Просто не почистили

*Субъективные заметки к одному очень высокому совещанию*

Ну наконец-то!.. За столько дней обсуждения коллапса, который произошел на трассе М-10 «Россия» на излете ноября, услышала совершенно правильное суждение. Не природа виновата в том, что случилось. Она лишь предупреждает нас и указывает на самые слабые места. Это сказал профессор Беляев в одной из телевизионных передач (он регулярно сообщает нам с экрана прогноз погоды). И теперь намерен (а может, просто пошутил) напоминать нам, безалаберным, например, что пришла зима – ждите снегопадов, летом готовьтесь к тому, что пойдут дожди, весной возможен паводок, а осенью в России, как водится, грязюка. Поможет ли это избежать какого-нибудь нового коллапса, сказать трудно. Потому что, к сожалению, даже оказавшись в такой чрезвычайной ситуации, как недавний затор на трассе М-10, не хотим признать очевидное: коллапс-то рукотворный! Это как раз и показало совещание, которое на прошлой неделе провел в Вышнем Волочке генерал-полковник, главный военный эксперт МЧС России Павел Плат. Если, как говорится, отделять зерна от плевел в выступлениях на нем высокопоставленных чиновников разных ведомств, то перевесит чаша, на которую мы соберем претензии к природе. Дескать, такого снегопада… А далее, как в песне, «…такого снегопада давно не помнят здешние места».

И что с того? Человеку, который оказался на дороге, без разницы, было это событие или нет ранее. Оно случилось, и он должен был в это событие беспрепятственно проехать.

– Раз этого не произошло, – высказал свое отношение к ситуации Павел Плат, – значит, были допущены какие-то просчеты.

Цель, которую преследовали организаторы совещания, как раз и заключалась в том, чтобы разобраться в них, не допустить подобную ситуацию в дальнейшем. Но… Лично я не склонна считать, что аргумент Дмитрия Волкова, начальника Управления дороги М-10 «Россия», «…никакого колеса не хватит, чтобы проехать» в такой снегопад, кого-то из нас может успокоить. При этом он как-то туманно говорил о главной причине возникновения пробки, в которой на трое суток застряли по одним оценкам девять, по другим – десять тысяч автомобилей. Дескать, на нашем вышневолоцком участке стоит только остановиться по какой-то причине одной машине, хватит и пяти минут, чтобы произошел затор и в эту «воронку» набилось достаточно много транспорта.

Причину, по которой на этот раз остановилась такая машина, назвал один из тверских волонтеров, пробившийся на своем «вездеходе» к ней: просто не почистили дорогу. К сожалению, и это опять же очевидно, несмотря на то, что синоптики за пять дней предупредили, что циклон обрушит на центральную часть России снегопад, в дорожном ведомстве сообщение не вызвало тревогу. Почему? Есть же опыт работы на новгородском участке дороги, там склоны начинают обрабатывать, не дожидаясь, когда погода сделает свое дело. Понятно, что новгородский участок – пилотный, там и техника современная, и технологии применяются другие. Но разве не для того все это проходит адаптацию на отдельно взятой территории, чтобы затем применять, если уж не повсеместно, то хотя бы там, где требует ситуация? Однако даже тогда, когда снегопад стал фактом, уборочная техника, специалисты не были готовы к работе вообще. Подполковник полиции, исполняющий обязанности начальника областного управления ГИБДД Алексей Смирнов подчеркнул это в своем выступлении на совещании. Он сказал, что из Управления дороги, то есть из Москвы, на места поступали грамотные указания, но дислоцирующиеся здесь обслуживающие организации почему-то игнорировали их и предпочитали не замечать чрезвычайной ситуации на М-10. На совещание он приехал с командиром батальона, который непосредственно работал с местными службами. И дело порой доходило до абсурда: срочно нужна была на трассе техника, а работники на часы смотрят и комментируют: «Через час наша смена заканчивается, заступят другие – они и выведут технику на дорогу…»

Еще один минус – уборочная техника. На вооружении обслуживающих наш участок дороги организаций большой процент техники, в прямом смысле этого слова, прошлого века. На совещании, к слову сказать, называлась и точная «дата рождения» – 1978 год…

И вот результат – никто по большому счету уборочной техники даже на самом проблемном участке дороги не увидел. Хотя, как докладывал на совещании в Вышнем Волочке Дмитрий Волков, «работать мы работали». По его утверждению, на дороге во время снегопада было задействовано 129 единиц техники – на территории Московской, Тверской, Новгородской областей.

– На каждой, – заявил он, – у нас установлены датчики ГЛОНАСС. И мы реально видели, где они работают…

Правда, от поправки не удержался: датчики не разделяли работающую и сломанную технику. Но у меня лично возник вопрос даже не по этому поводу к руководству дороги. До сих пор не понимаю, зачем тратиться на датчики – а они, надо думать, денег стоят, не лучше ли было закупить на них хоть сколько-то единиц новой техники? После ЧП на нашем участке дороги надежда на обновление парка машин появилась: Дмитрий Волков пообещал, что половина транспортных средств, обслуживающих дорогу, в ближайшее полугодие будет заменена, свои предложения на дальнейшую модернизацию автопарка ведомство подаст в Минтрас России. Только вот тревога: не остались бы благие намерения, как это нередко бывает у нас в России, едва ослабевает напряжение, на бумаге. Ведь так легко всю вину свалить на перевозчиков, что мы уже и слышим практически каждодневно по телевидению: про «лысую» резину, про перегрузы и так далее. Наверное, это тоже темы для обсуждения, но не первостепенные. И здесь прав Дмитрий Волков, который по неосторожности, как я понимаю, обронил, что никакого колеса не хватит, чтобы проехать. Только не добавил: когда нет дороги. У сотрудников ГИБДД и после того, как затор на М-10 был ликвидирован, осталось много претензий к дорожным службам по содержанию. В частности, средняя полоса не расчищена, и, как подтвердил Павел Плат, из-за этого обгонять большегрузные машины ему самому, спешившему в Вышний Волочек на совещание, приходилось на грани фола. Не расчищены тормозные пути, пешеходные переходы, остановки. И люди, дожидаясь общественного транспорта, вынуждены стоять на проезжей части. С детьми. Увы, от

Твери до Вышнего Волочка при такой все еще сложной ситуации на дороге участники совещания увидели всего четыре единицы уборочной техники… Неудивительно, коль у руководства дороги к этим претензиям совсем иное отношение. Главное, как предписывают нормативы, чтобы ледяной накат на дороге не образовывался, а снег – пусть себе лежит. Создается впечатление, что эти нормативы для своего удобства создают сами дорожники. В Подмосковном ДРСУ-30, как с возмущением рассказал на совещании Павел Плат, изобрели такой документ, который позволяет вообще не убирать дорогу в снегопад!

Но вернемся к главной теме разговора на совещании: что нужно сделать, чтобы не допустить подобного дорожного коллапса впредь? Как выяснилось, на протяжении трассы от Твери до Вышнего Волочка не так много узких – в прямом и переносном смысле – мест. Они известны. Это пятнадцать километров, начиная с 246-го, где все еще трехполоска, и двухполосная трасса по Вышнему Волочку. По мнению сотрудников ОГИБДД, именно в этих местах при непогоде должна всегда быть начеку тяжелая техника, чтобы не создавались заторы. Надежда на решение проблемы здесь только в строительстве обхода Вышнего Волочка. Но когда он будет сдан в эксплуатацию? На совещании прозвучал 2016 год, хотя первоначально это событие намечалось на конец 2014-го. Не услышим ли мы вскоре про 2018-й, а затем – 2020-й? Гарантий на этот счет никто сегодня не дает. Так что жить нам придется еще не один год в той ситуации, в которой находимся сейчас.

Тамара ВОДИЧЕВА