



ТРАССА М4 («ДОН») СТРОИЛАСЬ НА ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ДЕНЬГИ, ПОЭТОМУ МАКСИМАЛЬНЫЙ ТАРИФ ЗДЕСЬ НЕ ПРЕВЫШАЕТ 1,5 РУБ. ЗА 1 КМ

явлением новой кольцевой дороги транзитное движение отодвинется на 30 км от города. Количество въездов на дорогу и съездов с нее будет строго ограничено, поэтому неверно говорить о том, что вокруг ЦКАД сразу появится большое количество торговых центров и других объектов. Она точно не станет дорогой для местного сообщения, как это случилось с МКАД». Кроме того, первоначально для прокладки маршрута дороги была выделена полоса шириной 3 км, но после того как маршрут утвердили, кори-

дор сузили до 100 м. Таким образом, под ЦКАД будет вырублено меньше чем 0,1% общей площади земель лесного фонда Московской области (которая составляет 2,6 млн га). Никаких особо охраняемых природных территорий при этом затронуто не будет.

НЕГАТИВНЫЙ ИМИДЖ Не до конца понятное ценообразование, неоднозначная ситуация с экологией, особенности национального мышления приводят к тому, что водители платным дорогам пока не доверяют. Год назад по заказу «Автодора» в шести населенных пунктах Подмосковья был проведен опрос, который показал: более 50% автомобилистов против таких магистралей. 15%

респондентов испугались наплыва строителей-мигрантов в связи со строительством ЦКАД. Многие опасались изъятия земель, находящихся в частной собственности, без справедливой компенсации. Уже началось обсуждение проекта дублера Кутузовского проспекта (он станет платным продолжением одиновской трассы в черте города, по нему можно будет добраться до «Москва-Сити»). Жители активно выступают против стройки, ссылаясь на возможное ухудшение экологической обстановки в районе и массовую вырубку деревьев. Очевидная поддержка платных дорог наблюдается только в тех городах и районах, где проблему пробок другими способами уже не решить.

Директор Института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики Михаил Блинкин говорит, что водители, как правило, выступают против платных дорог по нескольким причинам. Первая — это нежелание платить второй раз после уплаты транспортного налога и акцизов в цене бензина. «Обычно сюда автоматически приплюсовывают и стоимость ОСАГО, хотя она не имеет никакого отношения к дорогам. На практике налогами и акцизами компенсируется примерно лишь половина затрат на дорожное хозяйство. А в Москве автомобилисты покрывают максимум 25% трат на дорожную стройку, — объясняет господин Блинкин. — Таким образом, пользуясь платной дорогой, мы совершенно точно не переплачиваем». Другая часть населения, отмечает эксперт, придерживается иной точки зрения: какие бы деньги ни вложили в дорожное строительство, все равно их украдут. «Проблема коррупции — это сложнее-ший вопрос, однако известно, что в сфере ЖКХ ее уровень гораздо выше, — замечает Михаил Блинкин. — В любом случае надо понимать: не хотите платить, значит, и дороги не будет. При нынешнем бюджете не стоит верить в сказки, что правительство найдет достаточное количество средств на дорожное строительство». Господин Блинкин, напомнил, что около 300 млрд руб. инвестиций Фонда национального благосостояния, которые будут вложены в ЦКАД, должны будут обязательно вернуться обратно. «К платным дорогам надо относиться спокойнее: хотите экономить время — платите, — говорит Михаил Блинкин. — В Москве платежеспособное население в принципе уже готово к этому». ■

НЕ ДО КОНЦА ПОНЯТНОЕ ЦЕНО-ОБРАЗОВАНИЕ, НЕОДНОЗНАЧНАЯ СИТУАЦИЯ С ЭКОЛОГИЕЙ, ОСОБЕННОСТИ НАЦИОНАЛЬНОГО МЫШЛЕНИЯ ПРИВОДЯТ К ТОМУ, ЧТО ВОДИТЕЛИ ПЛАТНЫМ ДОРОГАМ ПОКА НЕ ДОВЕРЯЮТ

ПРЯМАЯ РЕЧЬ ВАМ ПЛАТНЫЕ ДОРОГИ НРАВЯТСЯ?

→ части мы только догоняем развитые страны Европы, Америка, да и Азии. Что же касается стоимости, то, мне кажется, что она очень спорна: если каждый километр у нас будет стоить по 5–10 рублей, то, наверное, в случае Рублево-Успенского направления это работать будет, а в отношении всей остальной страны вызывает большие сомнения. Если стоимость проезда в один конец по этой дороге составляет 150–200 рублей, то мне кажется, что это просто неприемлемо. К этому нужно добавить стоимость бензина, а в этой части мы уже обогнали США, и парковки в Москве. Но тогда возникает вопрос, на что идут наши налоги, и дорожные в том числе. Так как если брать данную цену за основу, то, к примеру, для того, чтобы доехать по гипотетической платной дороге из Сергиева Посада в Москву, нужно будет заплатить почти 400 рублей. И получится, что дорогие у нас не из битума и асфальта, а из золота.

Ольга Свиблова, директор мультимедиа арт музея:

— Я давно ждала объездную дорогу вокруг Одинцово. Пока мне не довелось по ней проехать, но когда ее строили, я белой завистью на нее смотрела и ждала открытия. А вообще, мне нравится, когда есть дороги, есть много дорог и есть выбор. Мне нравится, что я сама буду выбирать себе маршрут исходя из критериев скорость, качество, цена и выбирать оптимальный. А вот когда меня оставляют без выбора — это ужасно. И меня раздражало, когда наши чиновники говорили: платные дороги в России не приживутся, мол, народ за ЖКХ не платит, а за проезд тем более платить не будет. С каких это пор чиновники за меня думают и решают? Это мое право — воспользоваться платной дорогой или нет. Платные дороги просто необходимы любой стране, а в России, где дорог физически не хватает, где мы задыхаемся от пробок, тем более.

Марат Гельман, галерист:

— Честно скажу, меня платные дороги настораживают. У нас же всегда вводят какую-то новацию, но при этом не знают, чем она в конечном итоге закончится, во что она вообще выльется. Пока ситуация с платными дорогами выглядит прилично. Но когда в Москве начинались платные парковки, я горячо поддерживал эту идею. Понимаю, Москва задыхается от машин, свободных мест для парковок нет, причем нет уже не только в центре, но и на окраинах. Но когда оказалось, что во дворе своего дома за парковку автомобиля я должен платить немаленькую сумму, то я по-другому начал относиться к этой инициативе. Ведь я паркуюсь возле своего подъезда, в доме, где моя личная собственность, так что боюсь, что платные дороги — это начало некоего движения в суперкапитализм, где придется платить вообще за все.

Алексей Митрофанов, председатель комитета госдумы по информационной политике:

— Конечно, нравятся. Это очень перспективный и нужный бизнес. Но надо убрать положение о том, что платную дорогу можно строить только тогда, когда есть бесплатная. Почему хлеб и молоко для бабушки платные, а дороги бесплатные? Почему железных дорог бесплатных нет? Государство у нас очень плохо умеет заниматься бизнесом — посмотрите на нехватку платежных карт на платных парковках. О каком строительстве дорог можно говорить?! Очень нужна платная дорога Москва—Петербург, большая, с развитой инфраструктурой. Эта проблема давно назрела и перезрела. Надо уже преодолеть то уныние, о котором писал еще Радищев в своем «Путешествии из Петербурга в Москву», пусть и с опозданием на сотни лет.