, я убежден, дороги перестали бы быть общественным злом.

перераспределения дорожного налога. Речь здесь идет не о том, включать его в стоимость бензина или нет, а о том, что сегодня дорожный налог собирается с автомобилем региона, но уходит в государственную казну. Соответственно, там, на федеральном уровне, деньги перераспределяются, и в область, я уверен, приходят суммы гораздо меньшие, чем мы заплатили. Если было бы можно оставлять собранные налоги в областном бюджете и направлять их на ремонт дорог, тогда, я убежден, дороги перестали бы быть общественным злом.

Игнат КОВАЛЕВ, член Общественной палаты Тверской области. В составе сборной России по гребле на байдарках и каноэ объездил едва ли не все страны мира, поэтому с качеством дорог в разных странах знаком не понаслышке

— Дороги везде отличные, кроме России, — и в Европе, и в Китае, и в Америке. Но проблема не только в том, что у нас слишком большая страна — на территории Тверской области можно разместить две Голландии. Вот, к примеру, эксперты говорят, что 1 км дороги в России (в регионах, вблизи Москвы и в Москве намного дороже) стоит 12,9 миллиона долларов. И все верят. А вы пробовали когда-нибудь поделить эту сумму на 1000 м? Получается, что 1 м дороги стоит 12900 долларов! Это во много раз меньше, чем 1 кв. м жилья — разве не фантастика? И вот если бы в СМИ писали, сколько стоит 1 м дороги, а не 1 км, всем стало бы понятно, что деньги уходят налево. Отсюда вывод: вся цепочка прохождения средств, выделенных на дорожные работы, должна быть абсолютно прозрачной для каждого жителя области, и тогда наши дороги станут не хуже, чем за границей.



Уважаемые читатели!

Предлагаем вам принять участие в следующей дискуссии, организованной еженедельником «Афанасий-биржа», и высказать свое мнение или задать вопрос по теме:

✓ **Жара и связанные с ней убытки. Как жителям Тверской области не остаться без продовольствия?**

Свои мнения и вопросы вы можете высказывать по телефонам горячей линии: 33-98-98, 777-012 или по электронной почте info@afanasy.biz и afanas@tvcom.ru, а также на форуме еженедельника «Афанасий-биржа».