

По стойке намертво

Прошедшая неделя вновь отметилась обильным снегопадом. До транспортного коллапса на этот раз не дошло, но погода вновь заставила вспомнить о многокилометровой пробке, растянувшейся на трассе М10

Наш еженедельник уже писал о том, что в 2012 году Тверь «проверку стихией» не прошла, и поэтому от повторения сценария не застрахована. Тем более, что начало 2013 года тоже отличилось сильными осадками. Впрочем, в таких экстремальных условиях парализовать главную трассу страны может на любом участке. Что, собственно, и произошло в последних числах ноября: ведь областная столица вовсе не была эпицентром. Доста-точно упомянуть, например, про такие «горячие точки» на карте региона, как Торжок и Вышний Волочек, где скопление застывших в сугробах автомобилей было куда плотнее. И дело здесь не только в работе коммунальных служб отдельно взятых муниципалитетов — проблема возникновения пробок куда глубже и носит системный характер.

К остановке трассы привел целый ряд факторов. В первую очередь это, разумеется, сам снегопад: по большому счету, Тверь буйства стихии не почувствовала, тогда как в том же Торжке метель разыгралась не на шутку. За три дня (с 28 по 30 ноября) в городе и районе выпало более 64 см осадков, в Вышневолоцком районе — 62,7 см. Между тем, уже 20 см снежного покрова, образовавшегося за 12 часов и менее, — это опасное явление погоды. В целом же, как заявили метеорологи, за несколько дней на регион обрушилась двухгодичная норма осадков. О том, что Верхневолжье грозит буря, и Гидрометцентр, и МЧС предупреждали заблаговременно. И настоятельно просили водителей воздержаться от поездок. Но этот призыв оказался гласом вопиющего в пустыне — невзирая ни на что, сотни большегрузов все-таки выдвинулись в рейс. Правда, далеко не уехали — напомним, что пробка растянулась на 54 километра, причем те, кто оказался в ее эпицентре, стояли без движения более трех суток.

В связи с этим нельзя не задать вопросом: какие героические побуждения сподвигли людей сесть за руль в такую непогодь? Что уж совершенно не поддается, казалось бы, логическому объяснению — чем руководствовались те, кто отправлялся в путь на второй и третий день снегопада, когда трасса уже стояла? Как выяснилось, дело тут вовсе не в героизме. Некоторые из водителей признались, что совершать такие «подвиги» их провоцируют условия контрактов.



Например, зачастую в документах прописывается, что страхование груза производится только в том случае, если машина передвигается именно по трассе М10 и ни по какой другой.

Это во многом, кстати, объясняет сложившийся парадокс: из колонны большегрузов, выдвинувшейся в сторону Санкт-Петербурга, немногие

сутки в пробках. Еще один весьма любопытный момент: нередко компании-перевозчики не оплачивают своим сотрудникам время вынужденного простоя, если простой этот происходит в пункте отправления. А ведь, если подумать, что могло бы быть проще и логичнее: объявлено штормовое предупреждение — рейс попросту откладыва-

шегруз — это безопасный вид транспорта? Неслучайно, наверное, даже летом 60-80-тонным фурам не рекомендуется разгоняться.

Но такова в нашей стране культура вождения. Точнее, ее отсутствие. В Европе, допустим, сложно себе представить картину, чтобы кто-то выезжал на разделительную полосу или на обочину, пытаясь обогнать движущуюся колонну. У нас же такое — сплошь и рядом. Итог такого «виртуозного» вождения — ДТП и, опять же, пробки по обе стороны от места аварии. И с каждой минутой затор будет прибавлять по километру.

Более того, некоторые водители не то что ездить, а даже в той же пробке стоять, скажем так, цивилизованно не могут. В соцсетях рассказывают совершенно удивительные истории: среди тех, кому довелось ночевать на трассе, нашлось особо, видимо, отчаявшиеся товарищи, которые решили скоротать время за бутылкой. И когда дорогу впереди их машин расчистили, они просто отказывались садиться за руль — мол, нетрезвы, а кругом ГИБДД...

Еще один нюанс, о котором нельзя не упомянуть и который тоже сказался на образовании пробки, — это перегруженность машин. Такие случаи не просто не единичны — это уже пугающая тенденция. Ежедневно на трассе М10 выявляется около 350 нарушений весовых параметров, причем речь идет о перегрузках в 20% и более. То есть на до-

рогу выходят фуры не на 80 тонн, а на все 100. Малейшая остановка на какой-нибудь горочке — и эта машина потом просто не сдвинется с места. Что будет, если эти 100 тонн еще и «едут» на летней резине — вообще страшно представить. Сейчас, кстати, в Госдуму внесен законопроект, предполагающий штрафы до 5 тыс. рублей за покрывающие «не по сезону». Возможно, это хоть как-то исправит ситуацию. Но неплохо было бы еще регламентировать «сезонность» водительских прав как таковых. Ведь даже неспециалисту понятно, что невозможно научить управлять автомобилем на скользкой дороге, если обучение проходит летом.

Естественно, 200-километровая пробка — это вина не только водителей. Сама трасса М10, особенно на участке, проходящем через Вышний Волочек, не рассчитана на сегодняшний трафик, который составляет 70 тыс. автомобилей в сутки. Но перегруженность дороги — тоже давно не является секретом для участников движения. Тем не менее, обходными путями водители не пользуются, а всякий раз застревают в пробке на М10, клянут всех и вся. Но, как говорится, разруха не в клозетах... И пока не наступит массового перелома в сознании, расчистка дорог — пусть даже на нее будут «брошены» тысячи единиц техники — панацеей от пробок не станет.

Елена ЛАЗУТКИНА



Сложно себе представить картину, чтобы, например, в Европе кто-то выезжал на разделительную полосу или на обочину, пытаясь обогнать движущуюся колонну. У нас же такое — сплошь и рядом. Итог такого «виртуозного» вождения — ДТП и, опять же, пробки.

решили потратить лишних два часа и добраться до северной столицы через Псков, по расчищенной дороге. Остальные предпочли потерять двое-

ется, и водитель не рискует ни грузом, ни машиной, ни, наконец, собственной жизнью. В случае с авиAPERелетами это же работает. Или что, боль-

Фура, припаркованная на обочине, — привычная для трассы М10 картина. Занимая половину полосы, большегрузы не только мешают движению, но и становятся серьезным препятствием для уборки дорог.