ДТП происходят из-за неправильной организации движения, а не узости дорог — глава Госкомавтодора

Хоким Наманганской области попросил правительство расширить двухполосную дорогу "Пунган-Наманган" из-за большого транспортного потока и участившихся ДТП. Глава Госкомавтодора объяснил, что аварии происходят из-за неправильной организации движения, а не узости дорог.

Хоким Наманганской области Хайрулла Бозоров попросил правительство Узбекистана и Сенат Олий Мажлиса пересмотреть проект реконструкции и расширения двухполосной дороги "Пунган-Наманган" протяженностью 75 км.

Как сообщает корреспондент "Газеты.uz", на 23-м пленарном заседании Сената в субботу Хайрулла Бозоров напомнил, что в 2013 году Азиатский банк развития (АБР) предоставил Узбекистану кредит в размере 220 млн долларов на строительство участка Национальной автомагистрали в Наманганской области — части трассы "Ташкент-Ош" (А-373).

Проект предусматривал замену двухполосного асфальтового покрытия на четырехполосное цементобетонное.

"Есть одна основная дорога, ведущая в Наманган. Это дорога протяженностью 75 км, „Садокат-Ангор", следующая после спуска с перевала. К сожалению, эта главная дорога осталась двухполосной. Ежегодно растет количество автомобилей, и в связи с тем, что дорога осталась двухполосной, количество аварий с жертвами увеличивается с каждым годом. Эта дорога связывает остальные регионы области не только с Наманганом и Наманганской областью, но и пограничные районы Ферганской области", — отметил хоким.

Глава областной администрации указал, что в 2016 году транспортный поток на данной дороге составлял 15–20 тысяч автомобилей в сутки, в 2017 году — 20–25 тысяч, а в 2018-м — 30 тысяч, тогда как пропускная способность дороги рассчитана на 15 тысяч автомобилей.

"Сегодня по ней проезжает в два раза больше машин. В результате за первые девять месяцев 2019 года произошло 33 ДТП, погибли 19, пострадали 42 человека", — сообщил Хайрулла Бозоров.

Хоким напомнил, что реконструкция и расширение дороги были включены в программу развития дорожно-транспортной инфраструктуры на 2015–2019 годы. Для проекта планировалось привлечь средства Всемирного банка.

"Три года назад в связи с расширением дороги было выделено 11 млрд сумов, чтобы компенсировать снос домов и имущество фермерских хозяйств. Кому-то уже выплачена сумма ущерба, 220 домохозяйств переселены в другое место, разрушены сады, растительность. Мы привели все в состояние готовности. Но проект приостановился. Тогда еще появилось НАПУ (Национальное агентство проектного управления при президенте — ред.), которое необоснованно дало заключение о нецелесообразности проекта", — рассказал он.

Председатель Государственного комитета по автомобильным дорогам при Министерстве транспорта Абдурахмон Абдувалиев в ответ сообщил, что проект был приостановлен в 2016 году, тем не менее, для ремонта дорожного покрытия было использовано 100 тысяч тонн асфальта.

По его словам, при повторных переговорах представители АБР отметили, что на данном участке не требуется расширение дороги.

"Упорядочьте движение — аварий не будет", — отметил Абдурахмон Абдувалиев, цитируя старшего специалиста по транспорту АБР Павана Карки.

Глава комитета пояснил, что ДТП происходят из-за неправильной организации движения, а не узости дорог, и привел опыт Германии.

"Мы все бываем за границей. Например, в Германии 37 миллионов автомобилей, у нас 2,5 миллиона. Там нет трехполосных дорог с односторонним движением или шестиполосных дорог с двусторонним движением. На самых крупных автобанах — от двух до четырех полос — можно ездить со скоростью до 300 км/час. Причина — правильная организация безопасности дорожного движения со стороны ответственных организаций. У нас водители ездят по ночам без сна и сталкиваются с другими автомобилями на встречной линии", — подчеркнул он.

Абдурахмон Абдувалиев, тем не менее, пообещал, что комитет совместно с другими министерствами еще раз изучит проект в ближайшее время.

gazeta.uz